

Журнал "Техника молодежи"

№ 01, 1935

УДК 62
ББК 30.6
Ж92

Ж92 Журнал "Техника молодежи": № 01, 1935 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 84 с.

ISBN 978-5-458-56778-7

«Техника — молодёжи» — ежемесячный научно-популярный и литературно-художественный журнал. Издаётся с июля 1933 года. В журнале впервые на русском языке были опубликованы романы «Фонтаны рая» Артура Кларка и «Звёздные короли» Эдмонда Гамильтона. Роман Ивана Ефремова «Час Быка», впоследствии запрещённый, также впервые был опубликован в «ТМ» (в 1968—1969 годах). «Фирменный» стиль журнала – это парадоксальное сочетание под одной обложкой увлекательных исторических расследований и новейшего «хайтека»; летописи техники и футурологических экскурсов, смелых изобретательских проектов и гипотез. «ТМ» даёт «умную пищу» для «завёрнутого» технаря и любознательного гуманитария, для предпринимателя и школьника, для историка техники и домохозяйки...

ISBN 978-5-458-56778-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Я. КОГАН

Комсомольский хронометраж

По инициативе ЦК ВЛКСМ на предприятиях Москвы и Ленинграда проведен комсомольский хронометраж загрузки рабочего времени.

Что показала работа комсомольского хронометража?

Прежде всего комсомольским хронометражем установлена плохая подготовка производственного процесса мастером, начальником цеха. Сплошь и рядом рабочий, прежде чем начать работать, принужден ожидать чертежа, приспособления, инструмента, полуфабриката. Рабочее место не подготовлено. Мастер, который обязан придти за полчаса до начала работы, не выполняет этого приказа наркома. Больше того, мастер, который обязан руководить своим участком, инструктировать рабочих, часто превращается в простого толкача и оформителя различных бумаг.

И в процессе самой работы рабочий теряет много времени в очередях при получении и обмене инструмента, при заточке его. Не налажено бесперебойное снабжение рабочего места в процессе всей смены деталями. Отсюда частые простои, которые наверстываются затем сверхурочными.

Немало времени теряется из-за ненадежности личного обслуживания рабочих. Очереди в столовой, около умывальников, отсутствие в цеху питьевой воды, аптечки, — все это часто отнимает немало рабочего времени у рабочих.

Наконец, личная недисциплинированность рабочих — разговоры, хождение по цеху, курение, опоздания — также приводит к потерям рабочего времени.

Комсомольский хронометраж вскрыл всю эту цепь организационно-технических неполадок, приводящих к потере рабочего времени, и помог их устранению. Комсомольский хронометраж заставил хозяйственников и комсомольские организации усилить внимание к упорядочению производственного процесса, к обеспечению рабочего места

необходимыми материалами, инструментами, приспособлением для четкой и бесперебойной работы каждого рабочего на протяжении всей смены.

По примеру Москвы и Ленинграда комсомольский хронометраж начинает сейчас проводиться и в других промышленных центрах Союза.

Большая работа по комсомольскому хронометражу проведена в Донбассе. Созданные на шахтах бригады комсомольского хронометража установили много потерь рабочего времени и сумели добиться устранения этих потерь, борясь тем самым практически за уплотнение рабочего дня.

На шахте № 8/9 («Красный луч») спуск рабочих в шахту продолжался 50 мин. Бригада комсомольского хронометража добилась сокращения времени спуска до 20 мин., установив при этом смену угольных бригад на месте.

На шахте № 10 («Красный луч») угольные бригады приходили в забой на полтора часа позже из-за задержки со спуском в шахту. Хронометражисты добились изменения графика спуска в шахту таким образом, чтобы смена спускалась за полчаса до начала работы.

На шахте «Красный Профинтерн» рабочие приходили на дальние выработки с большим опозданием. Для ликвидации этих опозданий был организован в качестве опыта подземный поезд, доставляющий рабочих непосредственно на место выработки.

На шахте № 19 (Чистяково) организована транспортировка рабочих по спуску (уклону). В результате рабочие за 30 мин. раньше приступают к работе.

Приведенные факты говорят о том, что бригады комсомольского хронометража правильно нащупали наиболее узкий участок на шахтах — организацию доставки рабочих к месту работы. Хронометражисты сумели добиться здесь уплотнения рабочего дня.



Из галереи карикатур на расхитителей рабочего времени (Завод «Красное Соргово»)

Рабочий кузнечного цеха вдв. мал сходить во время работы в душ.



В паровозо-котельном цехе бригада клепальщиков тов. Травина не работала 2 часа 15 мин., занимаясь разгорами.



Рабочий кузнечного цеха тов. Астафьев прогулял по заводу во время работы 1 час. 45 мин.

Интересные результаты показал хронометраж, проведенный бригадой 26 октября в смену с 11 час. дня до 6 час. вечера на третьем участке шахты «София».

Всего за смену конвейер стоял 264 мин., а работал только 155 мин.

Какие же причины простоя конвейера?

С 11 час. до 12 ч. 25 м. конвейер стоял из-за ремонта уклона. Все остальное время смены конвейер стоял из-за неподачи порожняка от уклона до лавы.

Несмотря на то, что конвейер долго простаивал, решетки были не загружены (уголь был только на дне), и партия потому грузилась чрезвычайно медленно.

Положение в лаве такое: вруб сделан, угля заготовлено много и хватило бы грузить бесперебойно всю смену, если бы подавался порожняк.

За проработанные 155 мин. конвейер выдал «нагора» 133 вагона. За 264 мин. простоя конвейер не выдал 224 вагона.

