



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 75 (897). ЧЕТВЕРГ, 1 ОКТЯБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

## КОММУНИСТЫ И КОМСОМОЛЬЦЫ!

Будьте в авангарде соревнования в честь всенародного праздника!

### ЗА ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ ОКТЯБРЯ

У советских людей стало славной традицией встречать знаменательные даты новыми трудовыми успехами, новыми достижениями во всех областях жизни. Вот и сейчас по всей нашей стране поднялась могучая волна социалистического соревнования за достойную встречу 42-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Вместе со всеми советскими людьми готовятся порадовать в день 7 ноября Родину-мать и коллектив уральских авиаработников. Об их напряженном труде свидетельствуют итоги выполнения плана третьего квартала 1959 года. На 25 сентября с трехмесячным заданием до тонна-километрам успешно справились все наши подразделения, за исключением авиатранспортного.

Уверенно держит первенство в соревновании уральских авиакolleктивов личный состав Пермского подразделения. План третьего квартала по основному показателю производственной работы он выполнил на 166 процентов! Это явилось результатом настойчивой борьбы авиаработников Перми за точное соблюдение всех требований приказов, инструкций и наставлений, регламентирующих летную работу, борьбы за выполнение взятых социалистических обязательств, за широкое привлечение пассажиров и грузов для перевозок на местных воздушных линиях.

Хорошо потрудились в третьем квартале также коллективы Уктусского подразделения, Тюменской авиагруппы. Задание трех месяцев ими значительно перевыполнено. Личный состав этих подразделений полон стремления, не снижая взятых темпов, прийти к 42-й годовщине Октября с новыми трудовыми достижениями.

Однако имеющиеся успехи не должны нас успокаивать. Коллектив авиатранспортного подразделения в настоящее время оказался в большом долгу перед государством по выполнению плана тонна-километров. Это отставание тянет назад всю Уральскую авиагруппу. Вот почему личный состав как авиатранспортного подразделения, так и всей авиагруппы должен удвоить и утроить свои усилия с тем, чтобы в оставшееся до конца года время ликвидировать задолженность и успешно выполнить обязательство 1959 года — первого года семилетки.

Здесь важную роль должен сыграть тот подъем политической и трудовой активности, который с каждым днем нарастает в подразделениях, борющихся за достойную встречу Великого Октября.

Авиаработники Урала! Выше знамя социалистического соревнования в честь всенародного праздника 42-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции!

#### Повышены в классе

В авиатранспортном подразделении летный состав непрерывно повышает свое мастерство. Об этом наглядно свидетельствуют результаты повышения в классе передовых авиаспециалистов.

За 1959 год в подразделении сдал на первый класс командир корабля Б. В. Чирков, на второй класс — штурман Н. И. Учеватов, на первый класс — бортрадисты

А. М. Косыгин и В. Н. Юшков.

Присвоены четвертый класс второму пилоту В. П. Козину, третий класс — бортмеханикам В. А. Костромину, И. В. Говорину, А. С. Низовцеву и другим, всего восьми человекам, третий класс — бортрадистам Г. К. Гребневу, И. И. Еманову, В. Л. Зюеву и другим, всего семи человекам.

## ЗАЛОГ УСПЕХА

По опыту прошлых лет известно, что чем лучше подготовишься к работе в зимних условиях, тем успешнее будет проведена навигация. Вот почему давно уже ведется подготовка к осенне-зимней навигации летный коллектив, где командиром И. С. Медведев. Свободное от полетов рабочее время пилоты используют для теоретической учебы — подготовке к работе в зимних условиях.

Инженер-синоптик АМСГ Г. П. Бородин провела с экипажами занятие на тему «Опасные метеоявления в осенний и зимний периоды». Инженер подразделения Зайдинс рассказал об особенностях эксплуатации самолетов зимой, Штурман Смирнягин провел

занятие с командирами кораблей, вторыми пилотами и бортрадистами по штурманскому изучению трасс.

Особое внимание уделяется в летном коллективе поверочным полетам с экипажами. Отличное знание и умение в технике пилотирования показали при проверке экипажи, где командирами кораблей тт. Горбик, Хибин, Клементьев.

На одном из занятий командир летного коллектива И. С. Медведев подробно остановился на вопросе соблюдения правил производства полетов в зимних условиях — основном факторе обеспечения безопасности полетов.

А. ПЕТРОВ.

