Данное издание оцифровано в Воронежской областной универсальной научной библиотеке им. И.С. Никитина

394018, г. Воронеж, пл. Ленина, 2 / ул. Орджоникидзе, 36

Понедельник– четверг 9.00-20.00
Суббота, воскресенье 12.00-20.00
Пятница -выходной

http://vrnlib.ru
http://vk.com/vounb
e-mail: vounb@mail.ru
+7 (473) 255-05-91

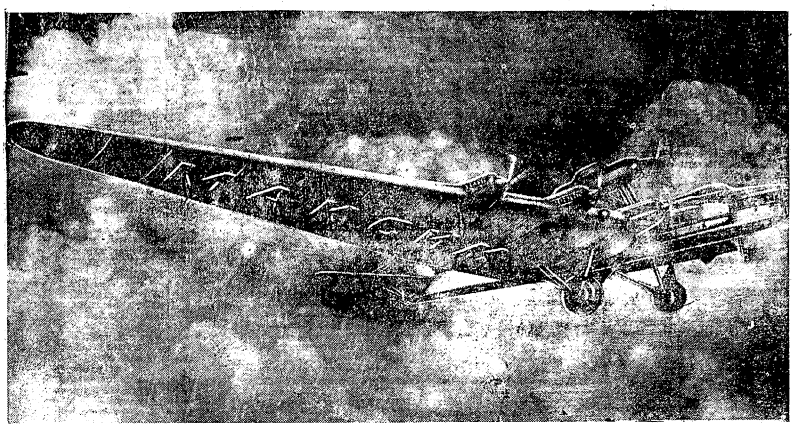
Коммуна

1934 г. АВГУСТ 18 СУББОТА № 197 (1444) г. ВОРОНЕЖ

ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА ВОРОНЕЖСКОГО ОБКОМА ВКП(б), ОБЛИСПОЛКОМА, ОБЛПРОФСОВЕТА и ГОРКОМА ВКП(б).

ПЛАМЕННЫЙ ПРИВЕТ СЛАВНОМУ СОВЕТСКОМ ВОЗДУШНОМУ ФЛОТУ, ЕГО СТРОИТЕЛЯМ И РАБОТНИКАМ С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНЯЮЩИМ ЗАДАНИЯ НАШЕЙ ВЕЛИКОЙ ПАРТИИ И ЕЕ ГЕНИАЛЬНОГО ВОЖДЯ ТОВ. СТАЛИНА

Грозной, несокрушимой силой реет советский воздушный фло на страже границ нашей великой пролетарской родин



СЕГОДНЯ НАША СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ ДЕМОНСТРИРУЕТ СВОЮ НЕСОКРУШИМУЮ МОЩЬ. ВСТУПИВШИЙ В СТРОЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА АРИТОЗАМОЛЕТ-ГИГАНТ «МАКСИМ ГОРЬКИЙ» ЯВЛЯЕТСЯ КРУПНЕЙШИМ В МИРЕ САМОЛЕТОМ. РАЗМАХ КРЫЛЬЕВ САМОЛЕТА—63 МЕТРА, ДЛИНА ФЮЗЕЛЯЖА—33 МЕТРОВ, ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ—7 ТРУП. ЛОШАДИНЫХ СИЛ, СКОРОСТЬ—220-240 КМ В ЧАС, ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА—1 000 КИЛОМЕТРОВ. САМОЛЕТ ПОДНИМАЕТ В ВОЗДУХ 22 ЧЕЛ. ЭКИПАЖА И 43 ПАССАЖИРА.

ТРУДЯЩИЙСЯ, НА САМОЛЕТ!

Сегодня, в День авиации, сердце каждого трудящегося нашей страны наполняется чувством великой радости, гордости, пылкостью новым творческим пламенем. Мы встречаем этот день в обстановке большого подъема массовой авиационной работы — Мотодельтаизм, планеризм, легкомоторная авиация. На весь мир, как огромное солнце, сверкает слава советских летчиков, далеко за пределами Советского союза стынет шум советских пропеллеров, он рыдает вострог у наших друзей и трепет — у наших врагов.

Оделанные на советских заводах, из советских материалов, руками советских рабочих наши самолеты плывут в голубой дали не только как верные воздушные стражи страны социализма, но и как помощники в хозяйственном и культурном строительстве. Надо ли лететь в туманную неизвестность полярной Арктики, извиваться над остроконечными хребтами гор, покрытых шапками облаков, где никогда ни для какого самолета не было еще пути, или надо в непогоду, когда является, что все силы природы в зловещем хороводе кружатся над полой, лететь без единой аварии и поломки на неприхотливом легком самолете «АИР-4» от Москвы до Иркутска или, наоборот, загрузив самолет зерном, провести аэросев над совхозными и колхозными полями. — воздушными пилоты и наши машины работают организовано самоотверженно, четко, уверенно, с исключительной преданностью делу великой родины, дору Ленина и Сталина.

И когда герой Советского союза тов. Молоков рассказывал в Лондоне о несчах с самолетов, английская газета «Стар» выражала особое удивление по поводу этой обязанности авиации в СССР.