Такую же картину показывает хронометраж работы забойщика № 1 т. Бурачкова.

Для погрузки угля на решетки ушло 126 мин. За это время нагружено 8,4 вагончика.

На закрепление забоя ушло 27 мин.

Рубка угля — 29 мин.

Не работал конвейер — 87 мин.

Стоял в ожидании прихода машины (когда рубает машина, забойщик уходит от забоя, потому что валится уголь) — 34 мин.

Итого непроизводительной работы — 117 мин.

Если бы рабочее время было загружено бесперебойной работой, забойщик мог бы дать 13 вагончиков угля.

Основная беда на этом участке — это несвоевременная подача порожняка.

Такое же положение обнаружила бригада комсомольского хронометража и на шахте 8/9 («Красный луч»).

В течение смены вагончики забуривались в уклоне 8 раз и задержали движение на 46 мин. 8 вагончиков пришлось в течение смены забивать в клеть и выбивать из нее при помощи других вагончиков из-за того,

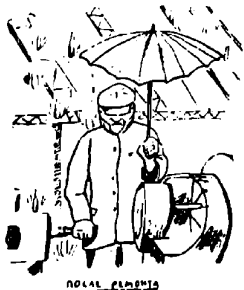
что обшивка клетки не отремонтирована. На забивку и выбивку вагончика тратилось от 2 до 5 мин. Много времени вагончики простаивают. Вагончики, вышедшие из шахты, возвращаются в нее обратно через 40—45 мин. При этом в пути и на опрокидке они находятся 18 мин., а остальное время простаивают.

Вагончики, выйдя из клетки, отправляются в опрокидку партиями по 3—4 шт. через 3—4 мин. Это вызвано недостатком контрщепок. Бригада хронометража предложила отремонтировать пути, выкопать вдоль штреков канавки для стока воды и увеличить количество контрщепок на 10—12 шт., что даст возможность отправлять вагончики к опрокидке по-одному. Бригада предложила также увеличить порожняк за счет использования имеющихся на шахте 20 совершенно целых кузовов вагончиков и столько же тележек, которые после мелкого ремонта могут быть пущены в работу.

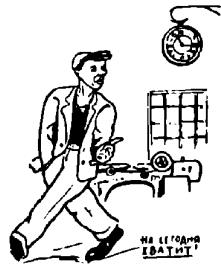
Бригады комсомольского хронометража столкнулись с рядом технических неполадок, которые срывают угледобычу. Устранение этих неполадок дало заметный производственный результат.

Комсомольская бригада № 29 столкнулась, например, с таким фактом: скорость верхнего привода не обеспечивала выдачи угля на лавы. Хронометражисты предложили увеличить скорость верхнего привода и доработать его линию. Второе предложение было выполнено немедленно — привод доработали на 18 м. Выполнение же первого предложения потребовало ряда технических изменений в самом приводе.

Бригада нашла, что увеличение скорости подачи верхнего привода можно осуществить тремя способами. Первый — сменить двойчатую шестерню на 14 зубов, а была шестерня на 16 зубов. Второй — укрепить привод механическими стойками, переставить коромысло конвейера на 180°, чтобы решетки двигались на каретках конца коромысла. Третий вариант — это урезать коромысло.



В механической мастерской был произведен «ремонт помещения». Но после ремонта сквозь крышу протекает вода на рабочие места.



Бригадир механической мастерской тов. Шамилин прекратил работу за 3 час. 15 мин. до срока.



Часто в цехах завода уточила становится большая очередь. Здесь рабочие простаивают часами.

Из галереи карикатур на расчитителей рабочего времени (Завод «Красное Соргово»)

Хронометражисты решили прибегнуть ко второму способу. По грубым подсчетам это увеличит подачу угля в смену на 70 вагончиков. Если в настоящее время смена дает 130—140 вагончиков, то с ускорением подачи верхнего привода смена будет давать 200—220 вагончиков. Тогда лава совместно со штреком будет давать вместо 345 т более 400 т угля.

Хронометражисты обнаружили очень плохую настилку пути в штреке. Это приводило к частым бурениям и сходу вагончиков с рельсов. По предложению хронометражистов начался ремонт основной колеи. Это должно повысить оборот вагончиков.

Под лавой был подъем, трудно было коногону доставлять партию к лаве. Чтобы взобраться на подъем, надо было затратить 5—10 мин. Хронометражисты предложили сравнить этот подъем.

Работа бригады комсомольского хронометража сказалась на выполнении плана угледобычи по штреку и по комсомольской лаве. График суточной добычи участка № 2 красной нитью показал повышение добычи за последнюю декаду работы хронометражистов. Добыча поднялась с 376 до 419 т угля в сутки.

На комсомольском участке 5/4 «За перевал» (шахта Щегловка № 1) была проведена производственная конференция по уплотнению рабочего дня.

Что дала эта конференция? Рабочие участка 5/4 стали спускаться в шахту раньше других, так как этот участок самый отдаленный. Для того чтобы рабочие не толпились и не простаивали у клетки, оборудован специальный светящийся сигнал, который оповещает, кто должен спускаться в шахту.

Часто при даче нарядов происходили недоразумения. Десятник, выехавший в шахту, говорил, что вруб готов, но, когда рабочие прибывали на место работы, оказывалось, что вруб не подготовлен или механизмы неисправны, не убрана порода и т. д.