### Дневное задание — за семь часов

На XXI съезде КПСС было принято решение о переходе на сокращенный рабочий день. На многочисленных предприятиях и стройках страны началась работа по практическому осуществлению этого указания партии.

Рабочие и служащие ремонтного предприятия Уральской авиагруппы тоже не остались в стороне от этой работы. 17 сентября там было проведено открытое партсобрание, наметившее пути перехода к семичасовому дню.

Успешная реализация намеченных мероприятий явится залогом своевременного выполнения постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС «О сроках завершения перевода на сокращенный рабочий день и упорядочения заработной платы рабочих и служащих», опубликованного 20 сентября 1959 года.

На ремонтном предприятии давно в цехах, на участках велись разговоры о том, что уже настала пора переходить на семичасовой рабочий день. Каждый понимал, что это потребует основательной подготовки, проведения ряда необходимых мероприятий. И вот партийная организация подразделения поставила этот вопрос на повестку дня.

Переход ремонтного предприятия на семичасовой рабочий день, — отметил в своем докладе на открытом партсобрании 17 сентября главный инженер В. А. Мочалов, — намечено закончить в начале 1960 года. Это, естественно, потребует осуществления ряда организационно-технических и хозяйственных мероприятий.

Прежде всего необходимо значительно поднять производительность труда. На каждом рабочем месте она должна повыситься примерно на 12 — 13 процентов. Чтобы добиться этого, нужна напряженная работа всего коллектива. Перед коллективом технолого-конструкторского бюро стоит важная задача по разработке ряда инструментов и приспособлений, которые повысят бы производительность труда, способствовали улучшению технологии, оснастки и так далее.

Особенно большое внимание, как указал докладчик, следует уделить механизации трудоемких подсобных работ. Необходимо, чтобы ручных работ осталось как можно меньше и они были максимально облегчены.

Большая роль должна быть отведена коллективу агитаторов. Они должны вести разъяснительную работу на местах. Ведь для выявления всех «узких» мест производства необходимо, чтобы каждый рабочий хорошо знал стоящие перед ним задачи. На предприятии скоро начнутся хронометраж, фотографирование отдельных операций. Поэтому надо, чтобы каждый ре-

монтник хорошо понимал, что это делается в его интересах, в целях улучшения условий труда. Со стороны партийного бюро было упущение, что агитаторы до сих пор не уделяли достаточного внимания путям перехода на семичасовой рабочий день.

С проблемой перехода на семичасовой рабочий день тесно связан и вопрос об оплате труда. Разрядность работ будет пересмотрена в соответствии с имеющимися на сегодняшний день требованиями. А они высоки. Вот почему на предприятиях организовываются курсы, чтобы ремонтники за 2—2,5 месяца могли пройти необходимый минимум и подготовиться к сдаче зачетов по новому квалификационному справочнику.

Иметь только практический опыт мало. Чтобы быть настоящим, полноценным специалистом, необходимо иметь еще и соответствующую теоретическую подготовку. А учеба на ремонтном предприятии, — закончил В. А. Мочалов, — уделяется мало внимания, ведь в нынешнем году здесь учатся всего лишь одна пятая часть личного состава.

Сейчас мы проходим мимо некоторых мелочей, — сказал, выступая в прениях, начальник моторо-испытательной станции В. М. Юльинин, — но ведь так можно проскользнуть и серьезное дело. Мы должны наладить тесную связь между цехами и отделами. Нам, например, часто бывает необходима помощь со стороны отдела главного механика: то сальники подтекают, то фильтры, то трубку надо заварить... А слесари, чтобы выполнить эту небольшую работу, приходится искать чуть ли не по часу. При переходе на сокращенный рабочий день, такого быть не должно. Надо ценить рабочее время.

В своих выступлениях на открытом партийном собрании коммунисты, передови-

ки производства, лица командно-руководящего состава говорили о том, что каждый ремонтник должен принять участие в решении задачи — к концу четвертого квартала полностью подготовиться к переходу на сокращенный рабочий день. И начинать надо с того, чтобы выполнять дневное задание за семь часов. Это явится важнейшим условием перехода.

В борьбу за экономию времени должны активно включиться комсомольцы. Председатель местного комитета В. Н. Арефьев предложил организовать комсомольские рейдовые бригады по организации и сбору предложений, направленных на улучшение работы предприятия.

