

М. ЯКУНИН
П. ЛЕДЕНЕВ



**СЕРЕБРЯНЫЕ
КРЫЛЬЯ
КИРГИЗИИ**

М. ЯКУНИН
П. ЛЕДЕНЕВ

**СЕРЕБРЯНЫЕ
КРЫЛЬЯ
КИРГИЗИИ**

Издательство «Кыргызстан»
Фрунзе — 1972

ВВЕДЕНИЕ

Каждый год в солнечные апрельские дни зазеленевшие аллеи Фрунзенского аэропорта заполняет словно весенний яркоцветный поток: идут юные пионеры, лучшие из лучших, кому республика доверила возложить цветы к Ленинскому Мавзолею. Это — знак благодарности вождю в памятные ленинские дни. Стремительный «ИЛ» уносит детей и цветы в Москву...

30 декабря 1972 года советский народ и все прогрессивное человечество отмечают исторический праздник — 50-летие со дня образования Союза Советских Социалистических Республик. Великим путем, указанным В. И. Лениным, проложенным Коммунистической партией, путем грандиозного коммунистического строительства идут братские республики. И в дружеской семье, равная среди равных, цветет и крепнет социалистическая Киргизия.

Разительны изменения, происшедшие за это время в жизни киргизского народа. Необычайно высоко поднялся экономический, культурный уровень жизни трудящихся республики. Достигнуты выдающиеся успехи в создании материально-технической базы коммунизма, в коммунистическом воспитании трудящихся.

Эти успехи множатся с каждым годом. Только за 1966—1970 годы национальный доход республики, как

это отмечалось в резолюции XV съезда КП Киргизии, возрос более чем на 48 процентов, объем промышленного производства увеличился более чем в 1,8 раза, среднегодовая валовая продукция за последнюю пятилетку возросла на 27 процентов по сравнению с предыдущим пятилетием.

Ярким свидетельством повышения благосостояния населения Киргизии служит хотя бы тот факт, что только за восьмую пятилетку в городах, рабочих поселках, совхозах и колхозах построено жилых домов общей площадью 6.126 тысяч квадратных метров, школ — на 120,5 тысячи ученических мест, больницы, кинотеатры, дома культуры.

Истоки этого процветания были заложены в те далекие годы, когда советские республики объединились в один союз.

Вместе с ростом экономики, культуры в Киргизии возникла и стала быстро развиваться гражданская авиация.

9 февраля 1973 года исполняется 50 лет со дня образования Гражданского Воздушного Флота СССР. В этот день в 1923 году Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление о создании Постоянного Совета по гражданской авиации, на который было возложено руководство воздушным транспортом и планирование его дальнейшего развития в стране.

Протяженность внутренних воздушных линий в стране составляла тогда всего 420 километров. За 1923 год было перевезено 229 пассажиров. В глухом горном крае, которым была тогда Киргизия, неожиданным было появление в 1919 году самолета, который пролетал по маршруту Ташкент — Пишпек — Алма-Ата.

Для сравнения можно сказать, что в 1970 году только авиаторы нашей республики перевезли 900 тысяч пас-

сажиров, а по насыщенности авиалиниями, самолетами и вертолетами в народном хозяйстве Киргизия превосходит ряд развитых капиталистических стран.

Авиация в жизни нашей горной республики занимает особую и очень важную роль. В ряде мест она является единственным и незаменимым видом транспорта, который быстро и надежно связывает труднодоступные населенные пункты с городами, административными центрами. Да и во второй по величине в Киргизии город Ош все пассажиры предпочитают лететь самолетом, ибо рельеф местности таков, что другими видами транспорта — автобусом, поездом — ехать долго и сложно, а по воздуху — всего 45 минут.

О той роли, которую отводят киргизские пассажиры авиации, красноречиво говорит следующий факт: за восьмую пятилетку авиацией в республике было перевезено более трех миллионов семисот тридцати тысяч пассажиров, что равно примерно ее населению.

Велико значение для народного хозяйства республики так называемой «малой авиации» — малогабаритных самолетов и вертолетов спецприменения для удобрения и протравливания посевов, обслуживания чабанских бригад на отдаленных пастбищах, уничтожения вредителей в лесных массивах Южной Киргизии и, особенно, для дефолиации хлопчатника, без которой практически невозможна машинная уборка хлопка. Достаточно сказать, что за годы восьмой пятилетки авиаторы Киргизии обработали более четырех миллионов гектаров колхозных и совхозных угодий.

Широко применяется авиация и как средство скорой медицинской помощи в отдаленных селениях и чабанских бригадах. Авиаторы — верные помощники геологоразведчиков, сейсмологов, гляциологов.

Одним словом, авиация прочно вошла в жизнь и быт народа, верно служит ему.

Разумеется, в небольшой книге невозможно подробно осветить почти сорокалетний путь развития гражданской авиации в Киргизии. Однако, по мере возможности, авторы познакомят читателя с авиаторами, сыгравшими более или менее значительную роль в становлении авиации в республике, с их трудовыми буднями и ратными подвигами в Отечественной войне.

Книга расскажет о том, как под постоянным вниманием Коммунистической партии Киргизии и правительства республики, при поддержке всего народа Киргизское управление гражданской авиации стало тем, чем оно есть сегодня — важной составной частью народного хозяйства, от которой в немалой степени зависит успешное развитие экономики, науки и культуры республики.

ПЕРВЫЕ НАД ТЯНЬ-ШАНЕМ

ОСОБЫЙ РЕЙС

Рано утром, когда едва забрезжит рассвет и первые лучи восходящего солнца слегка окрасят снежные вершины гор, плывет над отрогами Киргизского Ала-Тоо мощный и призывный рокот двигателей. В тихую, ясную погоду он далеко слышен вокруг и кажется сродни заводским гудкам, зовущим к рабочему дню.

Это во Фрунзенском аэропорту прогревают моторы воздушные лайнеры, готовящиеся к дальним рейсам.

Пройдет несколько минут, и самолет быстрокрылой птицей взлетит высоко в небо над седовласыми хребтами. Мелькнут под крылом квадраты многоэтажных городских зданий, проплывут мимо поля Чуйской долины и низко над свекловичными плантациями — воздушный труженик АН-2, распутивший позади себя, словно павлин яркий хвост, белый шлейф химического раствора... И вот в иллюминаторе — насколько хватает глаз — только горы, одни горы. Внизу, словно бросил кто-то аркан, пролегла между скал дорога, вьется она над ущельем, которое угадывается темным провалом между дикими каменными нагромождениями. Внизу — игра света и тени. Солнце — на вершинах гор, в облаках, прилегших на склонах отдохнуть после длительного воздушного путешествия...

Киргизия — страна высоких гор, обширных долин заоблачных пастбищ, больших высокогорных равнин —

сыртов. Там, где еще недавно были узкие тропинки для вьючных караванов, через скалы и высокогорные перевалы пролегли асфальтированные шоссе и проселочные дороги. Но есть сейчас в горном крае другие пути—воздушные. Незримые нити пролегли во Фрунзе и Ош, Пржевальск и Нарын, Талас и Джалал-Абад. Местные воздушные линии Киргизии связывают все ее районы—от городов и рабочих поселков, районных центров и сел, айлов и кишлаков до культцентров на пастбищах и сыртах и отдельных чабанских стоянок. Если раньше расстояние между ними измерялось неделями долгого караванного пути, несколько позже—часами автомобильной дороги, то сейчас самолеты преодолевают его минут за сорок пять или час с небольшим.

...Утро разгорается все ярче. Внизу, под самолетом, солнце освещает все большую часть гор, и тени прячутся глубоко в пропасть. Впечатление такое, словно вы не в полете, а на вершине перевала, позади которого остались мощные горные хребты, а впереди необозримо протянулась высокогорная холмистая равнина. Вероятно, таким увидел горный край знаменитый русский путешественник П. П. Семенов-Тянь-Шанский. Вот что он писал:

«Наконец мы добрались до вершины перевала, который представил мне неожиданное зрелище: горных исполинов передо мной уже не было, а впереди меня расстилалась волнистая равнина, с которой поднимались относительно невысокими холмами покрытые снегом вершины. Между ними виднелись зеленые озера...».

Таким в одно мгновение полета предстает перед вами путь на сырты, к которым вы «прошли» над перевалами...

Есть Киргизия сыртов и высокогорных пастбищ.

Челек... Цепь гор, протянувшись на север от Иссык-Куля, замкнула пастбище в кольцо. Природа, словно

насмехаясь, оставила трудный путь к пастбищу — узкую, петляющую над пропастью тропинку — для смелых. Но люди бесстрашно пускались в трудный и опасный путь: чабаны гнали отары, а следом завьюченные лошади везли домашнюю утварь, продовольствие... Так было.

Самолеты проложили воздушные дороги в самые отдаленные, самые «глухие» уголки гор.

Челек — небольшое по размерам, но характерное для Киргизии пастбище. А их десятки: Сусамыр и Аксай, Арпа и Кызарт, Сарыджаз и Ак-Шийрак...

Здесь выпасаются тучные отары, стада крупного рогатого скота, пасутся на приволье конские табуны. Здесь живут животноводы со своими семьями — творцы «золотого руна» и молочных рек, чудесного лечебного напитка — кумыса.

Их жизнью — заботами и радостями — живут и летчики Киргизии.

Такова наша республика — край современных городов и экзотических мест, край труднодоступных уголков и быстрокрылой современной авиации.

... Солнце все выше поднимается над вершинами. Наш рейс продолжается. Его расстояние — несколько десятков лет в прошлое и полет в будущее; маршрут — к истокам становления и развития гражданской авиации в Киргизии.

КРАСНЫЕ ВОЕНЛЁТЫ

Чем дальше отодвигается от нас то далекое и неповторимое время, в которое они первыми поднимали в грозное небо крылатые машины, тем ярче становится величие подвига, совершенного ими на заре Советской власти,

По стране идет огненный девятнадцатый год. С оружием в руках молодая республика Советов отстаивает завоевания Великого Октября от белогвардейцев и иностранной интервенции. Разгорается борьба и в Средней Азии, где поднимают голову контрреволюционные элементы, баи и манапы.

С самого начала гражданской войны находятся в рядах Красной Армии крылатые бойцы — красные военные летчики, или военлёты, как их называли в то время. Военачальники Советской России умело используют находящиеся в их распоряжении самолеты. Правда, самолетов было мало, но пользу в военном деле они приносили несомненную. Смело и решительно в борьбе с врагом применял авиацию прославленный полководец М. В. Фрунзе.

1919 год. Восточный фронт. Войсками Южной группы командуют М. В. Фрунзе и В. В. Куйбышев. Красные военлеты стремятся активно помочь нашим войскам, развернувшему контрнаступление. Вот что рассказывает бывший командир звена Чапаевской дивизии И. Лапоногов:

— В ходе одной из операций на Восточном фронте, 4 мая 1919 года, во время воздушной разведки я обнаружил на станции Давлеканово скопление воинских эшелонов, из которых разгружались пехотные части с артиллерией. Они направлялись в сторону Бугуруслана. Получив эти данные, М. В. Фрунзе, оставшийся очень довольным нашей разведкой, развернул бригаду 25 стрелковой дивизии, и противник был разбит на походе. Для ликвидации прорыва Колчак вынужден был ввести в действие свой знаменитый каппелезский корпус, но он был нами также обнаружен с воздуха. На борьбу с этим корпусом вновь выступила прославленная 25 Чапаевская дивизия, которая и разгромила противника на походе у реки Белой.

Летчикам Красного воздушного флота приходилось вести не только разведку, но и выполнять рейсы связи, устанавливая местонахождение противника и бомбардировать его с воздуха, производить налеты на конные отряды белогвардейцев и басмачей.

Туркестанский фронт. На борьбу с врагом Советская Россия посылает аэропланы и военных летчиков. Красные пилоты проявляют большое мужество и отвагу в борьбе против басмаческих банд. На стареньких, ветхих самолетах они смело штурмуют конные скопища басмачей.

— Мы брали в кабину по десятку и более ручных бомб,— вспоминает о тех днях бывший военлёт, ветеран гражданской авиации Киргизии Николай Михайлович Клоченко.— Пролетая над колоннами всадников, снижались как можно ниже и руками швыряли бомбы. Басмачи приходили в ужас и быстро рассеивались. Потом они каким-то образом узнали, что бомбить населенные пункты нам не разрешалось, и едва мы появлялись над конными басмачами, как они, яростно нахлестывая лошадей, стремились укрыться в ближайшем ауле, но там их уже ждали вооруженные дехкане и красноармейцы.

Накопленный опыт применения авиации на Восточном фронте пригодился в боях с врагом в Средней Азии. Большую роль в штурме крепости Бухара сыграло появление над нею красных самолетов. Противник был в панике, и войска Красной Армии, которыми командовал М. В. Фрунзе, приступом взяли крепость.

С именем нашего прославленного земляка, военачальника и государственного деятеля М. В. Фрунзе, неразрывно связан период зарождения авиации в Средней Азии и у нас, в Киргизии, после окончания гражданской войны.

ЛАСТОЧКИ ПРИЛЕТАЮТ ВЕСНОЙ

После окончательной победы Красной Армии в гражданской войне, разгрома контрреволюционных сил и укрепления Советской власти в Средней Азии в конце 1924 года в соответствии с волей среднеазиатских народов произошло их национальное размежевание и была образована Киргизская национальная область, а затем в 1926 году — Киргизская Автономная Советская Социалистическая Республика.

Коммунистической партии, трудящимся Страны Советов предстояло многое сделать, чтобы вырвать народы Средней Азии из вековой отсталости.

... В далеком 1919 году в знойном небе над пыльным Пишпеком и седоглавыми вершинами Ала-Тоо появился тот неуклюжий тихоходный английского производства самолет со странным названием «Совпич», что первым проложил курс из Ташкента через Пишпек на Алма-Ату.

Молодой Советской республике досталось жалкое авиационное наследство от царской России — около трехсот самолетов устаревшей конструкции, в основном иностранных марок. Красные пилоты поистине совершали чудеса, поднимая в воздух много раз отремонтированные, а порой и неизвестно из каких деталей собранные машины. Один из таких аэропланов и совершил эпизодический рейс через Пишпек. В то время этот полет остался мало замеченным, но интересно отметить тот факт, что после окончания гражданской войны одной из первых воздушных линий, открытых в Средней Азии, была линия Ташкент — Пишпек — Алма-Ата. Воздушное сообщение по этому и другим маршрутам в Средней Азии стало возможным в двадцатых годах после создания в стране ряда обществ, способствующих зарождению и становлению гражданской авиации.

В марте 1923 года по указанию В. И. Ленина было создано Российское общество друзей воздушного флота — ОДВФ (позднее оно было переименовано во Всероссийское). В состав руководства общества среди других товарищей был избран М. В. Фрунзе. Михаил Васильевич Фрунзе вошел также в состав руководства Всероссийского акционерного общества добровольного воздушного флота «Добролет», которое было учреждено по решению Советского правительства почти одновременно с ОДВФ (март 1923 года).

Общества сыграли большую роль в приобщении широких масс к созданию гражданской авиации, содействовали развитию Воздушного Флота СССР путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов.

За короткий срок, прошедший после окончания гражданской войны, наша страна сделала большой шаг на пути создания Воздушного Флота.

Михаил Васильевич Фрунзе, оценивая первые успехи советской авиации, в своей речи на III съезде Советов СССР в 1925 году говорил:

— В области самолетостроения в основных чертах наша задача освобождения от зависимости от границы разрешена. Еще до 1925 года мы в общей сложности закупили за границей за три года свыше семисот самолетов. В этом году мы не покупали ни одного самолета, и полагаю, что и в следующем году мы будем вполне обеспечены растущей продукцией наших самолетостроительных заводов.

Первые успехи в отечественном самолетостроении дали возможность начать развитие воздушных сообщений по всей стране. При составлении плана развития воздушных линий «Добролет», учитывая указания В. И. Ленина, по инициативе М. В. Фрунзе обратил осо-

бое внимание на окраинные районы, в частности на Среднюю Азию.

Правительственные, хозяйственные и общественные круги Туркестана горячо откликнулись на это новое для них дело. В условиях географической разобщенности среднеазиатских центров первым делом предстояло организовать воздушное сообщение по линиям Ташкент — Пишпек — Алма-Ата и Бухара — Термез — Душанбе.

В 1932 году летом из Москвы в Ташкент для проведения изыскательских и подготовительных работ прибыли технические специалисты. В начале следующего года оборудование линии Ташкент — Пишпек — Алма-Ата было закончено, и в мае по ней открылось регулярное движение самолетов.

В этот год по этой трассе был выполнен 61 полет, перевезено 143 пассажира и 2370 килограммов багажа, почты и грузов. Для того времени это было значительное достижение.

Вскоре ввиду открытия между Ташкентом и Пишпек-ком более дешевых железнодорожных перевозок воздушная связь Пишпека с Ташкентом потеряла свое значение. В следующем, 1925 году воздушное сообщение поддерживалось лишь на участке Пишпек — Алма-Ата. Здесь летал один самолет, совершивший до середины года 93 полета. По этой линии было перевезено более 360 пассажиров и 227 килограммов почты и груза.

В стране в те годы все еще ощущался явный недостаток самолетов. И это было основной причиной возникших трудностей в налаживании регулярного воздушного сообщения. По этой причине, а также из-за отсутствия в то время острой хозяйственной необходимости в воздушных перевозках регулярных полетов самолетов в течение нескольких последующих лет не было не толь-

ко в Киргизии, но и на многих других воздушных линиях Средней Азии.