Теперь на комсомольском участке ввели

такую систему: за 20 мин. до начала смены десятники вывозят с собой эскиз, на котором обозначено состояние лавы, штрека. Это устраняет безответственность десятников за состояние рабочего места.

После конференции угольные комсомольские бригады, бригады по движению, работающие на механизмах, стали сменяться на месте своей работы.

Все это значительно повысило производительность работы на участке. За 9 мес. работы участок выполнил план на 107,8%, а за 27 дней работы хронометражистов — на 113,2%. Вместе с тем значительно повысилась заработная плата. Забойщик Комлик заработал в сентябре 580 руб., Плаксы Василий — 632 руб., Рехников Яков — 583 руб., Прокопов — машинист врубмашины — 1 218 руб., Федотов — коногон — 350 руб.

Приведенные отдельные примеры работы комсомольского хронометража твердо убеждают нас в том, что мы должны всемерно развивать эту новую форму борьбы за уплотнение рабочего дня и провести ее на всех предприятиях нашей промышленности.

Как же организовать работу бригад комсомольского хронометража по уплотнению рабочего дня?

Бригада комсомольского хронометража — это прежде всего постоянно действующая бригада. Работа ее измеряется не только тем, сколько раз она провела хронометраж, какие вскрыла неполадки, но и тем, как сумела она добиться ликвидации этих неполадок и уплотнить рабочий день.

Бригада комплектуется в порядке полной добровольности из наиболее квалифицированных рабочих, ударников, мастеров, техников, которые смогут не только устанювить по часам, на сколько загружен рабочий день, но и выяснить причины простоев, потерь рабочего времени, а затем внести свои предложения для лучшей организации производства и полного производительного использования рабочего дня.

Правильно сделал комитет комсомола шахты № 29 им. Сталина, когда для работы в бригаду привлек 6 забойщиков, 4 машинистов врубмашин, 2 коногонов, работников шахтной газеты и поставил во главе их бригадира электрослесарей — лучшего ударника.

Бригада должна тщательно подготовиться к проведению хронометража. Надо установить, какой объект, какие профессии рабочих, в какой день и в какую смену будут проходить хронометраж. Надо разработать **график** комсомольского хронометража и ознакомить с ним рабочих.

Самое главное — это **выбор объекта хронометража**. Для этого надо посоветоваться с начальником цеха или участка, с мастером. Участок следует выбирать наиболее отстающий, где рабочий день наименее уплотнен. Но не следует отказываться и от участка, где положение более благоприятное, так как опыт этого участка по уплотнению рабочего дня можно передать другим.

Хронометрировать надо наиболее важные **ведущие профессии**, бригады или участки. Очень важно, чтобы хронометрирующие и хронометрируемые были бы **однородной профессии**. Например, машинист врубмашин хронометрирует другого машиниста врубмашин, сталевар — сталевара, токарь — токаря. Только при такой системе можно наиболее полно вскрыть все слабые места в использовании рабочего времени.

На шахте 8/9 Краснолучского района бригада комсомольского хронометража поступила вполне правильно, выбрав объектом своей работы участок движения. Этот участок во многом тормозил работу угольных бригад. Проведя хронометраж на этом участке, бригада установила причины плохой работы движения, в особенности задержки в обороте вагончиков. Конкретные предложения бригады, которые были проведены в жизнь, заметно улучшили движение в шахте.

Например, в комсомольской лаве шахты им. Чувырина организованы три бригады. Одна бригада по движению. Она занимается состоянием путевого хозяйства, уходом за лошадьми, смажкой вагонов, исправностью стрелок и т. п. Другая — бригада по механизации — проверяет уход за механизмами со стороны обслуживающего персонала, сдачу смен на местах, своевременный ремонт машин и качество их ремонта. Третья — бригада по технике безопасности — занимается вопросами крепления лавы, состоянием вентиляции, исправностью запасных выходов.

Вот как начались работы по комсомольскому хронометражу на заводе «Красное Сормово».

В райкоме комсомола было созвано совещание о подготовительной работе к прове-

дению хронометража. Был составлен точный план работы.

Через два дня в цехах и отделах началось комплектование бригад хронометражистов.

Для первой смены эти бригады составлялись из комсомольцев, работающих во второй смене, и, наоборот, во второй смене хронометраж производили комсомольцы первой смены.

В этот день были заготовлены материалы, необходимые для широкой информации об итогах хронометража: бумага, фанера, краски. Вечером были изготовлены и вывешены по цехам первые лозунги, призывающие к уплотнению рабочего дня.

На следующий день все хронометражисты получили **подробную инструкцию**. Каждый член бригады прикреплялся к определенному рабочему месту, где он должен был в течение 4 час. проводить хронометраж. В следующую полусмену за работой этого же объекта наблюдал другой комсомолец.

Массовый хронометраж рабочего времени начался по заводу с 7 час. 30 мин. утра. Десятки комсомольцев наблюдали за работой ведущих профессий на заводе, отмечая в своих блокнотах все факты простоев и неполадок. Более 200 объектов было охвачено проверкой. Четыреста комсомольцев участвовали в этой работе.

На другой день по цехам, в пролетах, у станков появились карикатуры с надписями:

«Кротин — мастер ковочного цеха — своевременно не дал работы слесарю Попкову, в результате простой 3 час. 12 мин».

«В механической мастерской судовёрфи в инструментальной для получения инструмента с утра скапливается очередь от 45 до 50 чел. В этом же цеху на точиле очередь, — каждый рабочий, чтобы заточить инструмент, ждет 15 мин.»