Вопрос стоит так: сегодня думай о том, что ты будешь делать завтра, — сказал коммунист В. В. Харитонов. — В связи с этим мне хочется затронуть проблему о подъездных путях. Какие у нас дороги? Во время дождей они превращаются в сплошное месиво грязи. Мы имеем дело с авиационной техникой, а подойти к ней без охотничьих сапог нельзя. Также, с позволения сказать, дороги тормозят нормальную работу автотранспорта. Завтра нам будет дорога каждая минута, каждая секунда будет на счету. Поэтому именно сегодня надо подумать обо всех «узких» местах. А дороги как раз и являются таким местом. Ликвидировать это мы можем своими силами.

Начальник агрегатного цеха И. И. Демин свое выступление посвятил вопросу снабжения. Он отметил, что работу надо организовать так, чтобы человек весь день трудился, а не бегал доставлять детали. При семичасовом рабочем дне на беговую времени не останется. А у нас часто не хватает таких остродефицитных деталей, как подшипники, стойки магнето...

Партийное собрание приняло хорошее решение. Оно все подчинено главной цели: пусть на каждой операции можно будет выиграть несколько секунд, но из них складываются минуты, а из минут — часы. Коммунисты обязали партбюро, завком, начальников цехов и мастеров организовать социалистическое соревнование всего личного состава за выполнение дневного задания за 7 часов.

А. БАРАНОВА.

# 永恆的友誼

## НАВЕЧНО!

В наших подразделениях трудится немало авиаспециалистов, которые три-четыре года назад работали в СКОГА — Советско-Китайском обществе гражданской авиации. Это командир летного коллектива И. Ф. Лупачев, начальник службы связи Свердловского аэропорта В. Г. Зенцов, пилот — инспектор В. Д. Лобанов, диспетчер посадки В. И. Михальчук, бортрадист А. М. Ливанов.

Работая в КНР, они передавали китайским товарищам свои знания и опыт, учили их искусству высокого летного мастерства, умелого руководства воздушным движением, практике хозяйственного строительства. Так, командир корабля Виктор Дмитриевич Лобанов подготовил в Китае много отличных пилотов. Уезжая из КНР, Вячеслав Георгиевич Зенцов передал все дела своему заместителю Ши Ду-шу, который потом занял его должность начальника службы связи Пекинского управления воздушных линий.

Советские специалисты, в свою очередь, перенимали от китайских друзей их трудолюбие, исключительно добросовестное отношение к работе, сознание долга. Это способствует улучшению производственной деятельности в наших подразделениях.

Советские и китайские товарищи, вместе трудившиеся в СКОГА, не порывают своих связей и в настоящее время. И хотя их сейчас отделяют друг от друга тысячи километров, они по-прежнему близки между собой, пишут друг другу письма, шлют телеграммы.

В связи с празднованием 10-й годовщины со дня провозглашения Китайской Народной Республики наши авиаработники послали поздравления своим друзьям и товарищам по работе в СКОГА. Главная мысль этих посланий может быть выражена в двух словах: «Дружба — навечно!»

### Московский экипаж делится опытом

На днях в авиатранспортном подразделении были проведены не совсем обычные занятия по спецназемной подготовке. В качестве руководителей занятий выступили перед уральскими авиаторами члены московского инструкторского экипажа, который вводит в строй наших авиаспециалистов прошедших переучивание на самолете Ил-18.

Командир корабля Александр Андреевич Крюков, бортмеханик Иван Яковлевич Седанов и бортрадист Иван Петрович Лазуткин рассказали об особенностях летной, технической и радиолокационной эксплуатации самолета Ил-18.

1949

Сегодня исполняется  
ДЕСЯТЬ ЛЕТ СО ДНЯ ОБРАЗОВАНИЯ  
Китайской Народной Республики

1959

# Детектор выключен!

## «Ценное» указание

На одном из разборов рабочего дня начальник аэровокзала Свердловского аэропорта В. П. Крылова распорядилась давать книгу отзывов не по первому требованию пассажира, а только лишь после выяснения, для чего она требуется.

Книгу в справочном бюро, Ручку, пресс-папье, перо. А коль жалобу потовит, Пусть где хочет книгу ловит! Спрячьте даже карандаш!! Вот такой мой инструткаж.

Цель подобного «разбора» — Из избы не трогать сора. Мы же твердо скажем: «Нет!!» Весь сор вынесем на свет. Иван ШМЕЛЬ.

