



**В** ОСОБО памятные дни, подводя итог сделанному, мы невольно оглядываемся назад — к тому, с чего начинали, мысленно перебираем наиболее значительные вехи, по которым шли к достигнутому. Естественно поэтому, приехав накануне дня Аэрофлота в Чебоксарский аэропорт и увидев сегодняшнее, захотелось полистать странички прошлого. Вспомнилось, например, что родилось авиапредприятие в 1946 году. С чего начиналось? С землянки в чистом поле далеко за городом и единственного ПО-2, который теперь можно увидеть разве что на картинке в книге по истории отечественной гражданской авиации.

Конечно же, первая страничка летописи авиапредприятия вызывает сейчас улыбку, когда то и дело взмывают в небо или приземляются красавцы ТУ-134. Конечно же, и представить себе трудно ту легендарную землянку рядом с недавно модернизированным зданием аэровокзала. Но как бы они ни были красноречивыми, эти факты, их и сравнивать как-то неловко. Да и нельзя, пожалуй, этого делать. Начинают ведь всегда на пустом месте.

Будет справедливее, если взять для сравнения годы не столь далекие. На одном из стендов, рассказывающих о

## ● Сегодня—День Аэрофлота

# НАШИ ВОЗДУШНЫЕ ПОМОЩНИКИ

развитии и становлении авиапредприятия, можно почерпнуть любопытные данные. За весь 1961 год чебоксарские авиаторы перевезли 40 тысяч пассажиров. Рядом другая цифра, правда, чуть побольше — первой — 45 тысяч. Столько пассажиров перевозят чебоксарские авиаторы сейчас за... один только месяц.

Еще совсем недавно здание аэровокзала на ночь закрывали — все рейсы завершались за светом. А теперь жизнь аэропорта не замирает ни на миг. Одно за другим следуют сообщения по радио: «Совершил посадку...», «Объявляется регистрация...», «Начинается посадка...», «Желающие вылететь...». Называются города: Москва, Рига, Новосибирск, Симферополь, Ленинград, Сухуми,

Киев, Горький, Пермь, Краснодар... Крупнейшие центры страны. Два с лишним десятка только всесоюзных линий. И на большинстве из них летают ТУ-134 — «тушки», как ласково зовут эти лайнеры авиаторы. Да еще столько же местных рейсов. Причем, сеть воздушных дорог в последние годы расширяется уже не столь стремительно, как, скажем, десятилетие назад, а пассажиров перевозится все больше. И план их перевозок растет год от года.

Командир авиапредприятия, заслуженный пилот СССР Виктор Францевич Энгельс, уловив мое удивление, так прокомментировал этот факт:

— Мы стали лучше загружать самолеты. Если раньше нам нужно было просто заполнить тот или иной рейс, то теперь главное — побольше

перевезти людей, лучше использовать самолет. Нам это дается не так уж и просто, поскольку насыщенность воздушных линий у Чебоксарского авиапредприятия очень высокая. Поэтому-то время от времени и помещаем объявления в газете, что есть билеты на самолет туда-то и туда-то. Во многих таких городах, как Чебоксары, люди, бывает, неделями не могут приобрести билет на самолет. А у нас — можете поинтересоваться в городском агентстве Аэрофлота — проблема с билетом решается в несколько дней...

Сегодняшняя авиация, разумеется, это не только перевозка пассажиров. Множество грузов, как правило, очень срочных, доставляется в Чебоксары и из Чебоксар тоже самолетом. Да и где только не используются нынче крылатые помощники людей. Невольно пришла такая мысль: а предполагали ли люди, стоящие у колыбели летательных аппаратов, что самолеты будут служить,

неральными удобрениями лучше всего вести в момент таяния снега. А сделать это можно только с самолета. И, судя по всему, и в нынешнем году нам придется выполнить объем сельскохозяйственных работ не меньший, чем в прошлом...

В этот момент раздался телефонный звонок в кабинете командира. Из отдела сельского хозяйства обкома партии интересовались, как идет подготовка самолетов к весенним работам. И Виктор Францевич с удовлетворением ответил, что хоть сегодня летчики сельскохозяйственной авиации могут приступить к делу. Все летчики, кому придется обрабатывать поля, уже завершили теоретический курс, а с января у них идут практические занятия. Только вот нужно побольше взлетно-посадочных площадок. Их пока в республике маловато. Но авиаторов

обнадеживают меры, принимаемые Министерством сельского хозяйства ЧАССР по увеличению числа полевых аэродромов.

И еще раз пришлось прервать нашу беседу: пришли за помощью из Госохотинспекции. Пока повсюду снег, надо посчитать лосей в лесах республики. Быстрее и точнее это можно сделать опять-таки с самолета.

Словом, наши авиаторы — не только «воздушные извозчики», но и в любом деле нам помощники. И в День Аэрофлота мы еще раз выражаем им за это свою признательность.

Н. ПЕЙКОВ.

На снимках: в зале ожидания аэровокзала; кассир Людмила Фомина оформляет очередную билет.

Фото Б. Иванова.