Капиталистам не нужно повышение удобствости, ибо это выновот пленение (этого нужных нет на хлеб. Им, ставленным костлявой рукой кризиса, заботиться о расширении посевных площадей! Им нужны самолеты как орудие утверждения трудящихся, как средство для осуществления империалистических замыслов, как машины, способные залить города, деревни, поля и леса реками пролетарской крови.

Но мы готовы ответить ударом на удар поджигателей войны. Изо дня в день, руками миллионов трудящихся нашей страны, объединенных в обществе Осоавиахим, крепим мы наш воздушный флот и как фактор обороноспособности пролетарского государства и как фактор культуры и развития производительных сил. В этом и заключается принципиальное отличие нашей авиации от авиации капиталистической.

Партия и правительство особое внимание уделяют дальнейшему росту и укреплению местных воздушных линий. Уже сейчас некоторые специальные отрасли местной авиации (аэросев, борьба с вредителями) по объему своей работы вышли на первое место в мире.

Как же развивается местная авиация в Воронежской области?

В 1933-34 годах в нашей области перенесено воздушным флотом в 4-5 раз больше пассажиров, чем в 1932 году. Воздушная почта в связь курсирует по линии Воронеж — Шаталовка — Никитовка — Вейделевка — Ровеньки — Калитва — Гечтчар — В. Мамон — Павловск — Лосево — Архангельск — Щучье — Воронеж. Проделана большая работа и в с.-х. авиации.

Но и как крайне необходимо с аэродромным хозяйством, а это связывает по рукам и ногам работу пилотов. Районы партии, райисполкомы, полит-отделы МТС и совхозов не оказывают еще нужной помощи местной авиации, не заботятся об устройстве аэродромов, подготовке летных кадров и т. д. Конечно, помощь — еще очень мало, и конечно, совсем не содействуют внедрению самолета в быт трудящихся. А организовать войну в быт так же, как уже стоит автомобиль, «Трудящийся, на самолет!» — этот лозунг может и должен быть нами с успехом осуществлен.

Прекрасно налажено аэросевное хозяйство в Бобровском, Ровеньском, Шатаповском и Никитовском районах. Аэропорт вынужден был даже прекратить полеты в Богучар.

День авиации в нашей области должен резко изменить отношение к авиационному делу, вызвать новый прилив энтузиазма в овладении сложной авиационной техникой, высокой культурой авиационного дела, в дальнейшем развитии массового авиационного спорта.

У нас имеется пока один аэроклуб в Воронеже, подготавливается открытие аэроклубов в Мичуринске и Липецке, филиал клуба в Токаревской МТС, есть только 10 парашютных вышек. Крайне слабо развит авиомоделизм, планеризм. В Ельце, Калаче, например, вообще никто не организует кружков по авиомоделизму. И даже на таких предприятиях, как заводы им. Дзержинского и Тельмана (к стыду их партийных организаций!) треугольники отказываются содействовать обучению рабочих авиационному делу.

В нашей области уже начинают выделяться лучшие ударники авиационной техники: авиомоделисты Бурлаков и Нарамцева, конструкторы планеров Москалев и Яковлев, парашютист тов. Лобода и др. Но у нас могут и должны расти летные кадры могучего воздушного флота все больше и больше.

Каждый район должен привести в образцовое состояние свои аэродромы, оборудовать аэропорты, помогая превратить самолет—современное средство сообщения и связи—в помощника нашей индустрии, сельского хозяйства, кооперации и торговли.

Будем же хранить нашу родную пролетарскую авиацию так, чтобы самолеты Страны советов летали все выше и выше и реяли над земным шаром, как буревестники победы мирового пролетариата, чтобы среди наш викорыпавшие тысячи бесстрашных Водольновых, безмерно преданных партии Ленина и Сталина! Будем же работать так, чтобы сделать большевистскую авиацию еще более крепкой, могучей, еще более радостной для нас и более страшной для наших врагов.

Инструктор - парашютист Воронежского аэроклуба т. ЛОБОДА.

КАК Я СТАЛ ПАРАШЮТИСТОМ

(Рассказ летчика-парашютиста тов. ЕВДОКИМОВА Н. А.)

После девяноста писем прыжков с парашютом труд- по восстановить в памяти переживания, испытанные при первом прыжке.

Мой первый прыжок с парашютом был с самолета АИР-6 с высоты 400 метров. При прыжке парашют был отсоединен — он не раскрылся. Я не растерялся, дернул кольцо второго запасного парашюта и благополучно спустился. Этот маленький случай только ускорил мой интерес к парашютизму, я стал тщательно тренироваться.

Первый в СССР затяжной прыжок с парашютом сделал я 16 мая 1932 года в Евпатории с высоты 1 200 метров. Я пролетел 700 метров, не раскрывая парашюта. Один из трудных затяжных прыжков я сделал с аэростата над Ленинградом с высоты 650 метров и удачно опустился на одной из улиц города. Несколько прыжков с парашютом я совершил во время фигурных полетов аэроплана — из виража, штопора, мертвой петли и других.

В августе прошлого года я сделал рекордный затяжной прыжок с высоты 6 920 метров, пролетев, не раскрывая парашюта, 6 440 метров за 115 секунд.

Последний прыжок мой 18 июля нынешнего года был уже с высоты 8 100 метров.

Как это было?