Раз начальница вокзала Так с собою рассуждала: «Жалоб много. Как тут быть? Хлоркой что ль их выводить! Их тогда напишут снова... «Выход найден!» — и Крылова Пошла тотчас на разбор, Начинает разговор: «Книгу сразу не давайте, А сначала вы узнайте, Для чего она, зачем... Так и действуйте затем! Если отзыв теплый будет, Все скорее раздобудьте —

### Обзор печати

## СЧАСТЛИВОГО РЕЙСА

В коллективе автобазы Свердловского аэропорта начала выходить сатирическая газета «Печальная обитель». Здорово достается в ней нарушителям трудовой дисциплины и всем, кто своими действиями наносит вред, позорит честь коллектива автобазы. Под смешным рисунком-карикатурой даются едкие подписи.

Вот пример. 13 сентября шоферы тт. Берсенов и Чернокутов на спецавтомашинах вывозили картофель с личного огорода. Этот поступок пзволновал коллектив. На следующий день вышел номер «Печальной обители». На карикатурах были изображены шоферы-нарушители, которые в личных интересах грубо нарушили трудовую дисциплину. Под рисунком шел такой текст:

— Откуда картошка? — С огорода, вестимо. Слышишь, жена копает, а я отвожу.

Сатирическая газета пользуется большим авторитетом в коллективе автобазы. Никто не проходит мимо ее — обязательно остановится посмотреть, кого «пропесочили». Естественно, попав однажды на

острие сатиры «Печальной обители», в другой раз не захочется нарушать дисциплину.

Что ж, пожелаем счастливого рейса новой сатирической газете!

### По следам наших выступлений

#### „В авиации нет мелочей“

В ответ на заметку, опубликованную под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» от 12 сентября, начальник службы связи Челябинского подразделения В. А. Сальмин сообщил в редакцию следующее:

«С первого октября начинаются регулярные занятия с работниками радиобюро по техническому и материальной части. В настоящее время с ними проведено общее знакомство по аппаратуре.

Е. И. Пилигримова была назначена старшим радиооператором временно — на один месяц, и сейчас снята с этой должности».

Когда части Советской Армии вступили в 1945 году в китайский город Хайлар, Чжэн Най-биню было восемнадцать лет. Он учился тогда в десятом классе, хорошо знал русский, китайский и японский языки. Вот почему юноша сразу же со школьной скамьи пошел в ряды Советской Армии, чтобы помочь нашим воинам разбить японских милитаристов.

Най-бинь принимал участие в разгроме Квантунской армии. Затем, в течение нескольких месяцев, он работал переводчиком в железнодорожных частях армии-победительницы.

С конца 1945 года Чжэн Най-бинь служил в охране Китайско-Чаньчунской железной дороги. А в мае следующего года он является военнотружущим Объединенной народно-демократической армии Китая. В территорию, которую охраняли эти части, входят провинции Маньчжурия, Булхэту, Чжалантунь. Юноша выполняет обязанности переводчика, успешно справляясь с этой работой.

В той же должности он начал трудиться и в Цицикарском управлении КЧЖД. Здесь его и за-

стало знаменитое событие — провозглашение Китайской Народной Республики 1 октября 1949 года.

— Как сейчас помню, — рассказывает он, — в тот день у нас проводился съезд передовиков производства дороги. И вдруг по радио начали транслировать передачу из Пекина. Когда было провозглашено образование КНР, мы все встали и устроили бурную овацию. С таким же восторгом и воодушевлением встретили мы и известие об образовании Центрального правительства во главе с Мао Цзе-дуном. Этот день никогда не изгладится из моей памяти...

В 1952 году Чжэн Най-бинь опять добровольцем вступил в ряды армии. К этому периоду относятся и первое его награждение за отличное выполнение воинского долга. В расположении части, где служил юноша, поступали все новые и новые грузы, а размещать их было очень трудно. Тогда Най-бинь вспомнил о взорванных японских дотах. Входы их были завалены кусками бетона, камнями и другими обломками. Но он хорошо знал лазейки, через которые можно было пробраться внутрь. Чжэн

показал их саперам, лазейки были расширены и вскоре бывшие доты превратились в хорошие и прочные складские помещения. За это Чжэн Най-бинь был награжден медалью.

С декабря 1952 года он принял непосредственное участие в боях в Корее. Его ратные дела были отмечены правительством КНР медалью «Военные заслуги» и правительством КНР медалью «За победу».