«Комсорг пароперегревательного цеха т. Стародубцев курил, ходил и разговаривал 1 час. 15 мин. в смену».

В каждом цеху, где проводился хронометраж, было вывешено не менее 7—10 лозунгов и карикатур. У проходных завода, а также в Доме культуры были выставлены **галереи карикатур** на расхитителей рабочего времени и фотографии лучших ударников, активно борющихся за уплотнение рабочего дня.

Что же должен делать хронометражист?

Он должен установить, во время ли явился данный рабочий на работу, пришел ли мастер или бригадир заблаговременно и подготовил ли все необходимые материалы, приготовлены ли механизмы. В угольной промышленности хронометражисты должны проверить, приготовлена ли линия забоя, заготовлен ли крепежный материал, установить, сколько времени теряется на спуск в

шахту и приход к лаве. Все это нужно для того, чтобы разработать мероприятия по приему смены на ходу и для максимального сокращения времени на переходы.

Далее бригада хронометражистов характеризует самый процесс работы и устанавливает, сколько времени, например, теряется из-за отсутствия инструмента, материалов, чертежей, заданий, инструктажа, неподачи порожняка, поломки механизмов и т. д. При этом бригада в каждом случае устанавливает, кто именно виноват в потерях рабочего времени и как эти потери можно устранить.

По окончании хронометража за смену бригада собирается, обсуждает собранные материалы и намечает свои предложения по ликвидации установленных потерь рабочего времени. Эти предложения бригады выносят на обсуждение производственных и технических совещаний, передают их администрации и требуют быстрого проведения в жизнь предложенных мероприятий.

Кроме этого бригады должны, как это было сделано на заводе «Красное Сормово», предавать результаты своей работы широкой гласности — опубликовать в заводской газете, в специальных бюллетенях в виде карикатур и пр.

Хронометраж данного объекта надо систематически повторять, например, через 15—20 дней. Это очень важно потому, что повторный хронометраж, во-первых, проверяет, как выполнены предложения первого хронометража, и, во-вторых, может вскрыть новые виды потерь, ранее не установленные. Наконец, сами рабочие, чувствуя, что находятся под постоянным надзором комсомольского хронометража, будут стремиться к лучшей работе, к уплотнению своего рабочего дня.

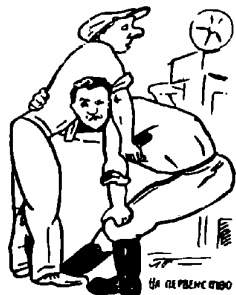
Тесная связь должна быть установлена между бригадами комсомольского хронометража и отраслевыми производственными группами «легкой кавалерии». Группа легкой кавалерии должна брать на себя проверку отдельных недостатков, обнаруженных бригадами хронометража.

Ценность бригад комсомольского хронометража не только в том, что они устанавливают, на сколько часов рабочий день загружен или не загружен. Ценность бригад комсомольского хронометража — в их оперативности, в их боевом тоне и нетерпимости к безобразиям, головотяпству, к различным организационно-техническим неполадкам.

Большая ответственность ложится на комитеты комсомола по руководству бригадами комсомольского хронометража. Комитеты обязаны ежедневно заботиться об их работе, помогать им, давать четкие задания и следить за их выполнением. Бригады комсомольского хронометража — массовое, добровольное, инициативное движение — должны группировать вокруг себя лучших комсомольцев, вовлекая в эту общественно-полезную работу ударников из молодых рабочих, воспитывая в них чувство заботы о своем предприятии, прививая им бережливость к каждой дорогой минуте рабочего времени.

Комсомольский хронометраж, начатый по инициативе ЦК ВЛКСМ и лично т. Косарева, глубоко запускает свои щупальцы на шахты, фабрики, заводы. Комсомольский хронометраж требует еще более упорной работы по овладению техникой и социалистической культурой труда. Он требует развертывания всех форм технического обучения рабочих. Комсомольский хронометраж поднял новую волну социалистического соревнования между бригадами, отдельными профессиями на уплотнение рабочего дня и оживил оправдавшие себя формы соревнования, какими являются общественный буксир, индивидуальные отчеты. Комсомольский хронометраж — новая массовая форма объединения инициативы комсомольцев и молодых рабочих, направленная к борьбе с расхищением рабочего времени, с прогульщиками, лодырями и саботажниками, за лучшую организацию труда, за использование огромных резервов рабочего времени, за то, чтобы рабочий день в Советском Союзе был не только самым коротким, но и самым производительным в мире.

Из газетной карикатур на расхищение рабочего времени (За-четки «Красное Сормово».)



В кузнечном цехе любят во время работы открыть французскую борьбу.



В паровозо-механическом цехе разметчик Ражес и токарь Аладыня курды и разговоривали в рабочее время 5 час. 20 мин.



Рабочий дизельного цеха тов. Беднев «занимался разговорчиком...» 1 час. 13 мин.

Л. ЖИГАРЕВ

К слепому полету



Самолет с большой скоростью шел на снижение почти вертикально. Несмотря на все усилия Шемякина удержаться на месте, тело его отрывалось от сиденья, внутренности подкачивались к горлу, сердце замирало.

Инструктор выровнял машину и дал газ мотору. На минуту стало легче, но в следующий момент острота ощущений усилилась. Самолет перешел в скольжение и с еще большей скоростью начал падать боком вниз. Шемякина с силой прижало к борту, и он рванулся в обратную сторону, стремясь своим телом восстановить равновесие самолета.