Открытие первой воздушной линии, связавшей Киргизию с Узбекистаном и Казахстаном, сыграло свою положительную роль в развитии воздушных сообщений в последующие годы. Появление первых ласточек говорило о приближающейся весне.

СТРОИМ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ

В годы первых пятилеток быстро развивается экономика республики. Например, в Киргизии уже в 1936 году продукция тяжелой промышленности по сравнению с 1913 годом возросла в 95 раз.

Определенную роль в развитии экономики, промышленности, сельского хозяйства, науки и культуры должна была сыграть гражданская авиация.

Успешное осуществление ленинской политики индустриализации страны создало прочную основу для развития отечественной авиации. Советская авиационная промышленность набирает силу, на воздушные трассы выходит все больше самолетов советских конструкторов и советского производства.

• В. В. Куйбышев говорил: «Мы создали за первую пятилетку очень много новых отраслей производства, которых не знала дореволюционная Россия, и авиация является блестящим образцом такой новой отрасли. В области авиации мы даже сделали больше, чем в какой-либо другой из отраслей народного хозяйства».

В этот период возобновляется и становится все более интенсивным воздушное сообщение на трассах Средней Азии. Правда, регулярность полетов на них была еще весьма относительной. Так, на трассе Фрунзе (к это-

му времени Пишпек был переименован) — Алма-Ата полеты совершались три — четыре раза в неделю, а время в расписании указывалось примерно так: «В понедельник, утром» или «В среду, с восходом солнца».

В 1930 году открывается новая линия Фрунзе — Ош, которая проходила через Ташкент, Ленинабад, Фергану, Андижан. На всей линии регулярность полетов больше выдерживалась на участке Ташкент — Ош. Причем рейсы были преимущественно грузовыми. За 1931 год груза и почты по воздуху было перевезено уже более 28 тонн (ранее счет груза шел на килограммы!) и 109 пассажиров.

В эти годы в республике строятся первые промышленные предприятия, организуются колхозы. Воодушевленные строительством новой жизни коммунисты, дехкане, молодежь и красноармейцы активно старались помочь развитию отечественной авиации.

В Киргизии горячо был поддержан призыв: «Советский народ, строй воздушный флот!».

Нельзя не вспомнить те волнующие дни, когда в печати было объявлено о начале постройки восьмимоторного самолета-гиганта «Максим Горький». Это сообщение было встречено в республике с огромным воодушевлением.

О грандиозных размерах агитсамолета писала «Советская Киргизия»: «... общая мощность моторной группы должна превосходить 4000 л. с., что будет давать воздушному судну крейсерскую скорость 225—240 км/час. Самолет рассчитан на подъем 6 человек экипажа и 70 человек пассажиров, которые будут размещаться в удобных кабинах фюзеляжа, а также в толще профиля крыла. Он будет иметь мощную радиостанцию, легкую сборную скоропечатную типографию, переносную киноустановку, световую машину для ре-

кламы на облаках, небольшой ресторан и прочее. Полеток самолета будет превышать 4 тысячи метров».

21 августа 1933 года «Советская Киргизия» призвала «широко развернуть кампанию по сбору средств на агитсамолет имени Максима Горького». 8 сентября на страницах газеты выступили слесарь механического цеха «Интергельпо» т. Оврицкий, колхозник сельхозартели «Орто-Алыш» Аламединского района т. Бегалиев, которые внесли сами средства на постройку самолета и призвали последовать их примеру.

На предприятиях и в хозяйствах проходили митинги и собрания, на которых коллективы решали внести свой вклад в дело развития советской авиации. В сентябре 1933 года члены колхоза «Серп и молот» Калининского района собрали и внесли на строительство самолета-гиганта 125 рублей, работники Аламединского райотдела «Заготскот» — 120 рублей. Активисты печати республики собрали и сдали 780 рублей.

К первому октября 1933 года по Киргизии было собрано и перечислено на текущий счет № 160—125 на постройку агитсамолета 65 тысяч рублей.

Как известно, самый большой в мире (он был крупнейшим более двадцати лет) самолет АНТ—20 «Максим Горький» был успешно испытан 1 мая 1934 года в небе над Москвой. Все это наполняло сердца тружеников республики, как и всех советских людей, великой патриотической гордостью за нашу отечественную авиацию, за Советскую Родину.

ПРЕМИРОВАН... ПОЛЁТОМ

Годы первых пятилеток, в которые закладывались основы социалистических преобразований в Киргизии, полны страстного энтузиазма и вдохновенного трудового

порыва масс. Звон кирок и стук ломов вплетался в общий ритм тех трудных, но полных романтики будней.

... По стальным магистралям только что построенного Турксиба грохочут поезда.

... Начато строительство Чумышской плотины первой в горном крае гидроэлектростанции.

... Отправляются в плавание по Иссык-Кулю первые пароходы.

... Во Фрунзе вступает в строй одна из первых швейных фабрик — имени ВЛКСМ.

... Над селами и аилами все чаще появляются самолеты.

Люди строили новую жизнь, и ее дыхание призывным рокотом доносилось с неба.

Сообщение о каждом полете, появление серебряной птицы встречались с большой радостью и волнением.

Романтика полетов заражала буквально всех — седобородых аксакалов и безусых юнцов, дехкан и красноармейцев. Каждому хотелось испытать ощущение полета, покататься, как тогда говорили, на самолете.

Приобщение к новой жизни шло и на земле, и на небе.

Землекоп — основная фигура на стройках. Так считалось в годы первых пятилеток.

Землекоп Амирбаев — ударник «Коммунстроая». Ни одного прогула, ни одного опоздания! Норму выполняет на 170 процентов. Как лучшего работника его премировали ... полетом на самолете. Это агитсамолет Р-5, прибывший в столицу Киргизии из Ташкента. Агитбригада самолета — уполномоченный САБ ЦК ВКП(б) т. Еремеев, заместитель начальника «Средазвоздухофлота» т. Алясин и пилот-инструктор т. Юрашко — проводит по фрунзенским предприятиям беседы, доклады о советской авиации.

«18 августа, — писала газета «Советская Киргизия, — будут организованы полеты над городом лучших ударников — рабочих предприятий. 19 августа самолет сделает агитполет над ближайшими совхозами и колхозами Киргизии. Будут разбросаны листовки и агитлитература».

... Аэродром поразил Амирбаева своим простором. Усыпанное галькой, промеж которой пробивалась сухая травка, пологими волнами летное поле уходило вдаль. На нем едва не затерялся домик с ярко-красными огнетушителями. Но главное — в центре поля ширококрылый самолет — «большая стальная птица, — как писал потом корреспондент «Советской Киргизии», — с крепким надежным винтом, с алюминиевым носом, которая называется аэроплан». На хвосте был крюк. «Как большой буурсун», — подумал Амирбаев, сравнив крюк с сохой.

Как зачарованный, смотрел землекоп на диковинную машину, которая может вот так запросто, сердито загудев, подняться над землей и улететь куда-то вдаль. В голове Амирбаева теснились растревоженные мысли: он такую птицу видел уже однажды в горах над своим аилом. Летела она, сверкая на солнце серебристой обшивкой. Выскочивший из юрты мулла кричал почтительно слушавшим его людям:

— Это сам сатана пролетает над миром! Не смотрите на него, ибо вид сатанинских крыльев развращает правоверных дахкан. Молитесь аллаху и прячьте головы в тень, ибо жаркие искры, которые сыплются из железных трубок, могут войти в человека и сжечь его правоверную душу!

С ужасом слушали люди слова муллы, многие падали на землю и лежали, закрыв голову руками, пока рокот аэроплана не стих за горами.

И вот сейчас он, Амирбаев, полетит на этой прекрасной и страшной птице.

С легкой дрожью, которую он не мог унять, как ни старался, Амирбаев перевалился через борт и тяжело плюхнулся на сиденье. Однако сидеть было удобно и мягко.

Треск винта, резкий ветер, погнавший по полю седую пыль, заставили его пригнуться, закрыть глаза. Но он тут же заставил себя выпрямиться: на него смотрели сотни людей. И вот понеслась мимо бесконечная сухая щетка травы. Грянул оркестр кавполка. Увидев, как пилот махнул публике рукой в кожаной краге, Амирбаев тоже замахал растопыренными пальцами. А в груди появилось вдруг сладкое, щемящее чувство. «Летим», — догадался он. Словно крылья радости, подняли его вверх крепкие крылья аэроплана. Внизу уходили и оставались позади поля, змеились дороги, блестела речка Аламединка, пестрели домики города, где только что он был.

— Ну как? — требовали от него ответа обступившие земляки, когда, чуть покачиваясь, Амирбаев шел от места посадки.

Землекоп молчал. Потом, слегка придя в себя от полета и наплыва чувств, он задумчиво сказал:

— Молодец, Советская власть!

Об этом в одном из своих номеров тех лет писала газета «Советская Киргизия», которая сообщила также читателям, что в этот день тоже впервые в своей жизни летали на аэроплане красноармейцы Кирнацдивизиона тт. Тюребаев и Кендырбаев, политрук т. Эльмуратов.

... — Общее собрание дехкан и красноармейцев считается открытым. Товарищи, у нас на повестке дня один вопрос: кого будем премировать полетом на самолете?

Подобные собрания с такой повесткой дня в те годы были не редкостью.

ТРАССЫ НАД ГОРАМИ

В памяти многих старожилов Киргизии еще живы те годы, когда каждый полет самолета был событием, наполненным ярким и романтическим содержанием, а за каждым рейсом угадывались мужество, отвага и героизм людей, дерзнувших первыми проложить путь в небо над Тянь-Шанем. В те годы для летчиков это было не столько почетно, сколько ответственно: полеты над горами таили в себе много неизвестного, а порою опасного для жизни.

Им еще предстояло проложить первую воздушную трассу в горах, которую потом так прозаически назовут первой внутренней авиалинией, перебросить прямой воздушный мост из Фрунзе в Ош, который свяжет Северную и Южную Киргизию, разделенную сотнями километров горных хребтов и неделями пути. Еще впереди была первая посадочная площадка в горах, которую предстояло выбрать в первом рейсе к чабанам заоблачных пастбищ...

А время уже настойчиво и неотвратимо звало их в первые рейсы над горными вершинами.

... Ясным октябрьским днем с Фрунзенского аэродрома взмыл вверх кургузенький самолет У-2. В кабине, прикрывая стекла очков от щедрого осеннего южного солнца, сидели пилот Николай Иеске и авиатехник Евгений Балакин. Машина легла на курс Фрунзе — Рыбачье.

Боомское ущелье встретило летчиков хмурыми облаками, постоянно парящими здесь над вершинами, и начавшейся неприятной «болтанкой». Но, напряженно гудя, самолет все больше набирал высоту и зигзагом, копируя все повороты ущелья, упрямо шел к Иссык-Кулю. В Рыбачьем на каменистом плато — посадка, еще одна — в Сазановке (ныне Ананьево). И вот он, город ве-

ликого русского путешественника — Пржевальск. Письмами, свежими газетами порадовали авиаторы жителей города, раскинувшегося на берегу высокогорного озера, полет над которым оставил незабываемое впечатление.

С 7 ноября 1933 года по этому маршруту открылось ежедневное воздушное сообщение, выполняемое двумя самолетами.

Это был праздничный подарок всем жителям Иссык-Кульской котловины к шестнадцатой годовщине Великого Октября.

«8, 9, 10 и 11 ноября воздушное сообщение выполнялось строго по расписанию... Авиапочта доставляется в срок», — с удовлетворением сообщала читателям газета «Советская Киргизия».

Так возникла первая киргизская внутренняя авиалиния.

Летом следующего года была проложена воздушная трасса в один из самых отдаленных районов республики — Центральный Тянь-Шань и далее — в Ош.

10 июня 1934 года «Советская Киргизия» опубликовала такое сообщение: «8 июня на рассвете самолет У-2 Киргизского авиационного отряда под управлением командира авиаотряда пилота тов. Иеске Н. М., имея на борту дипломанта-изыскателя Ленинградского комбината тов. Елового, вылетел с Фрунзенского аэродрома на обследование новой аэролинии через Рыбачье на Нарын и далее на Узген, Ош».

Н. М. Иеске совершил полет по сложной высокогорной трассе Фрунзе — Рыбачье — Нарын — Узген — Ош, преодолев на пути ряд перевалов, расположенных на большой высоте. Шестьсот двадцать пять километров над непроходимыми горами и зияющими пропастями, где не только самолету, птице порой сесть негде, провел отважный пилот свой небесный тихход

и рапортовал Киргизскому обкому партии: «Воздушный путь Фрунзе — Нарын проложен!».

Эта новая высокогорная трасса положила начало регулярному воздушному сообщению между столицей республики и отдаленными районами Центрального Тянь-Шаня.

Вскоре после этого воздушные трассы в горном крае стали прокладываться одна за другой.

Пилоты тт. Бритченко и Михайлов в 1935 году совершили первый полет из Фрунзе в Ош прямым маршрутом без посадок. Учитывая трудность весьма гористой трассы, в то время справедливо считали этот полет большим достижением авиаторов.

Шло освоение воздушных путей на юго-западе. Здесь прокладывались маршруты воздушных сообщений Фрунзе — Аулие-Ата (Джамбул) — Дмитриевское (Талас) — Кетмень-Тюбе (Токтогул) — Джалал-Абад — Ош.

Тридцатые годы в истории развития авиации Киргизии овеяны романтикой первых полетов, радостью первых побед, одержанных в освоении воздушного пространства в горном крае. Эту радость с пилотами гражданской авиации разделяют все слои населения республики. Авиация завоевывает все большую популярность, особенно среди молодежи.

«КОМСОМОЛЕЦ — НА САМОЛЁТ!»

Большую роль в развитии гражданской авиации сыграл Ленинский комсомол, по инициативе ЦК партии взявший на своем IX съезде шефство над воздушным флотом СССР.

Призыв IX съезда ВЛКСМ ко всем комсомольцам страны «Комсомолец — на самолет!» всколыхнул мо-

лодежь Киргизии. Мечта многих юношей и девушек — летать, поступить учиться в авиационные училища, аэроклубы и планерные школы, а также в авиационную промышленность — находит свое конкретное воплощение. Для лиц коренной национальности организуются специальные летные школы.

Республиканская печать проводит большую агитационную работу по разъяснению решений IX съезда комсомола, вовлечению молодежи в массовое движение, охватившее страну, — «пойти в авиацию».

В те годы часто на страницах газет республики публиковались объявления такого содержания: «С 1 августа 1933 года обком ВЛКСМ производит прием заявлений желающих поступить в Тамбовскую авиашколу. Заявления принимаются горкомами, райкомами ВЛКСМ. Подающие заявление должны иметь образование не ниже семилетки.

«Кир. обком ВЛКСМ».

Комсомол дал путевку в авиацию многим юношам-киргизстанцам, которые прошли в рядах гражданской авиации большой и славный путь.

В числе первых подавших тогда заявление в авиационную школу, был киргизский паренек Ишимбай Абдраимов. Это он, спустя десятилетия, став мастером летного дела, заслуженным пилотом СССР, возглавит Киргизское управление гражданской авиации.

Ишимбай Абдраимов связал свою судьбу с Аэрофлотом в 1933 году, когда по направлению комсомола стал курсантом среднеазиатской национальной школы пилотов. Прошло время учебы, и вот он снова в родном краю, но теперь уже не среди гор, а высоко над ними.

В республике прокладывались первые авиалинии, начались полеты в отдаленные районы. В рядах первых Ишимбаю пришлось прокладывать трассы в сложных

условиях высокогорья, подыскивать первые площадки в горах, чтобы посадить самолет после трудного, а порой и связанного с риском полета.

Опыт и знания условий полета в горах приходят с годами, все новыми и новыми рейсами.

... Самолет ПО-2 с большим трудом набирает высоту. Для этого пилоту то и дело «приходится выискивать» восходящие потоки воздуха. Метеорологические условия полета в горах меняются быстро, так что за каждым перевалом летчиков могут ожидать самые неприятные неожиданности. Местность в отдельных районах до того изрезана хаотическим нагромождением скал, что на десятки километров вокруг негде даже «приткнуться» самолет при посадке.

А бывало и так. Вылетаешь с аэродрома — погода чистая, ясная, прилетаешь в горы, на место посадки, а площадка плотно укрыта недавно прошедшим снегом. Расчистить площадку не успевали, так как самолет в это время здесь не ожидали, а предупредить заранее о его вылете не было возможности: хорошая и надежная радиосвязь пришла сюда позднее.

Идя на посадку в Казармане, пилот Абдраимов и летевший с ним авиатехник Тищенко обнаружили, что попали в неприятную ситуацию, подобную описанной выше. Что делать? Вернуться? Они хорошо знали: нельзя, не хватит бензина на обратный путь. Надо садиться, но как? Снег, проваливаясь под быстро бегущим самолетом, неизбежно затормозит колеса, машина уткнется носом, скапотирует, как говорят авиаторы, (то есть перевернется) и, разбившись, накроет обломками экипаж. А может все-таки лечь на обратный курс и попытаться найти место для вынужденной посадки? Но нет, они знали, что по трассе такого места не сыщешь: кругом дикое нагромождение скал. Лететь обратно — значит

обречь и себя, и машину на верную гибель в горах. Решили попытаться сесть. Тищенко вызвался пробраться на хвост машины и утяжелить его своим телом наподобие балансира. Так и сделали. Пилот онемел за штурвалом от напряжения, стараясь возможно более плавно посадить самолет, пока авиатехник, заледенев на морозе и намертво обняв фюзеляж, «прижимал» хвост к земле. Попытка удалась. Ценой ей было спасение жизни и самолета.