В начале нашего полета была ясная погода, но вскоре она испортилась: появились тучи, земля исчезла. Когда я выбросился из самолета, меня сразу — перевернуло мощным потоком воздуха. На высоте, примерно, 6 000 метров я попал в штопор — так называется чрезвычайно сильное самовращение. В таком состоянии я падал 400 метров. Сильными рывками, обратными штопору, я вышел из него и стабилизовался. Парашютного полыта я не прыгал. В своем падении я пролетел два слоя облачности и только на расстоянии 700 метров от земли вышел из облаков. Мне показалось, что я стоя неподвижно, а земля стремительно несется ко мне навстречу. Через 142 секунды от начала прыжка в 200 метрах от земли я дернул запущенное на груди кольцо парашюта. Парашют раскрылся мгновенно, и я благополучно спустился на землю.

Последний мой прыжок является мировым рекордом высотного затяжного прыжка с парашютом. Но мировой рекорд—понятие относительное. Завтра этот рекорд может быть побит другим пилотом-парашютистом. Главную ценность своих прыжков я вижу в том, что я — в изучении тросмен.

Опыт удачных прыжков нужно передавать тем тысячам парашютистов, которые сейчас обучаются, воспитываются и растут на нашей великой родине.

ДЕНЬ АВИАЦИИ—ДЕНЬ СМОТРА И ДАЛЬНЕЙШЕГО УКРЕПЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

КРЫЛАТЫЕ БОЙЦЫ ЗА УРОЖАИ

Самолеты Страны советов не только реют над границами нашей великой родины, как грозные воздушные стражи, но и взвились над необъятными просторами полей, как новые борцы за социалистический урожай.

Они посеивают зерна золотистым дождем семян.

Они окутывают поля дымящимся ядом, уничтожая злейших вредителей урожая.

У нас первые годы не было необходимых аппаратов для распыления ядов с самолета. В 1925 году конструкторы Михайлов - Семенчич и Коротких дали новый экземпляр так называемого «аэрозоля». Аппарат установили на самолетах типа «Конек-Горбунок», построенных в СССР. Начались опытные работы.

Сначала они велись над десятками гектаров, затем над сотнями,

десятками и сотнями тысяч га.

В 1932 году самолетами уже было очищено от вредителей 430 100 га, засеяно различными культурами 51 400 га.

Самолет стал признанной машиной сверхраннего сева и одним из рычагов в борьбе за повышение урожайности.

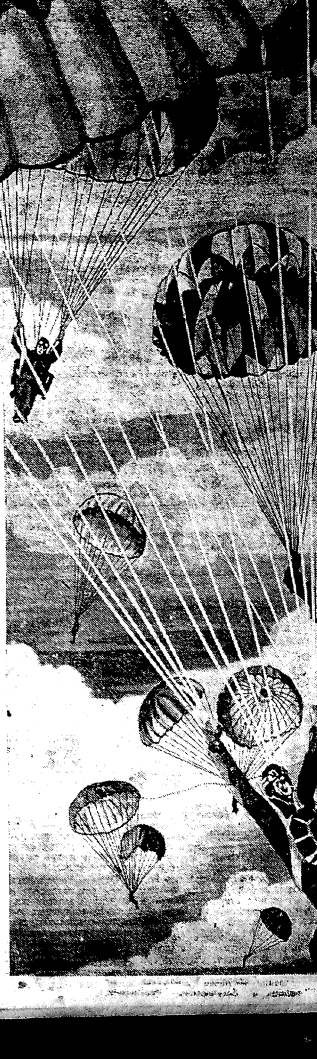
В прошлом году весною и осенью, когда грязь делает почву труднопроходимой для наземной машины, с самолета было засеяно 138 000 га. Аэросев на 12-15 проц. повысил урожаи по сравнению с ручным сверхранним севом и на 20-25 проц. — по сравнению с рядовым.

Текущей весною с помощью авиации было засеяно по Союзу около 100 000 га. Овладевая техникой аэросева, наши пилоты - ударники Лобозенко, Анимонов, Ковалев и Ровеньский, выполнив большую работу, стоило только самолетам засеять первые гектары,—отношение к аэросеву резко изменилось. Ударники-сеятели восхищались работой крылатых сеятелей-пилотов. Как передовые пилоты, работники совхозов буквально не давали им прохода, заявляя о своем желании нести обязанности загрузчиков зерна, сигнальщиков с тем, чтобы хоть маленькая доля их труда была вложена в замечательное достижение советской техники.

И старые кадровые работники совхозов с исключительным усердием выполняли эти подсобные работы.

В нашем областном отделе сельскохозяйственной авиации (командир тов. Коротков и ст. инженер тов. Ильинский) уже определились люди высокой техники, ударники бреющего полета. Среди них первое место принадлежит пилотам Готовскому, работающему в Воробьевском и Калачеевском совхозах, Фирсову — мотороному летчику, показывающему образцы пилотажа, (проводил сев в Богучарском районе) и тов. Корему.

Перед сельскохозяйственной авиацией стоят большие, ответственные и почетные задачи. В условиях советского строя ей обеспечено массовое производственное участие в социалистическом строительстве. И эту свою роль, она, вне всякого сомнения, выполнит на «отлично», как один из отрядов могучей воздушной флотилии Советского союза, той флотилии, которая научилась под руководством большевистской партии побеждать и в ледяных пустынях Севера, и в высотах стратосферы, и в солнечных песчаных океанах далеких окраин Союза, и на черноземных житницах страны.