Но вот инструктор выровнял машину, включил мотор, и повел машину строго по прямой. Шемякину казалось, что самолет, слегка покачиваясь, неподвижно висит в воздухе. Только рокот мотора и показания приборов говорили ему, что самолет летит с огромной скоростью и на большой высоте.

Перед глазами Шемякина система управления самолетом находилась в движении. Вел самолет инструктор. Он сидел сзади, в кормовой кабине, но Шемякин мог наблюдать каждое его движение благодаря параллельно действующему двойному управлению.

Вот инструктор слегка накренил самолет, и ручка управления в кабине Шемякина отошла немного в сторону. Вот самолет пошел вверх, и Шемякин снова увидел изменение положения ручки. Он не раз порывался спросить инструктора, но тотчас вспоминал, что в грохоте мотора инструктор все равно его не услышит.

Ручка управления стала неподвижной, и Шемякин услышал в трубке слухового телефона голос инструктора:

— Берите управление.

Не раздумывая, Шемякин ухватился за ручку. Он знал свойство устойчивости само-

лета. В спокойной атмосфере самолет, поставленный в горизонтальное положение некоторое время может лететь почти сам собой. Когда более сильное колебание слоев воздуха или другие внешние причины выводят самолет из равновесия, — тогда пилот с помощью органов управления возвращает ему естественную устойчивость.

Шемякин это отлично знал, но, когда взял управление, забыл обо всем. Ему казалось, что это он ведет самолет. Ведь это он сжимает в руке рычаг управления, ведь это его ноги уверенно лежат на педалях руля поворотов. Блаженное состояние! Он вспомнил недавний разговор с одним из курсантов и подумал: «Говорил же я ему, что научиться летать совсем нетрудно».

Радостные мысли оборвал инструктор.

— Дерешь! — прохрипело в телефонной трубке.

Шемякин недоумевал. Он увидел, что нос самолета задирается кверху и инстинктивно отдал ручку от себя. Нос самолета принял горизонтальное положение, а потом «клюнул».

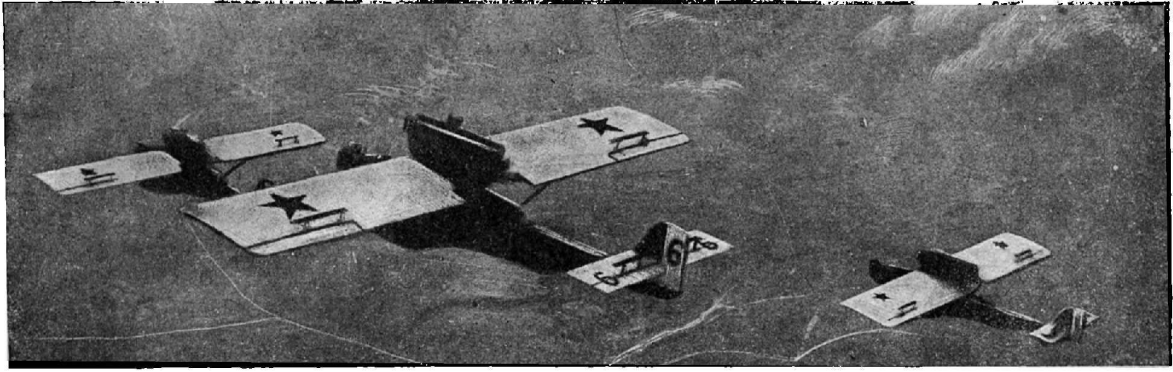
— Жмешь! — услышал Шемякин и взял ручку на себя.

Молниеносно реагируя на замечания инструктора, Шемякин, ничего не понимая, инстинктивно угадывал, в какое положение нужно было ставить рукоятку управления.

Это был первый вывозной полет курсанта Шемякина. Инструктор остался доволен.

Анатолий Шемякин в авиацию прорвался с боем. Его не пускала «на летчика» комсомольская организация, потому что он долго проучился в школе торгового ученичества и должен был работать в сельской кооперации. Шемякину с трудом удалось добиться своей цели, и в 1928 г учиться его отпустили. Вступительные экзамены в летную школу Шемякин сдал на «отлично».

Он уже видел себя летчиком, но произошла «катастрофа». Это было в кабинете



врача по ушным болезням, где к изумлению будущего пилота он узнал, что у него не в порядке правое ухо.

Шемякин уверял врача, что он слышит прекрасно, и клялся, что ни одна болезнь к нему никогда не приставала. Тем не менее Шемякина забраковали.

Грустил он недолго.

— Рано или поздно, а летчиком я буду, — говорил он.

Шемякин всегда был непоколебим в своих мыслях, действиях, решениях. Все, что он делал, казалось ему самым правильным и разумным. Ухарь-парень, самоуверенный донельзя, Толя Шемякин, даже став руководителем комсомольской организации на селе, нередко сбивался на путь «ура-атак», так знакомых ему по деревенским улицам, где он провел свое сумбурное, драчливое детство. Раз комсомольцы готовили антирелигиозный спектакль. Не было рясы, а без нее как попа играть? Это вопрос «серьезный». Шемякин поставил его на обсуждение комсомольского собрания. «Раздеть живого попа, снять с него рясу и немедленно, сегодня же» — безапелляционно предложил Шемякин. Хорошо, что местная парторганизация узнала во-время об этом решении, Шемякина «проработали». Но немало еще прошло времени, пока он до конца понял всю нелепость и вред своей затеи.

Когда вновь объявили прием в летные школы, Шемякин остался верен своему слову и пошел держать испытания. Лечил свое ухо он недолго и поэтому с большой тревогой ждал решения врача. На этот раз все окончилось благополучно. Право стать летчиком было завоевано.