Жители горных кыштаков и айлов всегда с радостью встречали авиаторов. Аэроплан был для них чудесной диковинкой. А многим было интересно взглянуть и на самих джигитов, дерзнувших летать в горах. «Помню, — говорит И. Абдраимов, — как люди за десяток километров ехали к самолету, чтобы взглянуть на джигитов, которые побороли самого «горного духа». Муллы причитали, что не пройдет и одной луны, как отступников поразят молнии. Однако им приходилось умолкать, потому что самолеты все чаще появлялись над аилами. Мы доставляли чабанам почту и лекарства, привозили врачей, медсестер, учителей и агрономов. Летчики были желанными гостями в каждой юрте».

Пройдет время, и вслед за И. Абдраимовым, с помощью его и других пилотов-инструкторов искусством летать в горах овладеют многие летчики-киргизы, выпускники авиационных школ и училищ, которые с чувством благодарности могут назвать И. Абдраимова своим учителем и наставником. Но это — люди другого поколения, начинающие свой путь на более мощной, современной технике, которую первым придется осваивать опять-таки ему, Ишимбаю Абдраимову. Но все это — спустя много лет, заключивших в себя целую жизнь. А в сердце до сих пор еще жив клич тридцатых годов — поры его юности: «Комсомолец — на самолет!».

САМОЛЁТ ПРИСБРЕТАЕТ ПРОФЕССИЮ

«Воздушный извозчик» — так в шутку называли самый распространенный самолет транспортной авиации У-2 (ПО-2). Перевозить пассажиров, почту, грузы — было его основным назначением, но не только... Самолету вскоре предстояло приобрести профессию, которая стала впоследствии, пожалуй, основным родом его занятий. И не только этого типа самолета, но и его многочисленных собратьев, вышедших в воздушные просторы спустя десятилетия. А в двадцатых — тридцатых годах «поиски профессии» только начинались.

Речь идет о применении самолетов в народном хозяйстве, на работах специального назначения, использование которых в этих целях шло одновременно с развитием транспортной авиации.

В Киргизии это начиналось так.

... 1927 год. В один из ясных солнечных дней над Пишпеком появился самолет. Он делает над городом один круг за другим. То появляется над базарной площадью, то вдруг начинает кружить в другой части города. Вот самолет взлетел высоко вверх, потом так низко пролетел над улицами, что едва не коснулся вершук топей и соломенных крыш домов. Жители с интересом наблюдают за полетом и гадают, к чему бы это? На следующий день полеты над городом продолжались...

Так впервые в Киргизии была проведена аэрофотосъемка для планировки будущего города Фрунзе.

На следующий год аэрофотосъемка города была повторена.

Впервые к работам такого рода приступил «Добролет» в 1925 году. Аэрофотосъемка нашла в те годы широкое применение не только в планировке городов, но

и в изысканиях по строительству железных дорог. Здесь интересно отметить, что аэрофотосъемка была проведена в числе других строек и для изысканий Турксиба.

Объем предстоящих работ по аэрофотосъемке в те годы был настолько значительным, что вызвал необходимость иметь специальное отделение по руководству аэрофотосъемочными работами в Средней Азии. Такое отделение и было создано в 1928 году в Ташкенте. Оно называлось — Управление предприятиями общества «Добролет» в Средней Азии.

В мастерских «Добролета» впервые были изготовлены специальные приспособления на самолет для борьбы с вредителями и болезнями растений в сельском хозяйстве. Как известно, такие опыты по применению авиации впервые в мире были проведены на Ходыньском аэродроме в Москве 8 июля 1922 года.

В Средней Азии успешно проводились работы по уничтожению гнездилищ саранчи при помощи авиации.

На протяжении сотен лет саранча была настоящим народным бедствием в Средней Азии, отсюда она прежде всего устремлялась в периоды благоприятных условий по всей стране, уничтожая все растения по пути, оставляя голодать миллионы людей. Человек был бессильен перед нашествием прожорливых насекомых, и только авиация положила конец вековым гнездилищам саранчи.

В 1932 году в Чуйскую долину из Казахстана прибыло авиационное звено, которое развернуло авиационные работы по уничтожению «врага номер один». Летчики на двух самолетах У-2 (ПО-2) с помощью установленной на борту специальной аппаратуры истребляли целые полчища насекомых. Эти работы были продолжены в последующие годы. Так, в 1934 году была проведе-

на авиахимобработку земель для уничтожения саранчи на 2000 гектаров.

В это же время начинается активное применение самолетов для борьбы с малярийным комаром, который был разносчиком заразы — бича Средней Азии — малярии.

3 сентября 1933 года в Красноречку прибыла бригада, командированная Наркомземом, по организации аэросева. Здесь члены бригады узнали о большом бедствии, постигшем население Фрунзенского района: от повальной малярии страдали жители 18 из 23 сельсоветов района, что составляло почти 70 процентов всего населения. В ряде колхозов под срывом находились сельхозработы из-за нетрудоспособности людей. Территория этих сельсоветов простиралась по левой стороне тракта Лебединовка — Токмак и изобиловала болотами и тростниковыми зарослями. Бригада по аэросеву решила использовать самолеты для истребления комара и его личинок, опылив с воздуха водоемы губительными для комара ядами. Эффект был большой. Малярийный комар в этих местах был ликвидирован, а затем исчезла и малярия.

Среди первых работников сельскохозяйственной авиации Киргизии были пилоты тт. Михайлов, Петров, авиатехники Г. И. Поляков, Г. З. Астафьев и моторист И. Г. Даниленко.

Делались многочисленные попытки проводить сев зерновых культур с воздуха — аэросев, как его тогда называли. В 1933 году под озимый аэросев намечалось в Беловодском районе 1200 гектаров, в Калининском — 300, во Фрунзенском — 700 гектаров. Для аэросева подбирались площади, более чистые от сорняков. Однако результаты, видимо, не оправдали надежд, и попытки производить сев с воздуха прекратились, а бороться с

сорняками с помощью авиации в те годы не умели, да и не было подходящих средств, в частности, гербицидов, которыми располагает сегодня сельское хозяйство.

Интересно отметить, что опыты проведения аэроосева не канули «в Лету». Во многих районах страны сейчас проводится аэроосев трав на пастбищах. Есть все основания широко внедрить аэроосев трав и у нас, в Киргизии, в целях окультуривания высокогорных пастбищ. Причем, авиацию выгодно использовать везде, но особенно успешно — на тех участках и склонах, где невозможно применить сельскохозяйственную технику.

За первыми полетами, проведенными летчиками гражданской авиации на работах специального применения, многое угадывалось впереди. И первые рейсы над колхозными и совхозными полями по борьбе с сорняками, внесению минеральных удобрений в почву, дефолиации хлопчатника (за эти работы пилотов применения авиации в народном хозяйстве потом назовут «крылатыми помощниками» тружеников села). И первые рейсы санитарной авиации. Впереди были полеты к гидрологам и гляциологам, незаменимым помощником которых станет авиация; помощь, пришедшая с неба, терпящим бедствие альпинистам, и даже первая разведка полезных ископаемых, спрятанных глубоко под землей в горных кладовых Киргизии.

«Сто профессий» самолета только начинались.

ОРЛЫ ПОДРАСТАЮТ В ГОРАХ

В 1936 году Киргизская АССР была преобразована в союзную республику, которая на началах полного равенства вошла в состав Союза Советских Социалистических Республик. Обретя национальную государственность, Киргизия успешно стала продвигаться по пути политического, экономического и культурного расцвета.

В конце тридцатых и в сороковых годах гражданская авиация Киргизии получила широкое применение в народном хозяйстве, в значительной мере способствуя развитию экономики, здравоохранения, культуры и сельского хозяйства. На 1938 год, например, под обработку авиахимическим методом назначалась площадь в 40 тысяч гектаров.

В народе говорят: птенец тогда покидает гнездо, когда почувствует свою силу, его крылья крепнут в горах. Подобно подрастающему птенцу горного орла, постепенно «оперялась» молодая Киргизская республика, крепили ее крылья. Из года в год увеличивалась сеть воздушных линий, росла техническая база. В эти годы оборудуются аэродромы во Фрунзе и Ошэ, Пржевальске и Джалал-Абаде, возводятся служебные помещения, строятся мастерские по ремонту самолетов и моторов, устанавливаются бензохранилища. Во многих районах приводятся в порядок посадочные площадки.

Много средств для этих целей выделялось непосредственно из республиканского бюджета. Так, СНК Киргизской ССР в 1937 году выделил 125 000 рублей «на изыскание новых воздушных путей».

Растет число самолетов, прибывающих в республику. Летом 1934 года на Фрунзенском аэродроме насчитывалось пять самолетов У-2, в следующем году их стало

сорняками с помощью авиации в те годы не умели, да и не было подходящих средств, в частности, гербицидов, которыми располагает сегодня сельское хозяйство.

Интересно отметить, что опыты проведения аэросева не канули «в Лету». Во многих районах страны сейчас проводится аэросев трав на пастбищах. Есть все основания широко внедрить аэросев трав и у нас, в Киргизии, в целях окультуривания высокогорных пастбищ. Причем, авиацию выгодно использовать везде, но особенно успешно — на тех участках и склонах, где невозможно применить сельскохозяйственную технику.

За первыми полетами, проведенными летчиками гражданской авиации на работах специального применения, многое угадывалось впереди. И первые рейсы над колхозными и совхозными полями по борьбе с сорняками, внесению минеральных удобрений в почву, дефолиации хлопчатника (за эти работы пилотов применения авиации в народном хозяйстве потом назовут «крылатыми помощниками» тружеников села). И первые рейсы санитарной авиации. Впереди были полеты к гидрологам и гляциологам, незаменимым помощником которых станет авиация; помощь, пришедшая с неба, терпящим бедствие альпинистам, и даже первая разведка полезных ископаемых, спрятанных глубоко под землей в горных кладовых Киргизии.

«Сто профессий» самолета только начинались.

уже одиннадцать. Это были и транспортные, и санитарные, и сельскохозяйственные (в химварианте) самолеты. В последующие годы в республику поступили самолеты ПО-2, ПР-5, ЯК-6.

Киргизия делала первые шаги на своем крылатом пути, и порой они давались нелегко, но энтузиазм людей, горячее стремление летать вдохновляли на преодоление трудностей. Повсюду работники авиации — пилоты, техники, мотористы — показывали образцы самоотверженного труда и деловитости, мужества и смекалки — черт, характерных для людей всех специальностей Аэрофлота.

Большой вклад в дело становления и развития гражданской авиации Киргизии внесли Н. М. Клоченко, Ф. Котляров, Н. М. Иеске, И. Абдраимов, Бритченко, Михайлов, Петров и многие, многие другие.

А время ставило уже перед авиаторами новые задачи, выполнение которых потребовало отдачи всех сил и знаний, стойкости и героизма. Был канун Великой Отечественной войны.

В ГРОЗНОМ НЕБЕ ВОЙНЫ

ПО ЗОВУ РОДИНЫ

Война застала большинство авиаторов за выполнением транспортных полетов на авиационных линиях, проведением химических работ над колхозными и совхозными полями, в санитарных рейсах в горах. Движимые великим патриотическим чувством к Родине, многие летчики-киргизстанцы гражданской авиации рвались на фронт.

Еще перед Великой Отечественной войной на базе Фрунзенского аэродрома организуется учеба летно-подъемного состава. Одновременно с этой целью создается учебное авиаподразделение и в Оше. В первом выпуске, который состоялся во Фрунзе к концу 1941 года, были пилоты В. Я. Греховодов, С. С. Шимов, И. Н. Токарев, П. И. Даниленко, А. В. Букин, И. П. Кравченко, Н. П. Мащенко, В. Ф. Крючков и другие. Учебное авиаподразделение во Фрунзе готовило летные кадры до 1943 года, когда оно было расформировано.

Ряд выпускников Фрунзенского аэроклуба, имеющих наилучшие успехи в овладении летным мастерством, был направлен в военные летные училища для овладения специальностью военного летчика. И случилось так, что они стали подлинными героями в трудный для Родины час. В числе их — Талгат Якуббекович Бегельдинов, Михаил Николаевич Бабкин, Михаил Денисович Рудь и другие. Первый неожиданный день войны они встретили

в учебных аудиториях и готовы были немедленно лететь на фронт, дать отпор фашистским захватчикам. Но фронту нужны были настоящие военные специалисты, хорошо знающие технику и мастерство боя. Им пришлось пройти учебный курс полностью.

«К этому времени — к началу войны, — как писал в газете «Советская Киргизия» 16 августа 1969 года майор в отставке т. Виноградов, — на базе Фрунзенской военной авиашколы формируются авиаполки. Командиром одного из них назначается коммунист Андрей Сарычев».

Он принял боевое авиаподразделение и отправился на фронт. Во фронтовой газете «За Родину» рассказывается об одном из боев Сарычева.

... В напряженный момент командир стрелкового батальона попросил помощи авиации: наседали фашистские танки. Андрей Сарычев поднял в небо свою шестерку штурмовиков ИЛ-2. Сверху было видно, как пехотинцы яростно отражали танковые атаки, многие фашистские бронированные машины горели — от них тянулись кверху воронкообразные столбы черного дыма. Вроде дела обстояли неплохо. Почему вызвал помощь комбат? И тут Сарычев заметил, как за лесом сверкнул огонек, другой... Новая колонна танков. Она уже, как чудовищная стальная змея, зловеще изгибаясь, вступала на поле боя. «Не менее четырех десятков гитлеровских машин», — определил Сарычев. Он передал приказ всей шестерке атаковать колонну. Стальные чудовища заматались из стороны в сторону, но бомбовые удары соколов, пронсящих в пике до предельно малой высоты, метко настигали их. Колонна была разбита, остатки ее торопливо уползали в лес. А штурмовики продолжали наносить бомбовые удары, теперь уже по вражеской пехоте. Вскоре по радио комбат передал боевое «спасибо» авиаторам.

АС ИЗ ФРУНЗЕ

В январе 1943 года принял свое боевое крещение Талгат Бегельдинов. Путь Талгата в авиацию начался в довоенные годы. Старожилы еще помнят, как на Всекиргизских состязаниях юных авиамоделистов во Фрунзе первое место занял смуглый мальчуган, сын рабочего одного из фрунзенских предприятий Талгат Бегельдинов, Толик, как звали его русские ребята. Когда же открылся аэроклуб, он был в числе первых курсантов. Как одного из лучших выпускников аэроклуба его рекомендовали в летное военное училище. В девятнадцать лет Талгат стал военным летчиком.

Характерной чертой Бегельдинова как командира штурмовиков являлось то, что в любых обстоятельствах, ведя бой до полного уничтожения противника, он в то же время весьма тонко оценивал позицию, выбирая наилучшую, учитывая постоянно меняющуюся в воздушном бою ситуацию. Как-то во время разведки в районе Кручилова, возглавляя четверку штурмовиков, Талгат обнаружил большую колонну автомашин противника. Самолеты начали атаку. Но в это время на четверку ИЛов напали восемь «Фокке-Вульфов-190» и четыре «Мессершмитта». «Примем бой»,— решил Бегельдинов и сообщил об этом своим товарищам. У него и мысли не было о том, что можно уйти, оставив фашистскую автоколонну нетронутой. Ловкими маневрами четверка добилась того, что вражеские самолеты разделились на группы. Советские летчики обратили фашистских стервятников в бегство и начали бомбардировку автоколонны. Они уничтожили семь машин, рассеяв остальные, и без потерь вернулись на базу.

Эскадрилье Бегельдинова выпала честь штурмовать Берлин. О том, что это были за бои, можно представить,

читая «Берлинскую тетрадь» военного корреспондента «Известий» Леонида Кудреватых.

«...Вот знаменитые Зееловские высоты. Сплошной гористый кряж своей обрывистой, почти отвесной стороной обращен к нашим войскам. На склонах высот змеятся линии траншей. Битву за эти высоты можно сравнить с высадкой морского десанта на скалистый берег. Да, это было чрезвычайно тяжелое сражение.

На этом участке мы встретили подполковника Наконечникова из штурмовой дивизии. Черный от пыли и гари, он стоял около подвижной радиостанции, наводя шестерки штурмовиков на цели. Посмотрев на эти высоты, он сказал:

— Для кино бы это снять, пусть посмотрели бы дети наши, какие рубежи брали советские воины на пути к Берлину! Описать это трудно, надо показать».

105 благодарностей от Верховного Главнокомандующего получил командир эскадрильи штурмовиков Талгат Бегельдинов за успешные действия и героизм, проявленные при форсировании рек Одер и Нида, в операциях по уничтожению группировки немцев, окруженных в районе Бреслау, в боях на территории Германии.

Родина по достоинству оценила многочисленные боевые подвиги прославленного воздушного аса, нашего земляка. Две Золотые Звезды Героя Советского Союза украсили грудь Т. Бегельдинова, а также ряд боевых орденов. В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР во Фрунзе, на родине дважды Героя, установлен его памятный бронзовый бюст.

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!

Бесстрашные сыны киргизского народа, плечом к плечу, нога в ногу со всеми сынами нашей великой Родины отважно сражаются в рядах героической Красной Армии и флота, нанося сокрушительные удары гитлеровским полчищам», — так писал А. А. Жданов в начале 1942 года в адрес ЦК КП Киргизии и Совнаркома Киргизской ССР.