В 1955 году Чжэн Най-бинь переехал в нашу страну вместе с женой и сыном. Здесь он принял советское гражданство. Он поселился в Свердловске — городе, в боях за который его отец Чжэн Фу-ю принимал участие в годы гражданской войны. Освобождая Екатеринбург, Фу-ю боролся за свободу своей родной страны — Китая.

Теперь Чжэн Най-бинь, советский гражданин Василий Васильевич Берсенов, работает диспетчером-переводчиком в Свердловском аэропорту. Три месяца назад его семья, насчитывающая сейчас уже четыре человека, получила отдельную комфортабельную квартиру в новом доме.

Сейчас Василий Васильевич ожидает приезда в Свердловск своей матери Веры Михайловны Берсеновой, которая хочет вернуться из Хайлара на родину. В. АЛЕКСЕЕВ.

## ЗАНЯТИЯ НАЧАЛИСЬ

14 сентября 1959 года начались занятия первого курса вечернего университета марксизма-ленинизма (основной поток) в Свердловском авиагарнизоне. Количество слушателей насчитывает 100 человек, среди которых заместитель начальника аэропорта А. А. Теплицкий, главный инженер В. В. Комаров, инженеры И. А. Пшеничный, А. С. Лебедев, командиры кораблей В. П. Диков, Т. В. Сальников, В. Н. Дубовик, П. П. Быструшкин, партийный и комсомольский актив.

Слушатели этого курса в течение двух учебных годов изучат историю КПСС, политическую экономию, диалектический и исторический материализм.

21 сентября приступили к учебе слушатели первого курса исторического факультета ВУМЛ в Уктусском авиагарнизоне. В числе 50 слушателей командир подразделения И. В. Спицин, начальник технической приемки В. В. Харитонов, пилот-инструктор М. Г. Никифоров, главный бухгалтер авиагруппы Я. И. Лыжин и другие. В течение двух учебных годов слушатели изучат историю КПСС, вопросы международного рабочего и коммунистического движения. В Свердловском аэропорту

продолжает работу экономический факультет вечернего университета марксизма-ленинизма. Слушатели второго курса этого факультета изучают политическую экономию социализма, экономику ГВФ. В числе слушателей П. П. Збыковский, Н. В. Борисов, А. А. Бондарчук, И. С. Разумовский, Я. М. Ярошевич, И. Ф. Лупачев, Д. У. Любченко, Д. Я. Трофимов и другие.

Для чтения лекций и проведения семинарских занятий привлечены преподаватели вузов города, в том числе доценты Томилов, Лукиных, Крючков.

Первые занятия начались организовано. Слушатели обеспечены расписанием занятий и учебными планами.

Существенным недостатком является то, что университет не обеспечен учебным помещением. Коллективом СМУ-8 до сих пор не закончен ремонт кабинета политического просвещения. В связи с этим занятия приходится проводить в помещениях, не приспособленных для учебы.

В. КИСЕЛЕВ, заведующий филиалом ВУМЛ.



Уже не первый год летает по санзаданиям на своем легкомысле Як-12 пилот Уктусского подразделения Иван Ефимович Слеченко. Самолет его постоянно базируется в Красноуфимске и поэтому ему приходится обслуживать близлежащие районы.

### А. ИРИНИН

### Из материалов, присланных на конкурс

# Трудной поворот

## Рассказ

Говорят, что если два человека, впервые встретившись, крепко поведуют или даже поругаются, то потом они подружатся верно и навсегда. Не знаю, насколько оправдывается эта своеобразная примета в жизни, однако, как это ни странно, а в нашем подразделении именно так все и произошло. Есть у нас два интересных человека, которые, а впрочем не станем забегать вперед.

Рождалось замечательное уральское утро. Ночью прошел небольшой дождь, и зелень, окружающая аэропорт, наполняла воздух запахом молодой листвы и хвои. День обещал быть пригожим. В небе ни единого облачка, яркое утреннее солнце заливало окрестности морем света и тепла.

Невдалеке от здания аэропорта, на линейке аккуратно выстроились в ряд маленькие задиристые Яки, чуть поодаль, вытянув свои спаренные плоскости, — массивные и неуклюжие Ан-2. К ним неторопливо шли два человека — инженер отряда Антон Васильевич Стрешний и авиатехник Александр Пономарев. Один шел твердой и уверенной походкой, словно подчеркивая этим, что ему здесь зна-

кома и родная каждая пядь земли, каждый кустик, каждая рытвина, другой — размашисто, легко, но неуверенно, с интересом присматриваясь к окружающему. На линейке не было видно ни души.