Теоретический курс военнолетного дела Шемякин окончил успешно. Ни на один день его не покидала уверенность в своих силах и способностях. Хотелось скорее добраться до настоящего «живого» самолета, скорее постигнуть, казалось, нехитрую науку летать.

Попав в практическую школу летчиков, он в первый же день, проходя по аэродрому,

увидел много учебных и боевых самолетов. Остановившись около У-1 Шемякин сказал своему товарищу:

— На этой сейчас бы полетел. Совсем нетрудно вести эту машину.

В этот момент проходил командир звена, который предостерег самоуверенного курсанта от легкомысленного отношения к управлению самолетом. Но Толя стоял на своем. Он был искренно уверен, что вести самолет — дело совсем немудреное.

Первый вывозной полет с инструктором еще больше укрепил эту уверенность, и Шемякин считал дни, когда он станет вполне самостоятельным летчиком. Но дни затянулись...

Только после семидесяти полетов с инструктором Шемякин стал более уверенно чувствовать себя в воздухе. Он плавно разворачивал машину, делал точные виражи, планировал и сажал самолет на три точки. Он уже редко ошибался в воздухе и был уверен, что курс учебы кончился, что он — летчик и давно пора пустить его в самостоятельный полет.

Правда, порой Шемякину казалось, что он не совсем осмыслил технику посадки самолета, что не всегда он понимает, почему у него получился хороший разворот, но в таких случаях он старался глубоко не думать. «Хорошо веду самолет, и ладно. Чем я не летчик? — говорил Шемякин: — и когда же, наконец, инструктор оставит меня в покое. Каждый день одно и то же. Я в самолет — и он туда же».

Но инструктор еще «пригодился». Однажды, когда Шемякин уверенно оторвал самолет и повел его вверх, инструктор вмешался в управление. Он отжал машину и сказал Шемякину, что забирать высоту надо плавно, а не лезть в небо торчком. Шемякину стало неприятно. Вот уже сколько полетов инструктор в своей кабине сидел спокойно, как пассажир, а сегодня он опять дал понять Шемякину, что тот еще ученик.

Раздражение против инструктора усилилось, когда в момент разворота он снова вмешался в управление. Шемякин дал слыш-

ком глубокий крен, и машина «посыпалась» на крыло, рискуя перейти в штопор. Инструктор едва успел выровнять машину.

Шемякин заволновался. Он почувствовал, что с ним происходит совсем необычайное. Он не может вести самолет даже по прямой, не выходя из разворота. Инструктору все время приходилось выправлять самолет.

После нескольких неудачных попыток развернуться инструктор громко крикнул в трубку слухового телефона:

— Бросайте управление, ни чорта не умеете делать!

Что могло быть оскорбительнее этих слов! Каким жалким учеником почувствовал себя Шемякин. Повинуясь приказанию инструктора, он бросил управление и вцепился руками в борта кабинки. Он опять почувствовал свою беспомощность. Теперь он уже сам не хотел управлять самолетом. И, когда инструктор пошел на снижение и приказал Шемякину сажать самолет, — мелькнула мысль послушаться инструктора. «Пусть не кричит», раздраженно подумал Шемякин. Инструктор повторил свое приказание. Упрямиться было бесполезно, и Шемякин схватил ручку.

Машина быстро приближалась к земле. Наступило самое трудное — посадить самолет на три точки. Если переберешь ручку — авария: самолет может потерять скорость и плюхнуться вниз. Не доберешь ручку — самолет стукнется колесами о землю и может разбиться. Нужно плавно вбирать ручку на себя и поставить ее в крайнее заднее положение, — тогда самолет сядет нормально.

На этот раз Шемякин необычно плохо рассчитал посадку, не добрал ручку, и машина ударилась колесами о землю, подскочила и, сделав еще ряд «козлов», остановилась.

Шемякин помрачнел. Выветрилось сознание о легкости управления самолетом, но еще глубже запало желание в совершенстве научиться летать и быть независимым в воздухе. Попрежнему продолжались работы с инструктором, и каждый раз особенно после удачного полета Шемякин испытывал к нему острое чувство неприязни.

Было досадно, что этот человек отнимает право на самостоятельность и, видимо, упорно не доверяет способностям Шемякина. «Но может быть их нет», с ужасом думал Толя и становилось жутко от сознания, что могут отчислить «из-за отсутствия летных качеств».

Эти мысли заставляли Шемякина упорно работать над собой и тщательно доискиваться причин каждого неудачного разворота или ошибочной посадки.

Полеты его становились увереннее.

Но однажды, когда самолет шел на посадку, инструктор быстро взял управление из



«Бочка».

рук Шемякина и почти у самой земли резко выровнял машину. Сам того не замечая, Шемякин летел в землю с «углом». Если бы не вмешался инструктор — самолет с большой скоростью врезался бы в землю.

История повторилась на следующий день. Дело принимало плохой оборот, и командир звена решил лететь вместе с Шемякиным, чтобы попытаться найти причины его повторяющейся ошибки. Когда Шемякин пошел на посадку, командир звена крикнул:

— Куда смотрите, смотрите налево!

Шемякин косил глаза и отчетливо увидел землю. До сих пор он смотрел всегда прямо по горизонту и скорее чувствовал землю, нежели ее видел. Взгляд налево решил проблему посадки самолета на три точки.

Это была последняя ошибка Шемякина.