Много славных ратных подвигов на фронтах Великой Отечественной войны совершили авиаторы-киргизстанцы. Десять из них получили высокое звание Героя Советского Союза. Это — М. Н. Бабкин из Кызыл-Кия, Т. Я. Бегельдинов (дважды Герой), М. Д. Афанасьев из Фрунзе, И. Ф. Гавриш и Н. П. Мирошниченко из села Садовое, Е. К. Мазков из Джалал-Абада, Е. Е. Михайленко и Е. Б. Пасько из Пржевальска, Н. М. Рудь — выпускник средней школы № 7 города Фрунзе, И. И. Рышков — бывший пилот-инструктор Фрунзенского учебного авиаподразделения.

Среди этих славных созвездий мы видим имя женщины, бесстрашно и умело громившей врага. Дуся Пасько была одной из лучших учениц в школе города Пржевальска. В 1938 году, окончив с отличием среднюю школу, она поступила в Московский университет имени Ломоносова. Успешно закончила три курса, но война прервала учебу. Вместе с другими студентами МГУ по призыву ЦК ВЛКСМ Евдокия Пасько добровольно уходит в армию. Ей повезло: она попала в авиационную часть, командиром которой была Герой Советского Союза Марина Раскова. К маю 1942 года Пасько изучила штурманское дело и до конца войны летала штурманом, бомбила вра-

га и днем, и ночью. Бомбила вместе с подругами так, что немцы со страхом называли комсомольский полк бомбардировщиков «ночными ведьмами».

Евдокия Пасько совершила 800 боевых вылетов, участвовала в разгроме фашистов на Северном Кавказе, Кубани, Таманском и Крымском полуостровах, в Белоруссии и Польше.

Многие из авиаторов Киргизии за героизм и отвагу, проявленные в боях против немецких оккупантов, были награждены орденами и медалями Советского Союза. Об одном из них в годы войны рассказала своим читателям газета «Советская Киргизия».

До войны киргизский паренек Курманбек Джундубаев был преподавателем зоотехнического техникума в Пржевальске. Суровая година войны повелела и ему подняться в грозное небо на защиту Родины. Закончив военное авиаучилище, он воевал против врага на Северо-Западном фронте в действующей Армии штурманом самолета-разведчика. Около ста боевых вылетов совершил он, способствуя выполнению важных операций. Перед одним боевым вылетом его сфотографировал фотокорреспондент Г. Акмолинский. Снимок был опубликован в «Советской Киргизии» 22 февраля 1943 года.

Замечательным асом воздушного боя стал в войну А. Карамшаков, житель села Курменты Иссык-Кульской области. За отвагу в боях он стал кавалером орденов Славы.

Авиаторы-киргизстанцы воевали смело и отважно, стремясь приблизить светлый день победы над врагом. Они наносили врагу значительный урон. Герой Советского Союза старший лейтенант М. Д. Афанасьев в своих боевых вылетах на штурмовике уничтожил 8 вражеских танков, 25 автомашин, 20 повозок с военными грузами,

паровоз, 2 эшелона с войсками и грузом, до 300 солдат и офицеров противника.

Бесценные сведения доставляли командованию воздушные разведчики.

Смело дрался с врагом М. Н. Бабкин, воспитанник Фрунзенского аэроклуба. За боевые подвиги он был удостоен Звезды Героя, ордена Красной Звезды, Отечественной войны и двух орденов Красного Знамени.

Михаил Николаевич Бабкин вырос в Киргизии и после окончания аэроклуба был направлен в Чкаловское военное училище. Воевал на различных фронтах с июля 1943 года до конца войны. Свой боевой путь славный сын Киргизии начал над полями Орловско-Курской битвы. О его исключительном мужестве и отваге свидетельствует следующий случай, происшедший буквально спустя месяц после его появления на фронте. В один из августовских дней М. Н. Бабкин атаковал на ИЛ-2 в составе шестерки артиллерийские и минометные позиции противника, расположенные на окраине Харькова, затем, заметив отступающие танки гитлеровцев, обрушил бомбы на них. Неожиданно шестерку отважных соколов окружили 18 вражеских самолетов. Пришлось принять неравный бой. Бабкин был ранен в правую руку. Скрепя сердце и собрав воедино все свои силы, пилот левой рукой вел самолет и, маневрируя, сбил пламя с подожженного мотора. Он благополучно привел самолет на базу. Выздоровев, М. Н. Бабкин продолжал яростно бить фашистов.

Враги испытали на себе силу ударов авиаторов-киргизстанцев, стремящихся внести достойный вклад в общее дело победы над фашистской Германией.

РАТНЫЕ ПОДВИГИ ГВФ

Большой ратный подвиг совершили в годы Великой Отечественной войны пилоты Гражданского Воздушного Флота страны. Им приходилось выполнять различные задания: летать в разведку и бомбардировать противника, совершать полеты к партизанам и транспортировать различные грузы, быть связистами и боевыми санитарями...

И всюду летчики гражданской авиации проявляли чудеса находчивости и героизма.

Один из ветеранов Киргизского управления гражданской авиации, ныне Герой Социалистического Труда Семен Иванович Ванюков рассказывает, как на мирных тихоходных самолетах У-2 пилоты ходили в разведку, отважно совершая полеты далеко за линию фронта.

Вот один из таких полетов С. И. Ванюкова.

— ... Было это на Северо-Западном фронте,— рассказывает Семен Иванович.— Летал я тогда на тихоходном самолете У-2, преимущественно ночью. Из 575 боевых вылетов мне днем приходилось летать только 185 раз на разведку войск противника.

Во время одной из разведок, уже поворачивая домой, обнаруживаю неожиданно справа открыто подлетающий «мессер». Он даже не пожелал стрелять с дальней дистанции. Подойдя ближе, он пошел вверх, набирая высоту надо мной.

— Ишь ты, милость мне оказал?

Но я знал, какая это «милость». «Мессера» летали, как правило, попарно, и мой самолет сейчас наверняка будет у второго на прицеле. Резко бросаю самолет влево и вниз. И тут же с пулеметно-пушечным огнем проносится второй стервятник. Озлобившись на мою увертку, вернулся первый и пошел встречным курсом, поли-

вая огнем своих пулеметов и пушек. Снаряд разорвался в верхней части маслобака, меня забрызгало маслом, на мгновение ослепило. По интуиции бросаю самолет в пике, затем быстро срываю очки, сквозь пелену вижу надвигающийся стеной лес. Успеваю выровнять машину, но левым крылом самолет чуть прихватывает макушку березы, срезает ее (ветка так и осталась до аэродрома в лонжеронах). Не осмелясь спуститься так близко к земле, фашисты прижимают самолет сверху. Внезапно на уровне полета, как говорится, на самом носу — телефонная линия. Подняться над ней нет ни времени, ни возможности: сверху ждут свинцовые ливни. Решаю оборвать провода втулкой винта. Повезло. Винт остался цел. Полет продолжался. Только за линией фронта, когда я промитировал ложную посадку, «мессеры» отошли. Задание было выполнено.

Исключительно искусным и мужественным летчиком показал себя на фронте Иван Григорьевич Филатов, ныне заслуженный пилот СССР, работающий в Киргизском управлении гражданской авиации более четверти века.

Вот всего два эпизода из его фронтовой биографии.

В ночь на 13 августа 1943 года, выполняя боевое задание по транспортировке боеприпасов партизанскому отряду Орлова, И. Г. Филатов был атакован самолетом противника. В результате нескольких атак фашистскому стервятнику удалось повредить мотор и управление тихоходного У-2. На поврежденном самолете Филатов сумел, используя все свое мастерство, уйти от противника.

Летчик был вынужден совершить посадку в лесу, как потом оказалось, недалеко от расположения партизанского отряда. На другое утро Филатов разыскал отряд партизан и, приведя их к самолету, сдал предназначенный им груз.

В ночь на тридцатое августа он уже летел с боевым грузом к партизанскому отряду командира Серебрякова. На этот раз он подвергся нападению двух «Мессершмиттов». Искусным маневром обманув фашистских летчиков, пилот ушел из-под обстрела, прорвался к посадочной площадке и скрытно посадил самолет, успешно выполнив боевое задание.

И. Г. Филатов совершил много успешных боевых вылетов на бомбардирование живой силы и техники противника на Орловско-Волховском, Ельненском и других направлениях. И каждый его вылет наносил большой ущерб врагу. За это Родина наградила отважного пилота двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны первой степени, медалью «За взятие Кенигсберга», а за успехи в мирном труде после войны — двумя орденами Трудового Красного Знамени.

Орденами и медалями отмечен боевой путь летчиков Б. И. Колчанова, А. Г. Фаизова, И. Абдраимова, пришедших в гражданскую авиацию по путевкам комсомола еще в довоенные годы.

Ишимбай Абдраимов прибыл на Центральный фронт в 1943 году пилотом 62-го гвардейского авиаполка ГВФ. Гвардии лейтенант И. Абдраимов, летая на самолетах ПО-2, П-5, а затем на ЛИ-2, доставлял на фронт боевые грузы, помогал перебазировать действующие части Советской Армии. Он совершил 154 вылета на линию фронта. За отличное выполнение боевых заданий на фронтах Отечественной войны был награжден орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За взятие Варшавы» и другими. Осенью 1943 года пилот Абдраимов был отмечен в приказе командования: «За мужество и отвагу, проявленные при производстве посадки самолета, и спасение материальной части и жизни личного состава».

На всех участках фронта летчикам гражданской авиации надежно служил, как и в мирные дни, самолет У-2.

Это им — «небесным тихоходам» войны посвятил свои строки поэт Г. Варшавский:

...Были трудные полеты горячи,
Днем бывал он в персплетах,
и в ночи,
Горизонт в разрывах пламени пестрел,
Попадался самолётик под обстрел,
А какие выдавал он виражи,
Проходя через чужие рубежи,
Через тучи, где теряются орлы,
Прорываясь в партизанские тылы!
И всегда пилот на базу
приходил —
Видно, бог его от сглазу
оградил...

В январе 1943 года прибыл на Волховский фронт бывший курсант Фрунзенского учебного подразделения ГВФ Василий Греховодов. Молодой летчик на перкалевом самолетике доставлял боевым соединениям почту, выполнял срочные боевые задания. На Волховском, затем на Ленинградском фронтах В. Греховодов совершил 495 вылетов по связи. За участие в героической обороне Ленинграда он был награжден медалью «За оборону Ленинграда». Завершил войну пилот в победном 1945 году.

В Киргизском управлении гражданской авиации широко известны имена передовых авиаторов — участников Великой Отечественной войны: руководителя полетов А. Колдыбаева, пилотов Ю. Г. Мирошникова, В. А. Ситкова, авиатехника А. И. Пальчунова, старшего инженера С. С. Брюханова, старшего диспетчера Джалал-Абадского аэропорта А. Е. Тулаева, лаборанта учебно-трениро-

вочного подразделения В. Тушева и многих, многих других.

Летчики гражданской авиации вместе со всем советским народом на своих плечах вынесли тяжесть войны, проявили мужество и отвагу в боях за свободу социалистической Родины.

СЕРЕБРЯНЫЕ КРЫЛЬЯ КИРГИЗИИ

С ОГНЕННЫХ ТРАСС — НА МИРНЫЕ РЕЙСЫ

Пришел 1945 победоносный год. Сбылось великое желание советского народа: враг повержен, можно приступать к мирному созидательному труду. Во Фрунзе стали возвращаться воины-фронтовики, а вместе с ними летчики, авиатехники, специалисты наземных служб. Пилоты, получив удостоверения летчиков ГВФ, приступали к выполнению первого мирного задания после трудных и опасных рейсов в грозном небе войны.

На XXIV съезде партии Генеральный секретарь ЦК КПСС тов. Л. И. Брежнев сказал:

«Говоря о славной Советской Армии, нельзя не сказать доброго слова о наших фронтовиках, о тех солдатах и командирах, которые в годы Великой Отечественной войны отстаивали свободу нашей Родины. После колоссального напряжения военных лет и отдохнуть не пришлось: фронтовики снова оказались на фронте — на фронте труда».

По высокогорным трассам вновь повели воздушные корабли вернувшиеся домой летчики Б. И. Колчанов, И. Абдраимов, А. Г. Фаизов, Н. М. Клоченко, В. Я. Греходов и многие другие. Спустя много лет рядом с их именами встанет славное и гордое слово ветеран. Ветеран гражданской авиации Киргизии. В числе первых следует назвать и ныне работающего в аэропорту Фрунзе Николая Михайловича Клоченко. С 1923 года Николай

Михайлович связан с авиацией. Закончив высшую школу военных летчиков, он летал в составе разведывательного отряда на Туркестанском фронте. С 1930 года работал пилотом гражданской авиации в Среднеазиатском управлении воздушных линий. В суровые годы Великой Отечественной войны пилот Н. М. Клоченко воевал в авиации дальнего действия. В 1946 году вернулся в мирное небо Киргизии и летал командиром корабля до 1951 года, затем по состоянию здоровья перешел на работу в наземной службе.

За высокое летное мастерство и мужество, за долготрудный труд в авиации Н. М. Клоченко многократно награждался. В числе первых авиаторов страны Николай Михайлович был награжден орденом Красного Знамени, затем он еще раз был удостоен этой награды и ордена Трудового Красного Знамени. Он — кавалер ордена Ленина, ордена Красной Звезды. Более двух миллионов километров налетал этот опытнейший пилот, провел в воздухе около 16000 часов.

Есть еще один ветеран авиации Киргизии, который и по сей день не оставляет дела, которому посвятил свою жизнь.

... Самолет готов к взлету. В кабине летчиков последняя минута тишины, прерываемая лишь четкими словами проверки готовности. Сейчас взревет моторы, словно наполнят мощным дыханием машину, готовую рвануться вперед.

Дан взлетный газ. Побежала, запестрела перед глазами пилотов бетонка. Вот она плавно пошла вниз: машина оторвалась от земли. Пилоты набирают высоту. Вдруг ... сигнализация о пожаре на борту. Экипаж срочно радирует на землю: «Пожар первого двигателя, принимаем меры». Следующее сообщение: «Пожар ликвидирован. Все нормально. Разрешите выполнять зада-

ние?». Полет продолжается. Но снова ... «Отказал второй двигатель. Продолжаю полет на двух двигателях».

— Пусть поработает как следует,— говорит Анвар Галиевич Фаизов и ... снова неожиданное задание экипажу. Фаизов — пилот-инструктор, а «полет» происходит в наземной кабине тренажера, где экипаж отрабатывает все свои действия на случай неполадок в воздухе.

Быть пилотом-инструктором на тренажере разрешается только первоклассному пилоту, имеющему не один миллион километров налета на типе самолета, соответствующем тренажеру. Анвар Галиевич — именно такой пилот. С 1940 года бороздил он воздушный океан, совершая рейсы на различных все совершенствующихся типах самолетов. В войну был тяжело ранен, выздоровев, снова вернулся на воздушные трассы теперь уже мирного неба. Летал до тех пор, пока позволяло здоровье, а в 1971 году, когда врачи запретили выход в небо, перешел на тренажер. И снова — летные ситуации, теперь создаваемые им самим для пилотов. Знания и опыт его служат подготовке следующего крылатого поколения.

Командиром корабля ИЛ-18 работает сейчас И. Г. Филатов. За многолетнюю службу в авиации и доблестный труд ему присвоено почетное звание «Заслуженный пилот СССР». По стопам отца пошли и его сыновья — Валерий и Владимир, связавшие свою судьбу с авиацией.

Одним из опытейших авиаторов Киргизии является пилот первого класса В. Д. Ежов, ныне заместитель начальника по летно-подъемной службе. За двадцатитрехлетний срок дневных и ночных полетов на воздушных трассах Киргизии не имел ни одного летного происшествия. Свою верность небу он не оставил, перейдя на руководящую работу. В. Д. Ежов часто летает с молодыми

летчиками, затем ведет с ними разбор полетов.

Многие ветераны внесли достойный вклад в дело развития гражданской авиации Киргизии на всех ее этапах, особенно в послевоенные годы.

Трудящиеся Киргизской Советской Социалистической Республики, не взирая на лишения послевоенных лет, с большим энтузиазмом выполняли поставленные партией задачи — в кратчайший срок залечить нанесенные войной раны, обеспечить дальнейшее развитие народного хозяйства. Немалая роль в этом отводилась гражданской авиации, которая, пережив пору своего становления в довоенные годы, получила свое дальнейшее бурное развитие.

Увеличение и развитие самолето-моторного парка, средств механизации, постоянный рост опытного летного и инженерно-технического состава и соответственно возрастающий объем транспортных перевозок, авиационно-химических работ требовали совершенствования организационной структуры.

Вернемся к началу тридцатых годов. Первоначально Киргизское авиазвено было в распоряжении Казахского управления ГВФ, затем в конце 1933 года его преобразовали в отдельный авиаотряд при СНК Киргизской АССР — «Киравиаотряд» с подчинением Узбекскому управлению ГВФ. Это и было, по всей вероятности, первое авиаподразделение Киргизии. Возглавил его командир авиаотряда, опытный пилот своего времени Николай Мартынович Иеске. Существовало это подразделение до 1936 года. В начале 1934 года коллектив его вызвал на социалистическое соревнование авиаторов Таджикистана. Соревнование впоследствии стало традиционным и приобрело особый размах в наши дни. В те годы киргизские авиаторы соревновались также с авиаторами Туркмении.