ВИКТОР ГУСЕВ

ПРЕВРАЩЕНИЕ МОТЫЛЬКОВА

Герои, я обращаюсь не к вам!
Вам девушки пишут вечерний порох,
Розы падают к вашим ногам,
Но я не к вам обращаюсь, герои.
Герои, вы в небе повили зарю,
Но все обсудив и обдумав топлива,
Я самое нежное слово дарю
Не вам,
а Василию Мотылькову.
В Париже не знают его трудов,
В Риме его популярность шатка,
Короча —
из всех мировых городов
О нем рассуждала
одна Пятихатка.
Но если мы виннем в эту молву,
Узнаем, в горе вздымая длани,
Что Вася не был подобен льву,
По складу души приближался к лани,
Что в уносы моря он не был влюблен,
Предпочитая стихии потиша,
Что падал без парашюта он
Не в небо,
а чуточку ниже, —
с крыши,
Что он не мечтал долетать до луны,
Что был героями подавлен едва ли,
Что храбрые девушки нашей страны
На это с презрением вну наменали,
Что был нерешителен ры, середняк,
Что не был
последним и
первым не был.
И вот в всякутка
его на-лиях
На втором
километре небо.

Мне очень хотелось оттуда слезть,
Летчик чувствовал — я тоскую.
Меня воздушная грыжа болезнь
Увы — похожая на морскую.
Я уже чувствовал — я на Икар.
Но вдруг я обрел и улыбку и слова,
Но вдруг я заметил в сырых облаках
Грозное личико Мотылькова.
Он правил машиною —
я не вру!
Он с ветром и бурей расправился
твердо,
Он отдал второму пилоту руль,
На мародяжные он глянул горде.
И тут наступил чрезвычайный миг —
Наскучив торчать в облаках и туманах,
Вася решительно прыгнул в мир,
Как в бассейн Сандуковской бани,
Небо пролило звезды слез.
Длительная пролетала минута
Над рыжим цветком его волос
Вспыхнув оранжевый шелк парашюта.
Вспыхнув —
и в облака скрылся, в дымку.
Вася качается влево и вправо,
И сызну приматривается к нему,
Девушки, корреспонденты и слава,
И, скрасив улыбкой свой взгляд
роковой,

Иные полковники и лейтенанты
Уже уносили отвагу его
На радную действия наших АН
А я улыбаюсь.
Внизу заря,
Взаимен херувимов, которых нет
По небу вечернему слесарь
Скользит из безбрежности на
Юношам, девушки, дяди и деты
Шлем надевая, идут к самолетам
Не только рождение летать,
Но и обученные полетам.
А Вася вздымается до облаков
И вниз упадет —
висит над домами.
И звезды в небе кричат:
к — Мотылькова
Меняет фамилию
на Комаринк.
И если вы спросите:
«Кто и подымал
Его до звездного, млечного дыма
Так я вам скажу —
командир Эйдеман,
И я,
чин член Осоавиахима,
И вы, герои,
ваш пуль боевой,
О вас он вечерней мечтал под
Вы сапог
снабдил
Вы бросим
в синие
И я,
я к ба
обращаюсь

В НЕИЗВЕДАННЫЕ ВЫСОТЫ

Н. ОГРЫЗКОВ

Тихую и благочестивую Рязань в 1731 году потрясло необычайное событие. Впрочем, предоставим слово летописцу:

«В 1731 году в Рязани под'ячий Нерехтен Крокутунов сделал как мяч большой, налил дымом поганым и вопитим, от него сделал петлю и сел в нее, и нечистои силы подняла его выше березы и после удариа о колоколню, но от умрелся на веревку, чем вконат, и остался како жив».

Невероятный летописец, удививший этому факту столько же занимания, сколько и русскую веру в рождение бесплодного младенца, и на подозревал что полет Крякутного открывает собой новую страницу в истории человечества.

Это была первая, или по волном случае одна из самых первых, более или менее удачная попытка завоевания человеком атмосферы.

Через 82 года в 1763 г. братья Монгольфье в Парижа совершили уже более успешный пуск шара, наполненного, как у Крякутного, нагретым воздухом. А в 1793 году Пилатр д'Розье и маркиз д'Арлянд достигли на «Монгольфьере» высоты 500 метров.

С этого времени все чаще и чаще, все выше и выше начинают подниматься воздушные корабли. В течение 19-го столетия удалось одолеть высоту до 10 километров. В 1901 году Барсом и Зюрнем (Германия) на аэростате, наполненном водородом, достигли 10 600 метров. Это были первые люди, проникшие в «запредельный уголок» воздушного океана — стратосферу.

Но Бероэ и Зюрнем коснулись самого краешка загадочного пояса воздушной оболочки земли. Новая эпоха в завоевании стратосферы начинается лишь с 1931 года под'емами бельгийского профессора Пикара, и в особенности полетами в нее мир героическими полетами советских стратонавтов.

Но что же представляет собой стратосфера, и почему за последние годы с таким упорством берутся за ее покорение?