Однажды Шемякин залез в самолет и, как обычно, стал дожидаться инструктора. Motor уже запустили, но инструктор все еще разговаривал с командиром звена, потом подошел к самолету, махнул рукой и, близко наклонившись к Шемякину, крикнул:

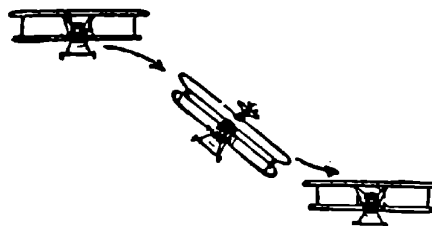
— Летите сами!

Толя недоверчиво посмотрел на инструктора, но, когда тот, еще раз махнув рукой, отошел от самолета, — понял, что инструктор не шутит.

Самолет ушел в воздух, и Шемякин начал кружить над аэродромом. Он почувствовал необыкновенный прилив сил и энергии. Забавными казались недавние бедствия в полете.

Толя пел, пытался перекричать шум мотора, ежеминутно оглядывался назад и, видя пустую кабину инструктора, приходил в еще больший восторг.

От первого самостоятельного полета до командира тяжелого бомбардировщика гидросамолета Шемякин прошел большой



«Скольжение на крыло».

путь. За четыре года летной жизни изменился характер молодого летчика. Он стал волевым, серьезным командиром, смелым и отважным, осторожным в воздухе, глубоко знающим не только технику пилотирования, но и материальную часть самолета. В то же время он остался жизнерадостным и простым парнем.

Впервые я увидел Шемякина на спартакиаде, увидел, как этот человек не может устоять на месте, бешено жестикулирует, и каждый «финиш» своих товарищей приветствует криками и прыжками. Какой беспокойный человек! Я невольно подумал: «Не хотел бы быть с ним в воздухе».

Какое же было мое изумление, когда командир эскадрильи подозвал Шемякина и предложил ему «прокатить» меня на амфибии. Из вежливости я улыбнулся, но, видимо, улыбка моя была настолько жалкая, что командир эскадрильи догнал меня и успокоил.

— Не бойтесь, все будет хорошо, корабль Шемякина лучший в эскадрильи.

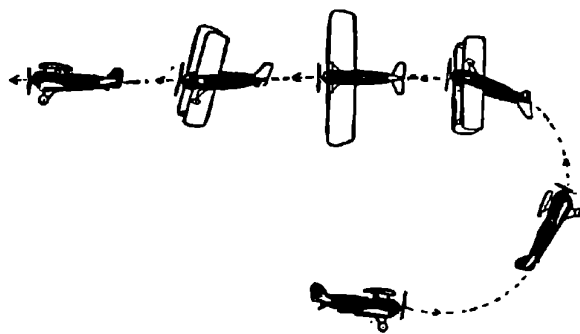
Мы поднялись в воздух. Шемякин сразу стал другим. Сосредоточенность. Спокойствие. Ни одного лишнего движения.

Шемякин действительно летал мастерски. Это не значит, что в жизни его, жизни командира РККА и летчика, не было аварийных положений. Они были, и, если бы не глубина знаний техники, если бы не сдетанность его с экипажем, если бы не сознание огромной ответственности за жизнь людей и сохранность машины, — кто знает, как окончился бы его недавний полет, самый сложный и суровый за все годы летной жизни.

Это было 20 октября. Наступили очередные маневры морских сил Черного моря. Скоро должно было разыгаться «сражение». Все в эскадрильи забыли о мирной обстановке: каждый самолет, не выполнивший боевого задания, дает лишний шанс «врагу» на победу.

Гидросамолет Шемякина идет на разведку. Он должен обнаружить в море «врага» и сообщить об этом в штаб бригады. Лететь придется ночью, в исключительно неблагоприятной метеорологической обстановке.

Самолет покидает бухту в 22 часа. Низкая облачность. Порывистый ветер подгоняет грузные облака. Моросит дождь. Редкие капли падают на целлулоидные козырьки кабинок и тонкими струйками стекают за борт. Быстрее обычного исчезают тусклые огни аэродрома. Тьма.



«Иммельман»

Самолет врывается в полосу сильного дождя, и стрелки приборов пляшут, болезненно реагируя на неровные движения корабля. Начинается «болтанка». Становится трудно вести самолет. Взгляд Шемякина прикован к приборам. Полет слепой, ориентироваться по внешним признакам невозможно. Кругом темнота.

Судя по курсу и скорости, сейчас покажется маяк Сарыч. Его мощные огни должны пробить завесу непогоды. Мзак будет внешним ориентиром, и тогда будет легче.

Но вот дождь уменьшается. Светлеет. Впереди появляется огонек — Айтодорский маяк.

Получена радиограмма с приказанием возвратиться в базу.

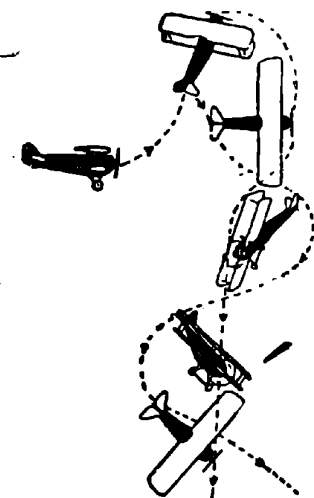
— Беспокоятся! — кричит Толя второму пилоту.