Постоянную заботу и внимание уделяли развивающемуся Киргизскому авиаотряду Центральный Комитет Компартии Киргизии и правительство республики. Еще в 1945 году они ходатайствовали перед Главным управлением ГВФ о выделении двух самолетов ЛИ-2 (самолеты были получены на следующий год), а также 500 тысяч рублей на строительство аэропорта Фрунзе, расширение площади аэродрома, 850 тысяч рублей — на оборудование других аэропортов республики. Эти мероприятия в последующие годы были выполнены.

Постепенно создавались условия для дальнейшего развития авиации в Киргизии. В этом же году правительство республики обратилось в Совнарком СССР с просьбой о создании в Киргизии самостоятельного авиаподразделения. Такое подразделение было создано в ноябре 1945 года. Командиром его стал опытный пилот Л. А. Ширяев.

В 1946 году авиаподразделение уже располагало 25 самолетами, в числе которых были две крупные по тому времени машины — ЛИ-2. Командирами транспортных самолетов стали А. К. Айтбаев (ныне председатель Республиканского комитета профсоюза авиаработников), И. Абдраимов, А. Колдыбаев, Б. И. Колчанов (ныне командир Фрунзенского авиапредприятия), Р. Исаков и другие.

В задачи Киргизского отдельного подразделения ГВФ входило обслуживание следующих авиалиний: Фрунзе — Ош — Джалал-Абад, Фрунзе — Рыбачье, Фрунзе — Алма-Ата, Фрунзе — Джамбул — Талас, Джалал-Абад — Токтогул. На внутренних воздушных линиях особое значение приобрела Тянь-Шаньская авиалиния из Фрунзе до Джалал-Абада. Если раньше это расстояние вьючные караваны проходили неделями, то теперь самолеты ЛИ-2 стали покрывать его за несколько часов. Протяжен-

ность авиалиний составляла 2175 километров. В целом это были маршруты МВЛ (местных воздушных линий), однако пока еще не было воздушного сообщения с Москвой.

Перед Киргизским отдельным авиаподразделением ставились большие задачи по обеспечению важнейших транспортных сообщений внутри республики, улучшению технических средств в массовом использовании авиации специального применения в борьбе с болезнями и вредителями сельского и лесного хозяйства, по санитарному обслуживанию населения и т. д. Увеличения и расширения применения гражданской авиации требовал сам ход дальнейшего развития республики.

С одной стороны, нужды народного хозяйства и населения республики требовали наряду с расширением сети внутренних авиалиний открытия прямого сообщения Киргизии с Москвой. С другой стороны, за годы Отечественной войны, как известно, произошли значительные изменения в размещении производительных сил страны. В народном хозяйстве СССР возросло значение Урала, Западной Сибири, Средней Азии: их доля во всем промышленном производстве страны выросла более чем втрое. Все это вызывало потребность в установлении и развитии воздушных связей этих районов не только между собой, но также с Москвой. Поэтому уже в Законе о первой послевоенной пятилетке указывалось на необходимость «развивать воздушные сообщения в первую очередь на важнейших направлениях, связывающих Москву с центрами союзных республик...».

В последующие годы гражданская авиация Киргизии претерпела ряд изменений в организационной структуре. В 1952 году в августе Киргизское отдельное авиаподразделение ГВФ было преобразовано в авиационное

предприятие. В марте 1966 года создается Киргизское управление гражданской авиации, во главе которого стал И. Абдраимов. В аэропортах Фрунзе, Ош, Джалал-Абад тогда базировались авиапредприятия, в дальнейшем формируется авиапредприятие с приписными самолетами в аэропорту Пржевальск.

Бурный рост технической оснащенности, происходивший в эти годы в гражданской авиации страны, был характерен и для Киргизии. В 1957 году в аэропорту Фрунзе был сдан в эксплуатацию новый аэровокзал, впоследствии к нему пристроили операционный зал площадью 640 квадратных метров. В следующем году здесь введена в действие асфальто-бетонная взлетно-посадочная полоса, пригодная для приема тяжелых лайнеров ИЛ-18. В 1963 году подобная полоса была готова в аэропорту Ош. В последующие годы были возведены многочисленные объекты служб аэропорта Фрунзе, жилые дома для авиаработников, построены или расширены аэровокзалы во всех аэропортах местных воздушных линий.

Республиканские партийные и советские органы оказывали в этом большую помощь. Из бюджета республики на капитальное строительство аэропортов была вложена почти половина необходимых для этого средств.

Впереди было открытие сообщения с Москвой и другими городами страны.

ДАЛЕКО ЛИ ОТ МОСКВЫ!

«Воздушный корабль ИЛ-18 вышел еще на одну дальнюю трассу — Москва — Фрунзе, — писали центральные газеты в августе 1959 года. — Расстояние в 3300 километров самолет прошел за 5 часов, показав на отдельных участках скорость до 700 километров в

час. Самолет ИЛ-14 покрывал это расстояние за 10 часов 25 минут летного времени и производил в пути 4 посадки. Поездом это расстояние можно преодолеть за 90 часов. Самолет пилотировал экипаж командира корабля Киргизской отдельной авиагруппы дважды миллионера Б. Баялинова».

Рейсы из Фрунзе в Москву были открыты в 1946 году. Самолеты ЛИ-2 летали раз в неделю. Полет продолжался два дня в Москву, два дня обратно. За неделю, таким образом, в оба конца перевозилось до 36 пассажиров.

ИЛы появились в небе Киргизии с 1956 года. И сразу заметно сократились большие расстояния. На линии Фрунзе — Москва введение самолета ИЛ-14 уменьшило продолжительность полета до одного дня. Для пассажиров это означало не только экономию времени, но и удобства в пути. Летом 1958 года в Москву стали ежедневно летать два самолета, что дало возможность перевозить до 670 пассажиров в неделю. А еще через год на линию вышли могучие лайнеры ИЛ-18 с турбореактивными двигателями. Только при двух ежедневных московских рейсах за неделю воздушные корабли перевозят свыше 2000 пассажиров.

Одновременно турбореактивные лайнеры начали совершать полеты в Новосибирск, немного позднее — в Минеральные Воды, Ташкент, Ош, Алма-Ату и по другим направлениям. Таким образом, столица Киргизии открыла надежные воздушные пути, связавшие нашу республику со многими экономическими и культурными центрами страны, что имеет большое значение для дальнейшего развития горного края.

Известный киргизский поэт Темиркул Уметалиев в своем новогоднем стихотворении, обращаясь к Новому году, писал:

«Войди!
Нет, с неба опустишь:
Домчит в два счета ИЛ.
На крыльях мы рванулись ввысь —
Ты это не забыл?
Ещё отстанешь, Новый год.
Поторопись!
Вперед!»

На могучем лайнере ИЛ-18 летели в Москву делегаты Киргизии на XXIV съезд Коммунистической партии. Вот как писала об этом газета «Авиатор Киргизии».

...Раннее солнце еще не успело согнать с аэродрома ночную свежесть, туман еще дымился над полем, что раскинулось близ аэродрома, когда делегаты поднялись на борт воздушного корабля. Мощные моторы лайнера легко подняли машину в воздух. Внизу остался город — столица Киргизии. Самолет взял курс на Москву.

Делегаты говорят о предстоящем съезде, делятся своими заботами о повседневных делах. В кресле слева оживленный разговор с соседом ведет директор Киргизской машиноиспытательной станции Герой Социалистического Труда, депутат киргизского парламента Д. П. Зубков. Весело переговариваются, шутят Каир Мукашева, Кульсара Сулайманова и Мойдун Темирбаев. Все трое — знатные люди, известные всей республике, Герои Социалистического Труда. К. Мукашева — прославленный овцевод из совхоза «Улахол», депутат Верховного Совета Киргизской ССР. К. Сулайманова — звеньевая колхоза имени Панфилова, М. Темирбаев — шахтер из Ташкумыра. Киргизский народ оказал К. Сулаймановой и М. Темирбаеву высокую честь, избрав депутатами Верховного Совета СССР.

— Каково ваше мнение о сегодняшнем полете и как вы вообще относитесь к авиации?

— О, спасибо авиаторам за хорошее обслуживание,— горячо сказал Мойдун Темирбаев.

— Впервые я летала самолетом в двадцать лет,— улыбается Бактыгуль Укуева, молодая прядильщица из Фрунзе.— Из Минска мы летели после окончания училища. Тогда мы смеялись, пели — и никакого внимания на то, что находились в самолете. А сегодня я побывала в кабине летчиков, мне показали различные сложные приборы. Особенно я удивилась автопилоту — есть, оказывается, такая умная штука. И, честно признаться, я почувствовала робость перед этой замечательной крылатой машиной, перед людьми, так свободно управляющими ею.

— Мы с авиацией тоже имеем дело,— живо откликнулся со своего сиденья Дмитрий Петрович Зубков.— Нынче вот на подкормке растений работали у нас два самолета. Отличные помощники, ничего другого не скажешь. Без них — прямо как без рук! Мне по долгу службы частенько приходится летать в Москву, и, надо сказать, Москва теперь совсем недалеко...

Водят могучие воздушные лайнеры многоопытные пилоты, в совершенстве овладевшие мастерством пилотажа. Среди тех, кто первым осваивал сложную современную технику, был командир корабля Киргизского отдельного авиаотряда ГВФ Ишимбай Абдраимов. Освоив лайнер ИЛ-18, он летал на магистральных линиях, связывающих республику с крупнейшими городами страны.

За свою тридцативосьмилетнюю деятельность в рядах гражданской авиации И. Абдраимов налетал безаварийно более пятнадцати тысяч часов, подготовил около трехсот летчиков. Пилот первого класса, имеющий почетное звание «Заслуженный пилот СССР», Ишимбай Абдраимов за годы мирного труда был награжден триж-

ды орденами Трудового Красного Знамени, дважды — орденом Знак Почета, медалями и семнадцатью Почетными грамотами и Грамотами Верховного Совета Киргизской ССР.

Многие годы водит самолет ИЛ-18 Василий Яковлевич Греховодов. Из общего налета часов, который исчисляется более чем в двадцать тысяч, командир корабля коммунист В. Я. Греховодов четыре тысячи провел в ночных полетах. Преимущественно летает на магистральных трассах. За активное участие в выполнении заданий восьмой пятилетки пилот был награжден орденом Октябрьской революции. Василий Яковлевич в качестве делегата участвовал в работе XV съезда Компартии Киргизии.

Приходилось бывать В. Я. Греховодову в африканских странах, куда страна посылала его как одного из лучших пилотов для оказания помощи и передачи богатого опыта летному составу развивающихся стран. По отзывам командования и полпредств, Греховодов хорошо освоил специфику полетов в необычных условиях Африки. Иной раз приходилось летать при интенсивной грозовой обстановке (ливневые дожди и грозы — частые спутники на африканском континенте), но каждый полет пилота благодаря отличной выучке и высокому летному мастерству завершался успешно.

С каждым годом расширяется сеть воздушных сообщений Киргизии. Протяженность воздушных линий в стране, обслуживаемых экипажами Киргизского управления гражданской авиации, сейчас равна 23 800 километрам, это длина почти шести земных экваторов.

В годы восьмой пятилетки услугами самолетов гражданской авиации Киргизии воспользовались более трех миллионов человек. Насколько высока эта цифра, можно представить себе, если вспомнить число всех жителей

республики, а оно приблизительно равно названной цифре.

В эти годы на воздушных линиях республики появились новые машины: экономичные самолеты АН-24, комфортабельные реактивные ЯК-40, вертолеты МИ-2, а затем и МИ-8.

В восьмой пятилетке были открыты прямые воздушные сообщения Киргизии с Ленинградом, Киевом, Свердловском, Челябинском, Омском, Томском, Новокузнецком, Ростовом-на-Дону, Тюменью и рядом других крупных городов страны. Рейсы по этим маршрутам выполняются экипажами Киргизского управления гражданской авиации.

Если немного заглянуть хотя бы в ближайшее будущее, то оно открывает широкие перспективы в этом направлении.

XXIV съезд КПСС в своих Директивах предусмотрел увеличить в девятой пятилетке перевозки пассажиров в 1,7 раза. Намечено внедрять на воздушных линиях новые комфортабельные, скоростные и более экономичные самолеты. Ожидается пополнение такими машинами самолетного парка Киргизии. В эти годы, например, в аэропорту Фрунзе появился реактивный гигант ТУ-154, который будет осваиваться авиаторами республики. В связи с поступлением новой, более совершенной техники и ростом объема перевозок в девятой пятилетке намечен ряд работ по реконструкции действующих аэропортов, строительству новых и оснащению их необходимым оборудованием, обеспечивающим надежную эксплуатацию самолетного парка.

Авиаторам Киргизии предстоит в девятой пятилетке увеличить поток пассажиров по авиалиниям с таким расчетом, что если в первом ее году был перевезен один миллион пассажиров, то в завершающем году пя-

тилетки эта цифра должна удвоиться. Намечается открытие прямого воздушного сообщения с городами Иркутск, Хабаровск, Краснодар, Симферополь, Харьков, Одесса, Горький, Рига, Саратов, Минск, Братск, Якутск, Ижевск. Тринадцать новых авиалиний!

Некоторые из них: Фрунзе — Симферополь, Фрунзе — Иркутск — Хабаровск, уже открыты.

... Раннее утро. У киоска «Союзпечати» очередь за газетами. Берут республиканские, центральные... Фрунзенцы, так же как и москвичи, читают центральные газеты в день их выхода. И это... благодаря авиации. Ежедневно в аэропорту Фрунзе совершает посадку самолет, из которого выгружают матрицы «Правды» и других центральных газет. Отсюда они отправляются в первую республиканскую типографию, где и печатаются.

Такое «сокращение расстояний» особенно приятно, оно приносит радость в каждый дом.

Жителям Киргизии приятны встречи с делегациями работников культуры, искусства, литературы братских республик, которые приезжают в горный край торжественно отметить многие памятные события в жизни нашей страны. Их доставляют серебристые лайнеры.

Авиация не только сокращает расстояния, но и дает возможность раздвинуть рамки сотрудничества, играет определенную роль в дальнейшем развитии экономики, науки, культуры.

В ПЯТИ МЕТРАХ НАД ЗЕМЛЁЙ

С развитием авиации постепенно менялось ее использование в народном хозяйстве республики. Если в тридцатых годах с самолетов велась борьба с саранчой

и малярийным комаром, то в последующие годы появились новые, более сложные и трудоемкие виды работ, которые сейчас выполняют не только самолеты, но и вертолеты. Это — дефолиация хлопчатника, борьба с сорняками внекорневая подкормка сельскохозяйственных растений, авиационная геологическая разведка, аэрофотосъемка, и многое другое.

Сейчас есть вертолеты-строители, помогающие осуществлять трудоемкие работы, и вертолеты — ГАИ, следящие за соблюдением правил дорожного движения (в Киргизии с воздуха контролируется движение автотранспорта по магистралям, ведущим в Калининское, по алма-атинскому и токмакскому трактам), есть самолеты «почтальоны» и самолеты «химики». Наибольшее распространение получило в Киргизии применение авиации в сельском хозяйстве, где особенно ярко проявляется основная «профессия» самолета — из тех «ста», что приобрел он в наши дни.

С 1951 года на смену устаревшим и отработавшим сроки самолетам ПО-2 пришли более совершенные АН-2, сначала транспортные, а затем и в химварианте, обладающие хорошими летными данными и способные взлетать с малых сельских площадок. Первыми освоили полеты на новых самолетах летчики А. Аксенов, А. Букин, П. Кирясов, И. Токарев и другие. Рост и улучшение самолетного парка, возросшее мастерство авиаторов позволили резко увеличить объем авиационных работ в народном хозяйстве. Если в 1958 году было обработано с воздуха 254 тысячи гектаров сельскохозяйственных угодий, то в 1972 году намечено обработать более 1 миллиона гектаров.

В 1964 году было принято специальное постановление, в котором с целью дальнейшего расширения использования авиации в сельском хозяйстве республики

предусматривалось закрепление за сельхозавиацией в колхозах и совхозах оперативных посадочных площадок и оборудование новых, обеспечение жилья и быта летному и техническому составу по месту их работ, организация механизированной загрузки ядохимикатов в самолеты и так далее. Повседневная забота о техническом оснащении авиаподразделений, их организационном укреплении, подборе и воспитании кадров ощущалась со стороны партийных, советских органов республики все эти годы и сыграла важную роль в дальнейшем развитии сельскохозяйственной авиации в Киргизии.

... На сады напала тля. Пепельно-серой влажной паутинкой подернулись ветви деревьев. словно в сказочном кащеевом царстве поникли еще недавно зеленолистые их кроны. Необходимо срочно опрыскать сад ядохимикатами, но площадь его измеряется сотнями гектаров. Попробуй, обойди с опрыскивателем! Садоводы вызывают самолет. Целая туча яда обрушивается сверху: самолет за один день рассеивает до сорока тонн химикатов на площади, равной 280 гектарам. И вредитель садов вскоре отступает...

А вот еще один пример не только быстроты, но и вездесущности воздушного труженика.

Весной при таянии снегов из-за распутицы разбрасывать минеральные удобрения с тракторов и автомашин практически невозможно. А самолет сделает это быстро и аккуратно: с воздуха удобрения рассеиваются равномерно по всей площади.

В нашей республике руководители многих хозяйств на опыте убедились в том, что при подкормке посевов с самолетов урожай с каждого гектара прибавляется на три — пять центнеров.