Более или менее известную нам часть атмосферы принято делить на 2 пояса: нижний, расположенный непосредственно над землей, — тропосферу, и верхний — стратосферу. Стратосфера начинается, в зависимости от широты, на высоте 10-15 километров и простирается ввысь до 75-80 километров. Дальше идут совершенно неизвестные нам слои атмосферы, о природе которых можно лишь строить догадки.

В тропосфере авиация уже почти исчерпала свои возможности. Подсчеты показывают, что нельзя ждать дальнейшего резкого увеличения достижимых скоростей самолетов. В чем здесь секрет? В том огромном побовом сопротивлении, которое встречает самолет при своем полете в плотной воздушной среде тропосферы. И это сопротивление возрастает в такой чудовищной степени, что для достижения скорости в 1 000 километров (т. е. всего на 300 километров превышающей теперешнюю рекордную) потребовался бы мотор немыслимой мощности — 25 000 л.с.

Таким образом современные аэропланы достигли предела своей скорости в тропосфере. Дальнейшие пути развития авиации — пути гигантских скоростей — лежат в высоких, разреженных слоях атмосферы, отличающихся ничтожным побовым сопротивлением. Чтобы летать скорее, надо лететь выше!

В стратосфере самолеты с моторами нормальной мощности могут достичь невиданных скоростей порядка 2 000-3 000 километров в час. И этим преимущество полетов в стратосфере еще не исчерпывается. Отсутствие ветра, дождей, туманов, бурь и грез делает полеты неуклонно более безопасными, чем в тропосфере. Наконец, на такой высоте самолет становится невидимым с земли, неслышным, неуязвимым. Легко понять, какое огромное значение имеет это обстоятельство в военном деле.

Однако проложить новые авиационные пути в стратосфере — дело нелегкое. Чтобы построить специальный стратосферный самолет (т. н. стратоплан) и выяснить условия его полета, нужно хорошо знать стратосферу. Именно в этом основная причина того, что за последние годы наши советские стратонавтов небо неоднократно пробивалось поднимаемыми на огромные высоты стратостаты.

И мы гордимся тем, что наши советские стратонавты в истории завоевания стратосферы занимают почетное место в технике. До сих пор самая высокая под'емная стратостата. Рекордсмен Пикар достиг в 1931 году 16 780 метров высоты и в 1932 году—16 500 метров. Потерпевший недавно аварию американский стратостат Кеннеера поднялся до 18 290 метров. Американец Сэтль в 1933 году достиг 18 660 метров. Но «потолок мира» держат на своих плечах достижение наших больших высот советские стратонавты. Тт. Прокофьев, Бирнбаум и Годунов 30 сентября 1933 поднялись на стратостате «СССР» на высоту 19 000 метров. Тт. Федосенко, Васенко и Усыскин на стратостате «Осоавиахим» 30 января 1934 г. достигли высоты 22 000 метров.

Смелые Колумбы новых воздушных путей при этом трагически погибли. Но их полет имел огромное значение. Они высоко над землей подняли сияющее знамя советской науки, показав всему миру бесстрастную отвагу и мужество большевиков.

Сейчас в Ленинграде идет работа по постройке стратостата «Осоавиахим 2», который поведет сделать новый прыжок ввысь. Страна советов остается ведущей страной в деле освоения стратосферы. И это вполне понятно. Только в стране социализма, расцветающей науки и техники от капиталистических пут, горящей неизданной инициативой и творчеством, возможны великие деяния и великие достижения.

Нет сомнения, что именно Советский союз продолжит дорогу в наше авиационное завтра. Стратосфера будет советской!

ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ

В. ДОКУКИН

С восхищением, тревогой и любовью следим мы за героической борьбой исследователей с суровой арктической природой.

С восхищением, тревогой и любовью читали мы каждую строку, каждую весточку о героических подвигах семи летчиков: Леваневского, Ляпидевского, Молокова, Доронина, Водопьянова, Мазанина, Слепнева.

На долгие годы останешь в наших сердцах восхищение и любовь к отважным человекоимцам и бесстрашным летчикам.

И сегодня, в День советской авиации, вполне уместно спросить:

— Какова же роль авиации в завоевании Арктики?

Нужно прямо сказать, что наша советская авиация начинает прочно занимать первое место среди других средств в завоевании Арктики.

Уже три столетия идет борьба за покорение необ'ятных арктических просторов.

Ознакомьтесь с книгами полярных исследователей — Р. А. Самойловича, В. Ю. Визе и других и вы увидите, как видь за видью отвоевываются у арктической природы ее земли и воды.

Поинтересуйтесь историей арктических исследований и вы увидите, что в борьбе за завоевание Арктики приемлились самые разнообразные средства.

Вначале, в качестве средств передвижения использовались суда, собаки, олени. Сто лет назад одна из американских экспедиций применила колесный пароход. В прошлом столетии возникла мысль:

— Начать исследование Арктики с воздуха!

Первыми осуществить эту мысль начали шведы: Андре, Френкель и Стриндберг. Но их смелое начинание закончилось гибелью всех участников экспедиции.