Он передает ему управление и на клочке бумаги составляет текст ответной радиограммы. Видимо, штаб забеспокоился резким ухудшением погоды и поэтому предложил: отказаться от выполнения задания и вернуться в базу. Но, так как Шемякин вышел из полосы непогоды, он решил продолжать полет, уведомив об этом командование. Текст радиограммы Шемякина гласил: «Ядро дождя прорвал, разрешите выполнять задание».

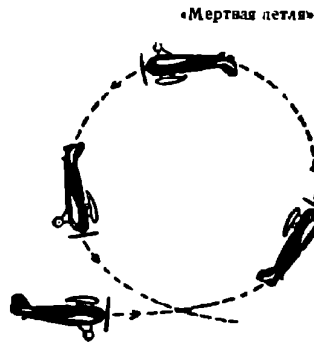
Через несколько минут летнаб передал Шемякину записку:

«Курс 180 — вижу корабль».

Толя берет управление и выключает



«Штопор»



«Мертвая петля»

Видимые огни самолета. В море едва заметна пляшущая светлая точка. Нужно незаметно подойти к «врагу». Шемякин ведет машину по кругу, постепенно уменьшая его радиус.

«Купец, корабль нейтральный», определяет летнаб.

Шемякин снова поворачивает к Айтодорскому маяку.

Получен ответ на радиограмму Шемякина: «Действовать самостоятельно».

Толя меняет курс корабля, направляясь к морю, чтобы выполнять боевое задание. Через некоторое время попадает в сильный дождь. Дождь усиливается с каждой минутой, и резкие порывы ветра забрасывают в кабину потоки воды. Вновь заскакали приборы. Все сильнее ветер и стремительней дождь.

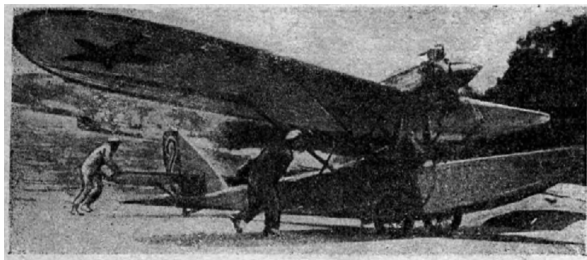
Летнаб оборачивается и подает знаки Шемякину, он ослеплен непогодой и не может вести наблюдение.

Он машет рукой по направлению к базе. Толя качает отрицательно головой и указывает в сторону моря.

Самолет окутывают дождевые облака. Видимость — ноль. С огромной скоростью скрещиваются восходящие и нисходящие токи воздуха. Смерч. Он захватывает самолет и швыряет его вверх. Стрелка альтиметра прыгает от 100 к 300 м. Приборы скачут как сумасшедшие. Шемякин чувствует, что его подымает от сидения, жмет то к левому, то к правому берегу. Временами штурвал и педаль ходят совершенно свободно. Руки Шемякина не встречают обычного сопротивления, — корабль становится неуправляемым. Привычный уху летчика ритм мотора пропадает, наступает бесформенный шум. Шемякину кажется, что сорваны моторы, и он с тревогой смотрит на показания тохометра

В такой обстановке не могло быть и речи о выполнении задания, — надо было спасать машину.

Шемякин примерно определяет местонахождение базы и меняет курс.



«Ш-2» подплыл к аэродрому и вышел из воды на асфальтированную площадку.

В сплошной темноте «болтается» тяжелый корабль. Слепой полет — это полет только по приборам. Но сейчас точность их показаний сомнительна из-за непрекращающейся болтанки. Шемякин учитывает показания приборов с поправкой на свои знания и опыт. Через семь минут он проверяет свой курс: 280. Но на этом курсе горы! Их высота — 1 000 м. А высота полета — 200.

Расчет Шемякина правильный — горы стремительно приближаются, скрытые от глаз темнотой и непогодой. Каждая минута приближает к катастрофе.

Резким разворотом Шемякин меняет курс и снова уходит в море, где попрежнему свирепствует сильнейший шторм. Обогнув опасное место, он опять поворачивает самолет на берег.

Проходят напряженные минуты. Неожиданно вспыхивает свет Айтодорского маяка. Ориентировка восстановлена.

Но что случилось? Шемякину почудилось, что маяк сделал чудовищный прыжок. Вот он вырос перед глазами, а ведь секунду назад казалось, что он еще так далеко. Самолет буквально чертит крылом яркие стекла маяка. Секунда — и маяк далеко позади. Сила болтанки усиливается вдвое, запрыгали приборы. При развороте в кабинках погас свет.

Дождь, ветер, темнота.

Ручным фонарем освещает второй пилот приборы. В жидком свете едва заметна стрелка альтиметра. Она показывает Шемякину, что самолет низко прижало к воде. Шемякин дает полные обороты моторов, берет на себя штурвал, и самолет уходит ввысь.

Снова полет вслепую.

Если Шемякин не успеет добраться до бухты и иссякнет источник энергии в ручном фонаре, что будет тогда!

Этого не случилось. Расчет верен. Еще двадцать минут и перед глазами замерцали огни. Бухта!

Болтанка стихла...

Разбор полета 20 октября проходил без Шемякина. Он был уже в Москве на курсах усовершенствования летчиков и в день XVII годовщины. Октября получил письмо Писал пом. командующего войсками Морских сил Черного моря т. Бергстрем.

«Восхищен вашим успехом в области пилотирования самолетом вслепую. Особо отмечаю ваши четкие действия, вашу командирскую волю во время полета 20 октября, когда вы побеждали стихию, как побеждают настоящие большевики. Желаю дальнейших успехов в боевой и политической подготовке».