— Опыление, опрыскивание, внесение удобрений... Просто невозможно представить сейчас полевые работы

без сельскохозяйственной авиации,— говорит Герой Социалистического Труда председатель колхоза имени Жданова Ошской области Тойчи Тогаевич Кочубаев.— В нашем колхозе много лет работают самолеты АН-2 на протравливании, подкормке, дефолиации. Ежегодно мы планируем авиахимработы на площади более пяти тысяч гектаров. Раньше это был преимущественно хлопчатник, а теперь в широком масштабе обрабатываем с воздуха и многолетние травы, и пшеницу. Результаты всегда хорошие. Кстати говоря, экипажи самолетов настолько уже прижились в колхозе, что мы их считаем своими. За хорошую работу правление колхоза премирует авиаторов ценными подарками.

Таково мнение специалиста о важности авиационных химических работ в сельскохозяйственном производстве.

Познакомимся поближе с работой крылатого «химика».

...Раннее утро. Едва забрезжил рассвет, как экипаж самолета уже на ногах. Летчики приступают к расчетам: какова длина гонов, удаление сигнальщиков от препятствий, разовая загрузка самолета для данного участка. Работа важная: ошибись хотя бы в расчете удаления сигнальщиков от препятствий — может случиться беда: опоздай вывести самолет на две — три секунды вверх над препятствием и — столкновение самолета неизбежно. Неправильный расчет загрузки самолета может привести к тому, что какая-то часть площади останется необработанной, и на полях останутся сорняки.

Но вот второй пилот докладывает командиру о готовности к вылету. Грузенный самолет тяжело взлетает в воздух. Быстрый оценивающий взгляд на приборы: стрелки индикаторов работы двигателя в привычных положениях. Идет набор высоты, скорости. На заданной высоте командир берет курс на рабочий участок. Уже

видны сигнальные знаки, пилот нацеливается по их створу для своевременного ввода машины в разворот.

— Пора!

Энергичные движения рулями, и самолет идет в нужном направлении, постепенно снижаясь. Земля неудержимо стремится навстречу машине, все отчетливее видны каждый бугорок, наконец, каждая травинка... Согласитесь, что не так просто определить высоту в пять метров. А здесь надо не просто определить, но и выдержать самолет на ней до конца гона. А выдержать необходимо: ошибки исключаются, вверх уйти нельзя — раствор ядохимикатов должен рассеяться только равномерно, а вниз ... «второй раз некому будет ошибаться», — так говорят пилоты. Поэтому пилоту — «химику» нужен зоркий глаз, железная выдержка, полное самообладание. Ювелирно точные движения летчика рулями управления и двигателем обеспечивают нужную высоту, скорость, курс.

Один полет над полем, второй. 25—30 полетов в день, полетов на предельно малой высоте.

Это не просто быть пилотом — «химиком»!

Так, примерно, описывают свой труд сами летчики сельскохозяйственной авиации.

А между тем многие настолько прочно овладели мастерством бреющего полета, что обрабатывают за сезон десятки тысяч гектаров. Например, в 1970 году экипаж Н. Бекбулатова из Ошского авиаподразделения обработал с воздуха тринадцать тысяч гектаров. В день открытия съезда ему было присвоено почетное звание «Экипаж имени XXIV съезда КПСС». Этот экипаж-рекордсмен — не единственный. Можно назвать экипажи командиров И. И. Голозко, Я. Токтогулова, Т. Омурбекова, С. Сухова, М. Бектенова, С. Ремезова и других, на счету которых тысячи обработанных гектаров.

Пожалуй, самый большой рекорд поставили в 1971 году командиры самолетов Ошского авиаподразделения В. Антипин и А. Кабанов, они обработали с воздуха по 31 тысяче гектаров за год!

В 1971 году авиаподразделения, работающие в народном хозяйстве, помогли колхозам и совхозам Ошской области перекрыть урожайность хлопка на три — четыре центнера с гектара, а своевременной и чистой дефолиацией открыли широкий фронт для «голубых кораблей» — хлопкоуборочных комбайнов, с помощью которых было убрано более пятидесяти процентов урожая.

Если в первом году пятилетки только в Ошской области было внесено удобрений с самолетов на площади 127 тысяч гектаров, то к концу пятилетки намечено внести на 450 тысячах гектаров.

Но урожай зависит и от того, насколько своевременно внесены удобрения. Чтобы не задерживали вылеты самолетов сырость и грязь, столь частые весной, необходимо в хозяйствах оборудовать асфальтированные взлетные площадки. В колхозах и совхозах Ошской области уже сейчас имеется 14 таких площадок с искусственным покрытием. Пример рачительных хозяев требует не только всяческого поощрения, но и широкого распространения.

Широко применяются для авиационных работ в сельском хозяйстве вертолеты. В частности, наибольший эффект достигается при использовании для опрыскивания растений вертолета МИ-1: воздушная струя, создаваемая несущим винтом «загоняет» химикаты буквально под каждый листик растения. Гибель сельскохозяйственных вредителей при такой обстановке почти стопроцентная. При этом скорость обработки весьма значительная. Пилот вертолета МИ-1 Фрунзенского авиаподразделения тов.

Сальев только за половину 1971 года обработал 6500 гектаров.

Во всех хозяйствах, где теперь ведутся авиахимработы с самолетов, механизирована погрузка минеральных удобрений и ядохимикатов.

— Нам без помощи авиации теперь уже нельзя вести сельское хозяйство,— говорит второй секретарь Ошского обкома партии П. М. Ходос.— Ведь она выполняет около десяти видов работ. Да как выполняет! Судите сами: если раньше на прополку злаковых культур требовалось двадцать человек на один гектар, то сейчас самолет обрабатывает за день до трехсот гектаров. Дефолиация позволяет до восьмидесяти процентов вести уборку хлопка машинами, это в полтора раза дешевле ручной уборки и, кроме того, от нелегкого труда в нашей области освобождает до четырех тысяч человек.

О большом значении для колхозов и совхозов работы авиаподразделений, применения авиации в народном хозяйстве свидетельствуют положительные отзывы не только руководящих работников и хозяйственников нашей республики, но и тружеников соседних хлопководческих районов братского Узбекистана, где авиаторы Киргизии ежегодно оказывают помощь. Летом 1971 года самолеты Ошского авиаподразделения помогли хлопкоробам Ферганской области спасти хлопчатник от сельхозвредителей, обработав ядохимикатами значительные площади. В сентябре пришла телеграмма от командира Кокандского авиаподразделения Узбекского управления гражданской авиации Героя Социалистического Труда З. Расулова, в которой он сердечно благодарил киргизских пилотов и техников за оказанную помощь. «Четко, высокоорганизованно, со строгим соблюдением всех правил и указаний,— писал З. Расулов,— выполнили в короткий срок большой объем работ пило-

ты В. М. Путилов, В. И. Ушанев, В. П. Митрофанов, В. Б. Антипин, А. М. Стукаленко, так же хорошо потрудились А. И. Галузо, Г. М. Радченко, В. И. Ильин, А. Бейшебаев и другие. Отзывчивость командования Ошского авиаподразделения и личного состава на нашу просьбу о выделении самолетов в Ферганскую область — еще одно доказательство дружбы и взаимовыручки различных предприятий Аэрофлота».

Можно к этому добавить, что ошские авиаторы в этом же году весной помогли в подкормке зерновых труженикам Пензенской области, откуда также пришло благодарственное письмо.

В результате успешного применения авиации в народном хозяйстве наша республика ежегодно сберегает и дополнительно получает тысячи центнеров хлеба, хлопка, сахарной свеклы и других продуктов сельского хозяйства, к тому же в значительной мере экономит использование трудовых ресурсов.

С ДОКТОРОМ НА БОРТУ

Это произошло весной 1960 года. На отдаленном высокогорном пастбище Кенес-Анархай в одном из урочищ в результате несчастного случая был ранен в грудь молодой чабан Рахман Джузбаев. Раненый находился в очень тяжелом состоянии и нуждался в экстренной помощи. Транспортировать его вниз, до первого медпункта, не представлялось возможным: горные дороги были трудными и долгими. Жизнь двадцатилетнего юноши была в опасности.

Дали радиограмму во Фрунзе. И вот, несмотря на сложные метеорологические условия, в горы срочно

вылетел по санзаданию вертолет МИ-4 с главным хирургом санавиации Г. И. Семерджиевым на борту. Вел вертолет командир экипажа Б. М. Мирошхин.

... Едва подлетели к гребню перевала, за которым скрывалось урочище, сердце у пилота невольно екнуло: с запада вдали над хребтами зловеще поднималась черная туча, она пеленой закрывала все вокруг: надвигался грозовой фронт. Прогноз не сулил ничего хорошего, ожидался большой силы шторм.

Вертолет пошел на посадку...

Хирург осмотрел больного и покачал головой. Были повреждены внутренние органы, требовалась неотложная операция.

— Гомер Иванович, надо спешить,— тихо сказал врачу пилот.— Если нас накроет здесь, задержимся основательно. Пожалуй, не менее чем на сутки.

— А это будет опасно для жизни больного,— продолжил по-своему мысль летчика Семерджиев.— Если сейчас оперировать, то оставлять его здесь нельзя ни в коем случае. В послеоперационный период ему нужен режим и медицинский уход. Что будем делать?..

Семерджиев обвел всех вопросительным взглядом.

Собственно, решать пришлось ему одному: раненый с надеждой смотрел на хирурга. И Семерджиев решительно поднялся...

Вертолет, провожаемый тревожными взглядами чабанов, взмыл вверх и стремительно понесся в сторону перевала, уходя от надвигающейся косматой тучи.

Уже находясь на борту, хирург быстро все приготовил. Решение его было смелым: оперировать больного в воздухе. Прошли шестьдесят пять минут, и Семерджиев устало опустил на сиденье: операция была успешно закончена. Хирургу помогли бортсестра и члены экипажа.

После посадки вертолета во Фрунзе оперированного сразу же доставили в больницу. Жизнь Рахима Джузбаева была теперь вне опасности.

Так состоялась первая в Киргизии и вторая в стране хирургическая операция в воздухе: в этом же году всего лишь тремя месяцами раньше в газете «Вечерняя Москва» сообщалось о первой в стране операции больного, проведенной в воздухе на борту вертолета МИ-4.

Сейчас для подобных целей оборудованы специальные вертолеты, они имеются и в авиаподразделении специального применения Киргизского управления гражданской авиации.

В наши дни санитарная авиация получила широкое развитие, с ее помощью проводится большая работа среди населения. Это и доставка врачей для осмотра больных, и проведение плановой профилактики среди животноводов, и доставка специалистов, живущих и работающих на зимних и летних пастбищах. Это и транспортировка тяжелобольных, нуждающихся в стационарном лечении, и срочные хирургические операции, и многое другое.

Зародилась санитарная авиация в Киргизии несколько десятков лет назад. 23 октября 1946 года газета «Советская Киргизия» рассказывала о том, как пилот Абдуллин летел по мало изученной тогда трассе в Кочкорку с врачом на борту. Хирург клиники Фрунзенского медицинского института Волох, прилетевший вместе с Абдулиным, спас жизнь больного колхозника. «Санитарная авиация существует в Киргизии с 1940 года,— писала, газета.— Тогда работал только один самолет, сейчас их — четыре. В течение последнего месяца сделано 23 вылета, эвакуировано 14 тяжелобольных, доставлено в отдаленные горные айлы и районные центры несколько

десятков врачей, перевезено более 700 килограммов медикаментов».

За этой по газетному сухой информацией видна большая работа, которая проводилась авиацией в то трудное время, внимание, которое уделяли авиаторы республики медицине, а главное — больным людям отдаленных мест. Помощь, как всегда, приходила вовремя.

Большим энтузиастом использования авиации в благородных целях, направленных на службу народу, был Г. И. Семерджиев. Руководя санитарной авиастанцией, он сам часто бывал на дальних высокогорных пастбищах у животноводов, возглавлял всю оздоровительную работу в этих местах. Причем главное назначение санитарной авиации хирург Семерджиев видел не столько в срочных вылетах с целью неотложной операции, сколько в контроле за санитарными и бытовыми условиями животноводов. Он сам непосредственно следил за завозом картофеля, лука, других овощей, медикаментов, а также строительством бань, интернатов, врачебных участков. По его инициативе было решено выделить для работы на пастбищах кинопередвижки Дома санитарного просвещения с целью показа фильмов на профилактические медицинские темы.

И сейчас пилоты санитарной авиации находятся на посту охраны здоровья трудящихся, они всегда начеку и готовы прийти на помощь, как только она требуется.

... Тридцатого сентября 1971 года во Фрунзенском подразделении авиации спецприменения раздался звонок:

— Говорит начальник санавиастанции Фадеев. В Нарыне и Быстровке тяжелобольные, нужна срочная помощь.

Проходит несколько минут, и вот уже в воздухе вер-

толет МИ-4, на борту которого детский врач Г. В. Яковлева, хирург Асанбаев, невропатолог Б. Эралиева. Экипаж возглавляет опытный пилот, командир авиационного подразделения Е. К. Кузьмин. В Быстровке оказался больной с абсцессом легких, в Нарыне — девятимесячный малыш с менингоэнцефалитом. Врачи оказали необходимую помощь, проконсультировали своих коллег. Это был обычный рядовой вылет по санитарному заданию.

А вот вылет необычный.

Августовским днем прошлого года в отдаленном урочище, на иссык-кульских сыртах, потерпела аварию автомашина. «Три человека покалечены, состояние их критическое»... Радиограмма поступила в Пржевальск.

Вскоре с аэродрома поднялся самолет и взял курс к заоблачным вершинам. За штурвалом — пилот, командир Пржевальского авиаподразделения З. И. Исманов. На борту находится хирург.

Сразу за перевалом — посадка. Здесь же, на месте, врач оказывает помощь пострадавшим. Обратным рейсом они были доставлены в больницу, где постепенно поправились. Об этом сообщила 4 сентября 1971 года газета «Авиатор Киргизии».

В такой горной республике, как Киргизия, санитарная авиация играет особенно важную роль. Как поется в песне, в некоторые отдаленные места «только самолетом можно долететь». Мы добавим — и вертолетом. Для крылатой авиации нет преград в любое время года, ее скорость и вездесущность спасли многие жизни.

Нелегко труд пилота санитарной авиации. Порой много нелегких минут приходится испытать, прежде чем достигнешь затерявшегося в горах маленького населенного пункта или найдешь чабанскую юрту и вовремя придешь на помощь человеку, попавшему в беду.

Медицинское обслуживание в нашей республике с каждым годом улучшается и немалая заслуга в этом принадлежит санитарной авиации.

НАД ЦЕНТРАЛЬНЫМ ТЯНЬ-ШАНЕМ

Утро этого дня во Фрунзе было необычайно ясным. Раннее солнышко залило еще неярким светом аэропорт и подсветило белоснежные вершины Киргизского хребта, возвышающегося невдалеке. В розовом утреннем свете четко стали видны все детали гор: веером расходящиеся ущелья, отроги, сияющие шапки снега, крутобокие, зеленеющие снизу альпийской травой склоны острых гребней хребта. Наша «Аннушка» стоит у края малого перрона. Ей предстоит необычный маршрут: доставить груз геологам в самый центр Тянь-Шаня — в высокогорное урочище Акшийрак, это примерно за полтысячи километров от Фрунзе, всего лишь в ста километрах от знаменитого пика Победы.

Геологи уже привезли на грузовике свой груз и не спеша вместе с экипажем занимаются погрузкой и закреплением его в самолете. Все должно быть сделано как следует: рейс трудный, неблизкий, на большой высоте и в условиях сложных горных воздушных потоков. До этого обычно экспедиция сообщалась с «Большой землей» через восточную Сарыджазскую долину. Мы пойдем напрямую из Фрунзе через перевалы Барскоун, Суек, высота которых превышает 4000 метров. За штурвал самолета садится заместитель начальника лётно-штурманского отдела Василий Игнатьевич Силкин. В экипаже кроме него опытный летчик Ким Михайлович Кривенцов и второй пилот Эрик Стельмах.

Нас, пассажиров, трое: молодой геофизик Геннадий Татаринов, фотокорреспондент республиканского издательства «Ала-Тоо» Эркинбек Мамадалиев и я, один из авторов этой книги.

Вскоре после взлета, набрав нужную высоту, обогнали вертолет, шедший параллельным курсом.

Идя вдоль Киргизского хребта, мы миновали пестро-зеленые квадраты свекольных плантаций, серые россыпи многочисленных населенных пунктов. Под нами клинообразное, словно след исполинского топора, Боомское ущелье, в нем будто два стальных лезвия секут вдоль узкое дно железная и шоссейная дороги, ведущие на Иссык-Куль. Началась более трудная часть трассы.

Силкин берет все больше штурвал на себя — впереди первый горный перевал, преграждающий путь к Иссык-Кульской долине. Проходим его на высоте трех с половиной тысяч метров. Как всегда, над перевалом самолет слегка встряхивает несколько раз встречный воздушный поток. Вскоре внизу в легкой сизой дымке потянулась темно-голубая гладь высокогорного озера. Над ним несколько застывших облаков, среди которых словно повисла в воздухе белая самоходная баржа. Не снижаясь, режем озеро наискосок к юго-востоку.

— Барскоунское ущелье! — почти кричит, чтобы перекрыть шум мотора, Эркинбек, показывая влево. Там, перерезав до самого озера прибрежную равнину, уходит длинная, прямая, глубокая щель в горы. — Самое большое на Иссык-Куле. Я здесь много раз бывал. Красивое место!