Напомним еще читателю, что в 1912 г. экспедиция Г. Я. Седова поставила себе целью достижение Северного полюса. Отправившись из Архангельска на судне «Св. Фока», экспедиция встретила тяжелые льды и продвигаться дальше по ним не имела возможности. Пришлось зимовать у полуострова Панкратьева. Запасы топлива и провиянта истощились, в результате чего начались заболевания, и в марте 1914 года Г. Я. Седов умер.

Тревога об участи экспедиции Г. Я. Седова послужила поводом для деятельности спасательных экспедиций, причем на Новой Земле, впервые в истории полярных исследований, был применен взрыв. В составе экспедиции находился русский летчик Нагурский. Для поисков погибших им был совершен полет в Арктике на гидроплане «Фарман», изготовленном по Фарману. Нагурский совершил пять, правда безуспешных, полетов.

Нагурский, как пишет Р. Л. Самойлович, первый показал возможность полетов в полярных областях даже при весьма неблагоприятных метеорологических условиях. Полеты Нагурского долгое время были неизвестны за границей.

В Западной Европе одним из пионеров полетов в полярных странах был Розвальд Амундсен.

Узнав в 1922 г., что аэроплан «Юнкерс» поставил мировой рекорд на продолжительность полета, продержавшись в воздухе 27 часов без спуска, Амундсен счел возможным пытаться за осуществление своей заветной мечты: перелететь от материка до материка через Ледовитый океан. В мае 1923 года был совершен первый пробный полет, который кончился неудачно, вследствие аварии самолета. На корабле «Мод» находился также небольшой самолет системы «Кертис», и когда это судно вошло во льды, летчик Ондель и наблюдатель Вистинг дважды поднимались надо льдом, но при второй посадке и этот аэроплан разбился.

И только наша страна сумела выводить, водопоять героев-летчиков, помогающих успешно завоевывать Арктику.

Вспомните замечательные арктические перелеты летчика Б. Г. Чухновского. В 1924 году он находился в составе северной гидрографической экспедиции и совершил несколько полетов на поплавковом самолете «Х-20» в районе Новой Земли.

Вспомните экспедицию Нобиле в 1928 году. На дирижабле «Италия» итальянцы пытались достигнуть полюса. Второй полет закончился катастрофой, которая у всех у нас в памяти. Дирижабль упал, ударившись об лед. На лед были выброшены Нобиле со сломанным ногой и рукой, Мальмгрен, Цаппи, Вильери и др.

На розыски потерпевших советское правительство направило на ледоколе «Красин» экспедицию, которая и спасла сначала Цаппи и Мариано, обнаруженных летчиком Чухновским, а затем и остальных оставшихся в живых потерпевших итальянской экспедиции. Наш летчик М. С. Бабушкин 15 раз спускался на лед и на Земле Короля Карла устроил запас бензина для дальнейших перелетов. Полеты Бабушкина в техническом отношении являются одними из самых выдающихся в Арктике.

В. Ю. Визе пишет по этому поводу, что «старшовина с дрейфующей льдины и возвращение в ней до Бабушкин на еще не практиковались, так как это считалось слишком рискованным, а некоторыми даже невозможным. Один из лучших знатоков арктических льдов профессор Карельд Свердруп, прямо заявил, что «летом о посадке самолета на лед не может быть и речи». Бабушкин, как сказано, совершил на одной и той же машине 15 таких посадок, что и в настоящее время является непревзойденной работой».

Весною 1934 год. Как на карсалы бурлачевые пилоты, что «пилоты лагерь Шмидта нельзя», все же пили по Кисетное советские летчики вырвали челюскинцев из ледяного плена. Вырвали, несмотря ни на что!

За судьбой челюскинцев и летчиков следили миллионы трудящихся.

Ляпидевский, Леваневский, Слепнев, Молоков, Каманин, Водопьянов и Доронин. Вот летчики—герои Советского союза, имена которых «Как мы спасли челюскинцев» вышла на-двих и свет. Эта книга будет читаться рабочими, колхозниками и всеми трудящимися нашей родины с восхищением и любовью. И все эти успехи наших летчиков дают возможность использовать авиацию для систематических научных исследований Арктики.

Недавно в «Известиях» сообщалось, что этим летом, начинают расширяется аэропоезд Главного управления Северного морского пути, которая пересекается в центральную базу. Туда направляются 11-12 самолетов. Новые аэропорты создаются в бухте Тикси, на мысах Челюскин и Желания. Большие отношения перебросы самолетов в Арктику само летов направляется в тундры назначения на в центральной части СССР. Некоторым летчикам предстоит покрыть путь протяжением свыше 10 тысяч километров.

Немало еще подвигов страны будет совершено в интересах советской авиации. Ведь «мы живем, в такое время, когда все хотят летать, когда миллионы строят социализм, когда подвиг героев летчиков вывел в ряд передовых нашей родины веру в окончательную победу над Арктикой.

За дальнейшие успехи авиации на Севере!