Подойдя к самолету Ан-2, Стрешний окликнул:

— Василь Кузьмич, а Василь Кузьмич, принимай на помощь молодые кадры, — и, обращаясь к Пономареву, добавил, — непосредливый он человек, душою болеет за свое дело. Прирожденный авиатор, хоть и на земле.

Открылась дверка пассажирской кабины и оттуда легко выпрыгнул молодой парень лет двадцати семи, в синем, слегка потрепанном комбинезоне, в фуражке, лихо сдвинутой на затылок.

Пономарев ожидал увидеть мужчину лет сорока, уболенного сединой, неторопливого, а тут? Живой, подвижный парень, к которому солидное «Василь Кузьмич» никак не клеилось.

— Здравствуйте, Антон Васильевич, — приветствовал он, поднимая по-военному руку к

козырьку, — что-то раненько вы сегодня сюда пожаловали, признаться, не ожидал.

— Да и ты-то здесь ни свет, ни заря.

— Эту машину с утра поставили в наряд, решил еще раз все проверить. Сами понимаете, — самолет не швейная машина. Там в случае чего без одежды, а здесь — без головы. Так-то.

— Что верно, то верно. Вот в бригаду к тебе авиатехник. Знакомся.

— Ну, что ж, очень рад, — ответил Василий Кузьмич, — протягивая руку и называя себя. — Александр Пономарев, в простонародье — Саша, — лихо выпалил Пономарев, — с сегодняшнего утра вступаю под ваши знамена.

— Ну, вот, и отлично! Как говорится, бог на помощь и удача в руки, — пошутил Антон Васильевич и распрощался.

— Айда, сокол, — коротко бросил Василий, направляясь к машине. Саша последовал за ним.

Так началась трудовая жизнь Александра Пономарева. Первое время уставал. Казалось, в сутках не двадцать четыре часа, а все

сорок восемь. Мучительно долго тянулось время до обеда, а приходил час — и кусок застревал в горле. Товарищи успокаивали: привыкнешь, дело пойдет. Но привычка и сноровка давались с трудом.

Однажды к концу рабочего дня, вытирая ветошью промасленные руки, Василий Кузьмич обратился к Саше.

— Слышь, Сашок, приди-ка ты завтра часикам к шести. Нужно на том Яке промыть масло-фильтр, слить бензин из отстойника и подтянуть тросы управления. Я сам не смогу прийти, а машина уйдет рано. Так-то.

— Я глубоко вам признателен, товарищ начальник, за такое внимание к моей особе, но рабочий день начинается с восьми. Ранее никак не можно, — съязвил Пономарев.

— Не можно, не можно, — вспыхнул Кузьмич. — Нужно! Это тебе понятно? Чтoб был как штык! Так-то!

— Штык, не штык, а я человек вольный, да и по закону сие не полагается.

— По закону? — внимательно посмотрев в лицо парня, Кузьмич хотел что-то сказать, но передумал. Бросил «бывай» и, круто повернувшись, зашагал к аэропорту.

Надо же было тому случиться, что и поселили их в общежитии в одну комнату. Весь вечер они не разговаривали. Саша, взяв ги-

тару, медленно перебирал струны, насвистывая что-то из цыганских романсов. Во дворе начали играть в волейбол. Выглянув в окно, он быстро накинул пиджак на плечи и вышел.

Перебирая в памяти последние дни, Василий размышлял о том, откуда у молодого авиатехника такая непомерная любовь к «закопности», такая неприязнь к труду. Начав свою трудовую жизнь с пятнадцати лет чернорабочим, он себе не представлял жизни без труда. Для него даже не возникало вопроса, как это можно работать в авиации и не любить ее. Пономарев быстро вошел в коллектив, выступал за сборную волейбольную команду, даже писал стихи в многотиражку, этикие легкие о любовных вздохах, но работал «от гудка до гудка», делал все старательно, но без огонька. Василий думал, что парень он молодой, горячий, одумается. Упрекал себя: «А имеешь ли ты право, Кузьмич, упрекать его за это? Осуждать?»

Несколько раз морывался поговорить с ним на эту тему, но на работе было не до этого, а вечерами Пономарев куда-то надолго исчезал. Вот и сегодня. Кончив играть, умылся, быстро переоделся и, уже в дверях, бросив свое привычное «адью», открылся в ночь.

(Продолжение следует)