— Самое красивое впереди, — поворачивается к нам Эрик Стельмах.

Перед самолетом вырастает высоченная каменная зубчатая стена. Ее верхнюю половину закрывают свер-

кающие на солнце вечные снега. Это — Терской-Алатоо, хребет, закрывающий Иссык-Куль с юга. Трудно представить, что за величественным гребнем, вознесенным на пять тысяч метров, тянется обширная сыртовая полоса со сравнительно спокойным рельефом, речками, текущими в низких берегах, как на равнине, только все это находится на головокружительной высоте, чуть ниже уровня хребта.

Вновь машина поднимается все выше и выше. Между хребтов идем к перевалу, высота его тоже свыше четырех тысяч. Кругом затолпились одна выше другой белоглавыя вершины. Только на южных склонах иссыхающий от большого разрежения воздуха и ярчайшего, почти космического солнца снег обнажил желтые каменные россыпи.

Слева остается заснеженный перевал Джукучак. Через него морозными днями в декабре 1877 года бежали от невыносимого гнета китайских феодалов тысячи уйгур под защиту России. Их потомки и поныне живут в Иссык-Кульской долине.

— Пик! — в восторге указывает пальцем в иллюминатор Эркинбек. Мимо нас проплывает сверкающий шпиль исполинского собора, прочно одетый в ледяную броню. За ним появляется другой, третий... И вот уже ряды их становятся бесконечными: горизонт выглядит изломанным, утопающим в сплошной белизне. Величественнейшее зрелище — Тянь-Шань, размахнувшийся на сотни километров!

И снова набор высоты: нужно обогнуть поперечный, самый крупный здесь хребет Акшийрак.

— Высота четыре семьсот, — сообщает на наш вопрос Эрик. Это очень много, если учесть, что «потолок» самолета АН-2 немногим более пяти тысяч метров. А ведь мы летим с грузом. Машина идет на пределе сил.

Воеет мотор, мелко дрожит самолет, то и дело проваливается между воздушными восходящими потоками. Становится холодно. Несмотря на работающую печь, коленеют ноги, одеваем плащи, но это мало спасает. Ощущается и разреженность атмосферы: стучит в висках, явно не хватает воздуха... Сказывается недостаточная герметичность самолета, не приспособленного для полетов на больших высотах.

Но поразительная картина безмолвных, застывших во времени гигантов, каких только могла создать природа, захватила нас. Даже спокойный и несколько равнодушный к природе, Геннадий теперь прилип лбом к стеклу. Что же касается нас, журналистов, то мы были готовы высунуться из иллюминаторов. И вот в этих диких местах прочно основались геологи.

Приземлились мы почти без снижения: геологическая экспедиция находится в долине, расположенной на трехкилометровой высоте.

Уютный, светлый поселок у подножия горы. Льды и снега нависают над ним. Несколько человек встретили самолет. Начальник экспедиции Виктор Лукич Шпиньков, поблагодарив авиаторов за доставленный груз, попросил доставить во Фрунзе несколько ящиков с образцами пород.

Разговорились. У геологов день довольно радостный. Они сегодня пустили в ход новую буровую установку высокой производительности и возлагают на нее большие надежды. А особенно настроение заоблачных жителей подняло то обстоятельство, что недавно они сдали в эксплуатацию основное месторождение олова, за что сама экспедиция получила орден «Знак Почета», а семь лучших работников — правительственные награды. Сегодня же они отправляются получать их: старший геолог Кыюманчи Мейманов и забойщик Михаил Гомзя-

ков — ордена «Знак Почета», другие — медали.

— Какие, — спрашиваем, — у вас взаимоотношения с Аэрофлотом?

— Самые лучшие, — с улыбкой говорит Шпиньков. — Заказы наши авиаторы выполняют исправно. Мы бы даже хотели, чтобы было открыто регулярное сообщение с Фрунзе. Пассажиров у нас хватит.

Потянул острый холодный ветер. Это плохой признак: погода могла резко измениться. Авиаторы заторопились — предстоял трудный обратный путь, а погода здесь с обеда обычно портится.

Короткий взлет. И вот мы уже делаем круг за кругом над долиной, набирая высоту. Снова выступили во всей красе снежно-каменные великаны, уходя далеко на юго-восток.

Летим по направлению к пику Победы. Пытаемся угадать, где он. Издалека самые высокие вершины кажутся ниже ближних, а всего их здесь сотни, а может и больше. Многие вообще еще безымянные.

Поворот к северу. Высота 4300 метров. Еще поворот, и мы ложимся на обратный курс через Пржевальск. За штурвалом теперь Ким Михайлович Кривенцов. В кресле второго пилота — Эрик Стельмах.

Когда через несколько часов добрались до прибрежного хребта Терской-Алатоо, мы увидели, как закурились белым дымом вершины, закрутились снежные вихри. Перевал уже был плотно закрыт. А мы летели над чистой еще чашей Иссык-Куля и было такое ощущение, словно мы в огромной светлой комнате, а в открытые окна видна разбушевавшаяся стихия.

Так прошел один из обычных полетов к геологам.

Мужество по-новому встает,
Когда к нему приходит испытанье.

Н. С. Тихонов.

Есть еще один вид применения авиации в народном хозяйстве, наиболее «горный», если так можно выразиться. Это — обслуживание геологических, топографических, гидрологических, гляциологических, сейсмологических и других экспедиций, работа которых в горах Киргизии сопряжена с немалыми трудностями и известным риском.

Если пилотам вообще трудно летать в горах, то при обслуживании экспедиций эта трудность возрастает вдвойне. Зачастую полет совершается не там, где удобнее было бы проложить воздушную трассу, а там, где этого требуют интересы науки, то есть в основном в местах неразведанных, глухих.

Вот как об этом рассказывает Герой Социалистического Труда, пилот самолета АН-2 Фрунзенского авиаподразделения Семен Иванович Ванюков:

— После войны я долго летал на самолетах ПО-2 в самых труднодоступных местах Тянь-Шаня и Памира. Горы у нас высокие — четыре — пять тысяч метров — такую высоту приходится набирать при полете. На этой высоте над горами всегда властвуют сильные ветры, а отсюда — и турбулентность. Порой на пути встретит ветер такой силы, что самолет в полном смысле «задним ходом» летит. Тут уж сам решаешь, как быть, чтобы сохранить жизнь людей, самолет. Если повернул на запасную площадку, попутный ветер начинает «болтать» так, словно хочет вытряхнуть из кабины. И мотор начинает захлебываться, и крылья перкалевые того и гляди, что-

бы не порвались. Условия посадки в горах весьма ограничены: если зашел на посадку, то садись точно, не рассчитывай уйти на второй круг. Поэтому, чтобы успешно выполнить полет, приходилось очень тщательно готовиться к нему на земле, ведь летчики авиации спецприменения летают в основном на одномоторных аппаратах, а вынужденная посадка в горах почти исключается.

На прежних хрупких ПО-2 и современных надежных и хорошо оснащенных самолетах АН-2 мы летали успешно. Приходилось летать и днем, и ночью по пять-шесть часов без посадки, без радиосвязи — она сейчас уже надежно связала воздух и землю. Летали очень высоко и очень низко. Геологи, находясь в самолете, пристально разглядывая землю, рисовали карты, с помощью специальной аппаратуры, установленной на борту, искали полезные ископаемые. А аэрофотосъемки? Мне на этих работах довелось налетать три миллиона километров.

Приходилось мне и альпинистов спасать: потерпели они бедствие при восхождении на пик Победы в шестидесятом году, по рации вызвали на помощь авиацию. Летал и над песками пустынь Кызыл-Кум, Муюн-Кум, Бекпак-Дала: прокладывали новые трассы.

Всего не расскажешь. А вот совсем недавно произошел со мной один курьезный случай. После вручения мне Золотой звезды позвонил один кинооператор, сожалел, что не мог снять этот «важный», как он сказал, кадр, спросил, где мы можем увидаться, попросился со мной в рейс. Я сказал, что вылетаю в пять, завтра встретимся на малом перроне, в комнате техсостава, предупредил, чтобы он побеспокоился о необходимых документах.

— А куда мы полетим?

Я назвал три высокогорных района.

— На каком же самолете вы летаете?

Ответил, что только на АН-2.

— Значит, вы на ИЛ-18 не летаете?

— Не летаю.

— Да-а? — произнес он каким-то протяжным, вдруг потускневшим голосом и повесил трубку.

Я не обиделся: откуда ему было знать, что такое АН-2 и что такое полет в горах?

Полет в горах... Обычная работа пилотов, порой связанная с известной долей риска...

Снеголавинная служба была создана в нашей республике в 1957 году. Необходимость очевидна: почти половина территории Киргизии занята горными хребтами и является лавиноопасной.

Гидрологи внимательнейшим образом наблюдают за состоянием снега: плотностью, силой сцепления, влажностью и т. д. Эти наблюдения позволяют давать прогноз лавинной опасности и вовремя предупреждать райисполкомы, автотранспортные организации об угрозе схода лавин.

Зимой этого года вертолетчикам пришлось совершить много рейсов к гидрологам. Гидрологи постоянно следят за уровнем снега в горах. Для этого они ставят в горных ущельях и саях снегомерные рейки. Снег зимой в горах—это будущая живительная вода летом в долинах, идущая на поля, сады, виноградники. Вот почему так важно знать запасы снега в горах.

«С помощью вертолетов,— рассказывает старший инженер снеголавинной гидрографической партии Владимир Зябкин,— мы обследовали хребты Южной Киргизии и определили запасы влаги в горах. Дали хорошие ориентиры земледельцам.

С этими работами связано расширение и строительство предприятий, линий электропередач, дорог. Напри-

мер, по нашей рекомендации трест «Сельэлектро» стал прокладывать ЛЭП Янги-Базар — Терек-Сай по измененному маршруту. Протяженность трассы уменьшилась на семь километров. Оказалось ненужным строительство четырех лавинорезов. Средств сэкономлено несколько сот тысяч рублей.

Самый высотный наш осадкомер находится на склоне пика Хан-Тенгри. Трудно добираться туда. Даже вертолет здесь начинает «задыхаться» от нехватки кислорода. Мотор теряет мощность. Наблюдатели выбрасывались туда, на ледник, ... на парашютах».

Весной, когда чуть начинают таять снега, гидрологи вылетают на вертолетах, чтобы по рейкам проверить, сколько за зиму накопилось снега, сколько можно ожидать от него воды. Дело, конечно, необходимое и очень интересное. Раньше гидрологи проделывали путь к рейкам и обратно на лыжах, фотографировали рейки: путь по горным ущельям отнимал много времени и сил. Сейчас гидрологи проделывают этот путь по воздуху, проводят аэрофотосъемку.

Для пилотов эти полеты довольно сложны, так как приходится по схемам разыскивать занесенные снегом рейки, забираться в тесные ущелья, делать там развороты и на малой скорости находить крестообразную верхушку рейки, чтобы гидрологи успели ее сфотографировать. Поэтому для таких полетов подбирается более опытный экипаж, как на ответственное и сложное задание командиром назначается инспектор — проверяющий, дополнительно в состав экипажа включается штурман.

Случай, о котором поведал пилот вертолета Юрий Артемьев, произошел весенним днем семидесятого года на перевале Кугарт.

... В полете над ущельем вел вертолет МИ-4 Фрунзенского авиаподразделения командир экипажа Л. Н. Ве-

ресов. Вересов — опытный пилот, в гражданской авиации более десяти лет, встречался с разными трудностями в полете, но такое произошло с ним впервые.

Во время очередного захода над ущельем, когда приближалась уже точка снегомерной рейки и двое гидрологов из четверых, находящихся на борту, прильнули к иллюминаторам, держа наготове фотоаппараты, а другие готовились записать глазомерные сведения, вертолет вдруг резко вздрогнул и стал круто крениться вправо. Видимо, случилось что-то неладное.

В кабину пилотов рывком поднялся бортмеханик Валерий Титовский. То, что он увидел заставило его побледнеть: командир и пилот — инспектор обеими руками едва удерживали рвущиеся с невероятной силой из рук рукоятки управления. Вересов попытался левой рукой передвинуть рычаг «шаг — газа», но тот застрял намертво.

— Гидросистема, — прохрипел бортмеханику Вересов.

Балерий глянул на стрелки приборов, упавших к нулю, и понял все: отказали обе гидросистемы управления — основная и дублирующая. Сейчас все силы, действующие на несущий винт семитонной машины, освобожденные от зажима гидросистемы, передаются напрямую на ручки управления. Велика сила в крупных руках Вересова, но сейчас их бьет дрожь от неистово рвущегося штурвала и колоссального напряжения. Вертолетом теперь управляют оба пилота. Но ведь долго так не удержать, а тогда... вырвавшийся из рук штурвал начнет неудержимо вращаться вслед за ходом винта, и... конец. Нет! Надо держаться и искать выход из создавшегося положения.

— Справа площадка, — раздается у Вересова в наушниках голос пилота — инспектора.

Площадка не оправдала надежд: камни, камни... Над ними нависла скала. Посадка здесь исключается.

— Тянем за бугор!

Руки уже немеют от невероятных усилий. Хорошо, если за этим каменистым хребтиком удастся найти площадку. А она должна быть, ведь они ее видели! И новая трудность: как перевалить гору? Вертолет каждую секунду теряет почти четыре метра высоты. Только что было две тысячи сто, а сейчас уже менее тысячи девятисот. Нужна высота! Но увеличение оборотов винта еще больше усилит давление на рукоятки управления, которые и так, словно бешеные, рвутся из рук.

— Прибавить обороты! — решительно приказывает командир вертолета и еще крепче зажимает штурвал. Бортмеханик Титовский осторожно увеличил обороты. Мощность двигателей возросла.

И мужество победило. Вертолет, едва не касаясь камней, пронесся над вершиной, взял чуть левее, и, сбавив обороты винта, тихо опустился на поросшую травой площадку.

Тишина стояла такая, что звенело в ушах. Люди все еще находились во власти только что испытанного ими...

Случай, который мы описали выше, является исключительным. Современная авиационная техника весьма надежна в эксплуатации, а подготовка ее к полетам отличается особой тщательностью. Киргизское управление гражданской авиации ведет постоянный строгий контроль за соблюдением всех условий безопасности полетов, о чем свидетельствует отсутствие в течение многих лет воздушных катастроф и крупных аварий. И тем не менее, если все-таки возникнут чрезвычайные обстоятельства, здесь-то и проявятся особые качества советских пилотов — их мужество и надежность в трудном испытании, большая сила воли, умение при-

нять самое верное в данной ситуации решение. Эти качества советских пилотов вырабатываются всем нашим образом жизни, большой воспитательной работой, которую проводят командование, партийные, профсоюзные, комсомольские организации среди личного состава летчиков.

Расскажем еще об одном характерном эпизоде проявления высоких моральных качеств пилотов гражданской авиации Киргизии.

Тринадцатого марта 1971 года экипаж самолета АН-24 под руководством командира В. М. Емельянова совершал обычный рейс по маршруту Фрунзе—Ош—Ташкент. Во время полета неожиданно в кабине экипажа и в пассажирском салоне появился сизый дымок. На щитке сразу же засветились лампочки, сигнализирующие о возникшем в мотогондолах пожаре. Все члены экипажа действовали быстро и четко. В салон к пассажирам вошла бортпроводница Касымалиева, она успокаивала и подбадривала людей. Это предотвратило панику на борту. Был перекрыт забор воздуха, и дым перестал поступать в кабину и пассажирский салон. Выяснив, что произошло самовозгорание в гондоле двигателя, экипаж сразу же использовал противопожарные средства. Очаг пожара был в короткое время ликвидирован. Командир корабля принял решение: сесть в ближайшем аэропорту — в Фергане. Связались по радио с портом, предупредили о вынужденной посадке.

Четко, без паники все члены экипажа исполняли приказания командира. Самолет произвел экстренное снижение и посадку. За правильные действия экипаж корабля был поощрен командиром Фрунзенского авиапредприятия.

ПОМОЩЬ ПРИХОДИТ С НЕБА

Следует сказать еще об одной своеобразной роли гражданской авиации — участии в спасательных операциях, выполнении специальных заданий.

В 1946 году в Кетмень-Тюбинской котловине произошло сильное землетрясение. Рушились скалы, обломки их неслись вниз, сокрушая все на своем пути. Была совершенно разрушена автомобильная дорога от Токтогула до Таш-Кумыра, только что построенная перед войной. Население котловины оказалось отрезанным от внешнего мира. В это трудное для жителей высокогорного района время по заданию правительства им на помощь пришли авиаторы.

Вначале был налажен «воздушный мост» Фрунзе — Токтогул на самолетах ПО-2, а затем в Кетмень-Тюбинской котловине была срочно оборудована посадочная площадка для приема тяжелых транспортных самолетов ЛИ-2. Летчики перевозили из долины пострадавших, а в Токтогул забрасывали продовольствие, одежду, строительные материалы для восстановления разрушенного. Поскольку дорогу невозможно было отремонтировать в ближайшее время, авиаторам пришлось вывозить скопившийся здесь хлопок-сырец, собранный в Ферганской долине. По воздуху его было переброшено более 4700 тонн. В этих операциях особенно отличились экипажи, возглавляемые командирами Л. А. Ширяевым, И. Абдраимовым, Б. И. Колчановым, А. Колдыбаевым.