НАШИ ПТИЦЫ

С. КИРСАНОВ

Встретился в небе
с коршуном петрел
в облачном гребне
— Выглядишь худо,
коршун кренится,
коршун, откуда?
— Из-за границы!
голос эпоненций.
— Ты не дремлешь,
мчатся по свету:
ведь им землю
выклевать эту.
Петрел ответил:
— В новые годы
много на свете
всякой породы!..
Вдруг потянуло
ветром и гудом,
даль потонула
— путь — стальногрудым!
Мчались, раскинув
крылья тугие,
с сигнем на спинах,
птицы другие.
Головы крыли
в рокотный воздух,
рвутся под крыльями
красные звезды.
Воздух с пропеллера
иглами колется.
Пыльи и пели
с птиц комсомольцы:
«Воздушный флот,
пора в полет,
цельностальная
сила!
Крыло в крыло,
быстрей орлов,
чтоб сердце
синь носила.
Сквозь небо серое
и небо синее —
вперед
во всех земель концы —
цельностальные,
дур-алюминиевые,
пятимоторные птенцы!
Сквозной тропой,
пропеллер, пой
большого гула
сотов
Воздушный флот —
страны оплот —
с глазами комсомола.
Чтоб наше время
в новом топале
в забирало
высоту —
петлей свивайся
падай штопором,
выравнивайсь
на-поту.
И спишат шум
наши и чум,
и льды,
и пальмы Юга.
В туман и дождь,
рай, молодень,
врезая в небо
угол!
Чтоб если враг,
орлами реющий,
нас нами
занесет крыла —
огнем беспромахным,
полетом брешным
переломить
крыло орла».

Воздушные корабли

Успешно освоив этот первый этап, Дирижабльстрой приступил к более крупной задаче—строительству дирижабля полужесткого типа. 27 апреля 1933 года совершил свой первый полет, показав прекрасные качества единственный пока полужесткий советский дирижабль «В-5». Его объем—2 340 куб. м, максимальная скорость—80 км, автономия (длительность полета без посадки)—12 часов.

Сейчас Дирижабльстрой заканчивает постройку следующего дирижабля этой серии—«В-6», объемом уже в 15 500 куб. м. Это воздушный корабль типа «Италии» и «Норвегии» по гораздо совершенное их, с большим радиусом действия и большей скоростью (110 км в час). Затем, к концу 1935 года, появится гигант «В-7» в 50 тыс. куб. м объемом и радиусом действия в 4 тыс. километров. Проектировка этого большого из всех когда-либо построенных полужестких дирижаблей уже закончена. После его постройки СССР выйдет на первое место в мире по полужестким дирижаблям.

Следующий, завершающий этап—постройка мощных (до 200 тыс. куб. м объемом и четверти километра длиной) жестких дирижаблей типа Цеппелина, которого пойдут к всададию им. Ленина. Эти колоссы будут покрывать расстояние Москва—Владивосток без посадки.

Независимо от этого велется большая работа над созданием оригинальных советских типов дирижаблей, в частности цельнометаллического дирижабля нашего талантливого ученого-самоучки К. Э. Циолковского.

Пока во всем мире имеется только один цельнометаллический дирижабль—американский «ЦМС-2». Дирижабль Циолковского совершенно не похож на старинный американский собрать. В его конструкции только интересных и важных особенностей, что они будут произведи полный переворот в дирижабльстроении.

Мы пока еще находимся в периоде разворота работ по строительству дирижаблей. Но и первые итоги уже показывают, что Советская страна и на этом участке успешно догоняет и перегоняет передовые капиталистические страны.

В. С.

В ОГНЕ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ, В ГОРНИЛЕ ПЕРВЫХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ПЯТИЛЕТОК МЫ ВОЛЕЙ ПАРТИИ, ПОД ВОДИТЕЛЬСТВОМ ВЕЛИКОГО СТАЛИНА, РУКАМИ ГЕРОИЧЕСКОГО РАБОЧЕГО КЛАССА ВЫКОВАЛИ НЕСОКРУШИМЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ СТРАНЫ СОВЕТОВ. НАШИ САМОЛЕТЫ, ОХРАНЯЯ МИР СОВЕТСКИХ ГРАНИЦ, ОБЕРЕГАЯ СВОБОДНЫЙ ТРУД МИЛЛИОНОВ, СВЯЗЫВАЮТ ВОЕДИНО БЕСКРАЙНИЕ ПРОСТОРЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РОДИНЫ И БЛЕСТЯЩИМИ ПОЛЕТАМИ ЗА РУБЕЖИ КРЕПЯТ ДРУЖБУ С СОСЕДНИМИ НАРОДАМИ.

ПОЗНАВШИЕ ЖАР БОЕВЫХ ДНЕЙ, ИСПЫТАВШИЕ СТУЖИ АРКТИКИ, ВОДИТЕЛИ НАШИХ МАШИН СТАЛИ ПЕРВЫМИ ГЕРОЯМИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА. ИХ ИМЕНА ИЗВЕСТНЫ ВСЕМУ МИРУ. НАШИ СТРАТОНАВТЫ ВЫШЕ ВСЕХ ПОДНЯЛИ ПОТОЛОК МИРА, НАШИ ПАРАШЮТИСТЫ — ЛУЧШИЕ ПРЫГУНЫ МИРА. НАШИ САМОЛЕТЫ СТАНУТ ЛУЧШИМИ САМОЛЕТАМИ В МИРЕ.