Несколько позднее авиаторы пришли на помощь животноводам Чаткальской долины во время трудной снежной зимы. Они забрасывали чабанам, отрезанным от центральных районов республики, продовольственные и промышленные товары, большое количество соли

для скота, а с мест зимовки вывозили десятки тонн шерсти, кож и другого сырья, накопленного за ряд лет.

Авиаторы приходят на помощь животноводам высокогорных пастбищ в любое время года, но особенно ценна и важна помощь зимой, когда снежные заносы перекрывают дороги на пастбища, и сюда невозможно добраться, кроме как по воздуху. В это время летчикам приходится совершать многократные рейсы в горы с грузом прессованного сена, концентратов и соли для спасения зимующих отар.

Интересно отметить такой факт: в послевоенные годы неоднократно по заданию правительства СССР экипажи Киргизского авиаподразделения в периоды хлебоуборочных работ доставляли сотни тонн шарнирных цепей для комбайнеров на Украину, Северный Кавказ, в Сибирь и Казахстан.

Порою авиаторам приходится спасать жизнь людей, попавших в трудное положение.

...Эта трагедия разыгралась под пиком Победы в августе 1958 года. В те дни экспедиция мастера спорта СССР В. Рацека штурмовала эту высочайшую вершину. После нескольких дней восхождения небольшая группа альпинистов победно взшла на пик Победы. Обратный путь был не менее трудным и опасным, но все были довольны одержанной победой. И не сразу обратили внимание на то, что гребни величественного исполина постепенно стали размываться в очертаниях, таять в белой мгле. И только свирепый ветер, внезапно налетевший из-за скал, заставил альпинистов осмотреться кругом.

— Шторм!..

Все бросились на ближайшую площадку под укрытие скалы, стали разбивать палатку, готовясь переждать бурю...

Ветер перешел в ураган, нараставший со страшной

силой. Казалось, от неимоверного напряжения дрожала скала, за которой была укрыта палатка. И вдруг... рев ветра перекрыл страшный шум, грохот камней. Ветер сорвал снежную лавину. Она с огромной скоростью потащила альпинистов вниз...

По срочной тревожной радиограмме из Пржевальска на АН-2, специально оборудованном для высотных полетов, усиленном мощным мотором, вылетел пилот, заместитель командира Фрунзенского авиаподразделения М. Е. Бобуревич.

Неистово ревет мотор, самолет набирает все большую высоту. Вскоре стало трудно дышать, появилась вялость, сонливость. Экипаж надел кислородные маски.

Далеко позади осталась долина, самолет летел над горами. Внизу показалась огромная седая масса ледника. Видно, как из-под высокого вала береговой морены бьет водяной фонтан.

Вот уже и пик Победы, исполинским бугром вознесшийся более чем на семь тысяч метров, застывший в величественном сиянии, будто и не было близ него никакой трагедии. Люди где-то там, в этих страшных белых распадах, уходящих в пропасть.

Исполинские гребни и огромные темные провалы пропасти подавляли, словно в сказочном невероятном сне. Терялось чувство реальности происходящего.

На белых сверкающих склонах не видно ни точки. Самолет совершал круг за кругом, а внизу все также величественно и также пусто. Неужели все погребены снегом? Напрягая зрение, пилот всматривался в места, казавшиеся ему подозрительными. Мешала маска. Машинально рванул ее с лица и сразу почувствовал удушье, головокружение. «Нельзя! Придется терпеть»... И вдруг... Словно крохотная цепочка муравьев появилась далеко ниже тех мест, где предполагался район поисков. Кажет-

ся, люди. Командир взял ориентир, стал делать круги. Было видно, как точки задвигались: — Это они!

Теперь надо по возможности снизиться и предельно точно сбросить контейнеры с палатками, одеждой, продовольствием. Но опускаться слишком нельзя: в опасной близости торчат каменные гребни. А груз необходимо выбросить точно в цель, которую трудно рассчитывать: самолет почти на высоте восьми тысяч, а терпящие бедствие альпинисты — где-то на пяти — четырех тысячах метров.

... Контейнеры упали в двадцати метрах от обессиленных, полужаммерзших альпинистов. Упали они немного дальше, люди вряд ли смогли бы добраться до них...

Так к альпинистам пришло спасение в лице смелых летчиков, которые за мужество и мастерство, проявленные в сложных условиях полета, вскоре были награждены командованием.

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Известный советский ученый Н. Н. Семенов в 1961 году в статье, опубликованной в «Правде», писал: «Нет границ развитию науки и техники, нет границ для развития материального и духовного благосостояния человека, нет границ для творческого дерзания людей в коммунистическом обществе, где расцвет личного и коллективного творчества взаимно усиливают друг друга». В советской авиации эта мысль, пожалуй, проявляется наиболее зримо, о чем свидетельствует яркая история Аэрофлота.

Широкие перспективы для дальнейшего развития гражданской авиации страны и ее составной части — Киргизского управления гражданской авиации — откры-

ли исторические решения XXIV съезда Коммунистической партии, новый пятилетний план.

— Аэрофлот,— говорил на XXIV съезде КПСС Л. И. Брежнев,— который уже сегодня стал крупнейшей авиакомпанией мира, перевезет в новой пятилетке почти 500 миллионов пассажиров и 11 миллионов тонн грузов.

Растет значение и таких видов деятельности нашей гражданской авиации, как помощь сельскому хозяйству и медицине, охрана лесных богатств, участие в геологоразведочных работах.

Задачи дальнейшего развития нашей экономики, вопросы технического прогресса и политико-воспитательной работы в гражданской авиации требуют повседневного укрепления связи пропаганды с производственной деятельностью, требуют, чтобы каждый коммунист — авиатор овладевал политическими и экономическими знаниями.

Большое внимание в Киргизском управлении гражданской авиации уделяется подготовке кадров коренной национальности. На всем протяжении становления и развития гражданской авиации республики рядом работали русские и киргизы, украинцы и татары, представители разных национальностей.

Первым среди пилотов — киргизов поднялся в родное небо Ишимбай Абдраимов, воспитанник комсомола, верный сын Коммунистической партии. Вслед за ним выросла целая плеяда авиаторов, которые могут с гордостью считать ветерана киргизской авиации И. Абдраимова своим учителем и наставником. Можно назвать имена опытных командиров кораблей З. И. Исманова, Б. Баялинова, С. Г. Баязова и других, а также молодых, но уже проявивших себя летчиков тов. Токтогулова, Бадакеева, Шершеева, Омурбекова и многих других.

Достаточно сказать, что только за восьмью пятилет-

ку учебными заведениями гражданской авиации подготовлено и выпущено 32 азиатехника, инженера и 23 пилота коренной национальности, десятки юношей в настоящее время учатся в высших и средних авиационных учебных заведениях.

Им предстоит совершенствовать свое летное мастерство, хранить и приумножать славные традиции Аэрофлота.

На авиалиниях сейчас часто можно встретить девушек — киргизок, бортпроводниц воздушных кораблей. Эти милые симпатичные девушки в совершенстве овладели нелегкой профессией и по праву могут себя считать хозяйками крылатого лайнера, а Роза Байсабаева даже стала призером первого Всесоюзного смотра — конкурса бортпроводниц, проходящего в начале 1972 года в Сухуми.

В центре внимания отдела политико-воспитательной работы, руководимого И. С. Назаровым, находятся самые разнообразные вопросы. Повышение уровня организационно-политической работы, усиление партийного влияния во всех авиаподразделениях и службах, вдумчивый деловой подход к производственному процессу, поддержка всяческих творческих инициатив, новаторства и изобретательства, укрепление трудовой дисциплины личного состава заметно сказываются на трудовом ритме всего коллектива. Предприятия гражданской авиации республики досрочно, за четыре года и девять месяцев, выполнили восьмой пятилетний план по основным показателям.

Трудовой и политический подъем еще более усилился при радостном известии: в связи с досрочным выполнением заданий восьмой пятилетки, отмечая достижения в освоении авиационной техники и обслуживании народного хозяйства республики, большая группа авиаторов

Киргизии — 25 человек — Указом Президиума Верховного Совета СССР награждена орденами и медалями. Среди них товарищи С. И. Ванюков, удостоенный высокого звания Героя Социалистического Труда, И. А. Абдраимсв, И. С. Назаров, В. Я. Греховодов, А. Колдыбаев, В. Д. Ежов, А. Исакеев, Б. И. Колчанов, В. С. Мокроусов, Ч. Анарбаев, И. Ф. Алексеенко, З. И. Исманов, Е. К. Кузьмин, Б. Г. Вильданов, Н. М. Литчикова и другие заслуженные авиаторы республики. В социалистическом соревновании среди авиапредприятий страны по итогам первого года пятилетки Ошское авиапредприятие завоевало третье место и получило денежную премию ЦК профсоюза авиаработников.

Большого трудового успеха добился коллектив Киргизского управления гражданской авиации в первом году девятой пятилетки. По итогам работы за четвертый квартал 1971 года ему было присуждено переходящее Красное Знамя Министерства гражданской авиации СССР и ЦК профсоюза авиаработников и первая денежная премия.

Отдел политико-воспитательной работы, партийные организации постоянно совершенствуют формы и методы массово-политической работы. Учитывая необходимость хорошего понимания авиаторами экономических задач, стоящих перед управлением в целом, авиаподразделениями и службами, партийная организация управления организовала теоретический семинар для командно-руководящего и инженерно-технического состава по теме «XXIV съезд партии об ускорении научно-технического прогресса». Руководит этим семинаром заместитель начальника управления В. Д. Ежов. Работает двухгодичный университет марксизма-ленинизма. В каждом авиаподразделении действуют школы коммунистического труда. Для пропагандистов, ведущих занятия

в сети политпросвещения, организован семинар пропагандистского мастерства. Большую помощь оказывает созданный при управлении кабинет политического просвещения, которым заведует И. Д. Книжник. За активность в идеологической работе пропагандисты П. А. Васильев — преподаватель учебно-тренировочного подразделения, Г. И. Зубченко — старший штурман Ошского авиаподразделения награждены Почетной грамотой Аэрофлота, а пропагандистам Г. Ф. Кондратко, диспетчеру аэропорта Пржевальск, и В. И. Полоусу, командиру корабля Фрунзенского транспортного авиаподразделения, Министерством гражданской авиации СССР объявлена благодарность.

Большую помощь партийным организациям в массово-политической работе оказывает начавшая выходить с 1 января 1971 года еженедельная газета «Авиатор Киргизии» — орган КУГА и республиканского комитета профсоюза авиарботников. Организованы десятки передач об авиаторах по республиканскому радио. По Киргизскому телевидению регулярно раз в два месяца на экранах появлялся титр — «Серебряные крылья». Так начинал свою программу телевизионный клуб киргизских авиаторов.

Партийная работа — дело живое, повседневное, требующее организаторских способностей, зоркого глаза. Члены партбюро одного из авиаподразделений Фрунзенского авиапредприятия вместе со своим секретарем И. Г. Серебряковым считают, что воспитательная работа в экипажах — это начало всех начал укрепления трудовой и летной дисциплины. Но воспитательная работа не должна быть беспредметной — воспитанием «вообще», надо использовать каждый конкретный случай для раскрытия причин нарушений и анализа всех обстоятельств. Для всего экипажа командира Абдуллина М. А.

запомнился случай нарушения предполетного режима штурманом Е. П. Фроловым, который за это был отстранен от летной работы. При обстоятельном обсуждении этого случая выяснилось, что отрицательное влияние на Фролова оказывали близкие ему товарищи. И командир Абдуллин, и коммунисты сделали вывод, что для принятия профилактических мер надо знать не только того, кого коллектив взялся воспитывать, но также окружающую его среду, товарищей, взаимоотношения в семье и т. д.

Каждый случай большого или малого нарушения вызывает в парторганизации соответствующий резонанс. Не случайно поэтому количество их постепенно все сокращалось. Сейчас это авиаподразделение — одно из лучших. У экипажа высокие производственные показатели, крепкая трудовая дисциплина.

В последние годы возросла активная деятельность комсомольских организаций.

Комсомольцы и молодежь авиаподразделений и служб приняли участие в первом этапе Ленинского зачета под девизом «Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь!». Широко развернулось движение «Пятилетке — ударный труд, мастерство и поиск молодых». В 1971 году комсомольцы службы связи Фрунзенского авиапредприятия провели смотр-конкурс на лучший комсомольско-молодежный объект. В результате конкурса лучшим был признан объект «Свод». Молодой специалист этой службы комсомолец Кириленко был награжден путевкой для поездки на ВДНХ в Москву. Восемь комсомольских экипажей этого предприятия отличились на дефолиации хлопчатника, обработав с воздуха 23 459 гектаров. В числе лучших был назван экипаж комсомольца Ревякина.

Полезный рейд по экономии средств и материалов провели комсомольские прожектористы этого же пред-

приятия. Они выявили большой перерасход противобледенительной жидкости, килограмм которой стоит 50 копеек. После принятых мер было сэкономлено более 10 тонн этой жидкости.

Всегда интересно, с большим накалом страстей проходят спортивные мероприятия, организуемые комсомолом. Встречи по волейболу и баскетболу, теннису и шахматам, футболу и пулевой стрельбе регулярно проводятся в управлении. В Спартакиаде киргизских авиаторов 1971 года места распределились так: первое место заняли фрунзенцы, второе — ошане, третье — пржевальцы.

Самыми разными хлопотами заполнены будни подразделений и служб Киргизского управления гражданской авиации. И главный их смысл: летать лучше, делать больше Родине, народу, стремиться к полной безопасности полетов.

Чистого неба вам, хороших высот, авиаторы!

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Первые над Тянь-Шанем	7
Особый рейс	7
Красные военлеты	9
Ласточки прилетают весной	12
Строим воздушный флот	15
Премирован... полетом	17
Трассы над горами	21
«Комсомолец — на самолет!»	23
Самолет приобретает профессию	27
Орлы подрастают в горах	31
В грозном небе войны	33
По зову Родины	33
Ас из Фрунзе	35
За нашу, Советскую Родину!	37
Ратные подвиги ГВФ	40
Серебряные крылья Киргизии	45
С огненных трасс—на мирные рейсы	45
Далеко ли от Москвы?	51
В пяти метрах над землей	57
С доктором на борту	64
Над Центральным Тянь-Шанем	69
Надежность пилота	74
Помощь приходит с неба	81
Верным курсом	84

Михаил Павлович Якунин

Петр Григорьевич Леденев

СЕРЕБРЯНЫЕ КРЫЛЬЯ КИРГИЗИИ

Редактор *Т. П. Анилко*
Художник *В. А. Максимов*
Худож. редактор *И. А. Ефимов*
Техн. редактор *Т. Ф. Василенко*

Сдано в набор 26/VII-1972 г. Подписано к печати 11/X-1972 г. Д—02367. Бумага типографская № 3, формат 70×103¹/₃₂, 2,87 физич.+0,5 иллюстр. печ. л., 4,02 услови. печ. л.+0,7 иллюстр., 4,32 учет.-изд. л. Тираж 5000. Заказ № 2177. Цена 24 к.

720461, ГСП, Фрунзе, 5, ул. Жигулевская, 102,
Киргизполиграфкомбинат Госкомитета Совета Министров
Киргизской ССР по делам издательств, полиграфии
и книжной торговли.



1. Ветеран Киргизского управления гражданской авиации авиатехник Г. И. Поляков. Фотография 1939 года.

2. Прокладывались воздушные пути на высокогорные пастбища. Пилот И. Абдраимов в долине Сусамыра. Снимок первых послевоенных лет.





3. После землетрясения в Кетмень-Тюбинской долине в 1946 году. «Воздушный мост» Фрунзе—Токтогул в действии.

4. В минуты отдыха. В аэропорту Фрунзе — 26 лет назад.

5. С военных трасс — в мирное небо. Группа авиаторов в 1946 году. Третий слева — Б. И. Колчанов, ныне командир Фрунзенского авиапредприятия.



6. Группа старейших работников Киргизского управления гражданской авиации (слева направо): Б. И. Колчанов, И. Ф. Алексеенко, В. Е. Доронин, И. Абдраимов, Н. П. Машенко, В. Д. Ежов.

7. Герой Социалистического Труда, командир самолета АН-2 С. И. Ванюков,





8. Вертолет на высокогорном пастбище Центрального Тянь-Шаня.

9. Винтокрылый гость в Челеке.





10. Воздушные ворота Киргизии — аэропорт Фрунзе сегодня.

11. «Внимание! Произвел посадку самолет...». Голос диктора Фрунзенского аэропорта Б. Джидеевой хорошо знаком пассажирам.









12. Научная экспедиция в горах.

13. Руководитель полетов Фрунзенского авиапредприятия А. Колдыбаев.



14. Командир Пржевальского авиаподразделения Зарлык Исманов.

15. На разборе полетов. В центре — Заслуженный пилот СССР, начальник Киргизского управления гражданской авиации И. Абдраимов.







16. Механизированная загрузка удобрений в самолет на колхозном поле.

17. У геологов Уч-Кошконской геологической экспедиции. Урочище Ак-Шийрак.

18. Бортмеханик самолета ЯК-40 Ошского авиапредприятия Чингиз Анарбаев.

19. Заслуженный пилот СССР, пилот-инструктор самолета ИЛ-18 И. Г. Филатов.





20. Авиация на службе ГАИ. Командир вертолета Н. М. Литчикова на очередном задании.

21. Небо стало его судьбой. За штурвалом — командир самолета АН-2 Пржевальского авиаподразделения Д. Завазиев.

„КЫРГЫЗСТАН“ 1972