САМОЛЕТЫ СТРАНЫ СОВЕТОВ

В. П. КЛЮЧАРЕВ

1

Огромные победы социалистического строительства, одержанные в результате героической борьбы пролетариата СССР, руководимого Коммунистической партией и ее ленинским ЦК во главе с любимым вождем — т. Сталиным, превратили СССР из страны лапотной, сохи, промышленно отсталой, с мелкими индивидуальными хозяйствами в страну мощной социалистической индустрии и самого крупного в мире земледелия, в страну самой передовой — социалистической культуры.

Эти победы дали возможность в короткий срок создать и развить собственный гражданский воздушный флот, являющийся неотъемлемым элементом социалистического строительства и реконструкции всего народного хозяйства.

Истекшие годы существования гражданского воздушного флота (ГВФ) представляют собой блестящие страницы в истории нашей авиации.

Любовь, внимание и повседневное участие, оказываемые гражданскому воздушному флоту со стороны широких пролетарских масс, обеспечили такой размах строительства ГВФ, какого мы не наблюдали ни в одной из стран Европы в лучшие для них годы.

2

Основным условием, обеспечившим мощное развитие гражданской авиации в СССР, является создание в первой пятилетке собственной промышленной базы авиации — советской авиапромышленности, являющейся детищем индустриализации страны, ярким подтверждением правильности генеральной линии нашей партии.

Создав авиационную промышленность, мы полностью освободились от импортной зависимости. Сейчас на советских воздушных линиях и в отрядах специальных видов применения авиации (в сельском хозяйстве, на фотосъемках и т. д.) работают советские самолеты. Таковы основные пассажирско-транспортные «АНТ-9», «К-5», «Ташп-2», почтовый скоростной самолет «П-5», легкие самолеты, применяемые на линиях местной связи, «У-2» и амфибия «П-2».

В ближайшее время поступает в эксплуатацию ряд самолетов нового типа.

Выпуск самолета-гиганта им. М. Горького — «АНТ-20» — новая крупнейшая мировая победа советской авиации. Она свидетельствует о том, что в области гражданского самолетостроения Советский союз по отдельным конструкциям уже обгонает капиталистическую авиационную технику.

Освоив производство самолетов, наши заводы успешно справились с другой трудной и ответственной задачей — организацией серийного производства авиационных моторов всех необходимых нам мощностей.

3

Ведущим видом применения гражданской авиации в народном хозяйстве является воздушный транспорт.

Задача воздушных сообщений заключается в том, чтобы, являясь одним из наиболее скоростных средств связи с отдаленными окраинами и крупными промышленными центрами, обслужить их скоростными пассажирскими, почтовыми и грузовыми перевозками.

Если взглянуть на карту советских воздушных линий, то мы увидим, что одновременно с линиями, связывающими центр с окраинами, развиваются линии местного, республиканского, областного и районного значения. Исключительное место транспортная авиация заняла в доразвитии, политическом и культурном строительстве тех районов, где не развиты или слабо развиты иные виды механического транспорта (Крайний Север, Якутия, Средняя Азия, Казахстан и т. д.), сокращая время передвижения в отдельных случаях с десятков дней до нескольких часов.

На 1934 год основными линиями транспортной авиации являются прежде всего 3 магистрали: Москва — Владивосток, Москва—Тифлис и Москва—Ташкент—Кизил-Кия. Магистраль имеет ряд подземных путей, многие из которых служат единственным средством сообщения в безлюдных и труднопроходимых районах.

Кроме этих магистралей, в текущем году эксплуатируются линии Москва—Воронеж—Сталинград на Украине; Киев—Харьков—Днепропетровск — Одесса, Одесса — Херсон; в Казахстане: Алма-Ата — Бертыс, Алма-Ата — Джаркент, Алма-Ата — Карагандa; на севере: Архангельск — Усть-Цильма и Архангельск — Сыктывкар и т. д.

Во втором пятилетии сооружается ряд гражданских по своим размерам воздушных магистралей.

Одновременно во второй пятилетии вперные в Советском союзе будут введены в эксплуатацию опытные линии дирижабельного транспорта.

Кроме того развернулось строительство местных линий, которое позволит использовать самолет на службе районной связи.

Мы создали сеть воздушных путей, уступающую по своей протяженности только линии Америки. Протяженность наших линий из года в год возрастает. Если в 1929 году их длина составляла 15,4 тыс. км, а в 1932 г. — 31,9 тыс. км, то уже в 1934 г. достигает 48 тыс. км, и к концу пятилетки увеличится до 85 тыс. км.

Эксплуатационная длина местной линии уже в 1934 г. составила 18 тыс. км, а к 1937 г. достигнет 35 тыс. км.

Воздушный транспорт перевозит пассажиров, почту и грузы, выполняет огромной важности хозяйственные и политические задачи.

4

Все больше и больше начинает приобретать значение авиация в сельскохозяйственном деле. Виды применения ее в области сельскохозяйственного производства весьма различны.

В 1933 году самолетами охвачена площадь по борьбе с вредителями — 403 тыс. га, а в 1934 году намечено 420 тыс. га.

Объем агроопыления работ относительно невеликолепен. Тем не менее за 3 года существования этого нового вида применения авиации он вырос в 1933 году до 148 тыс. га. К концу второй пятилетки запланировано значительное увеличение работ с-х. авиации. Так, например, аэрозей выпускает до 11 миллионов га. объем работ по борьбе с вредителями — до 7,5 млн. га. Не меньший рост будет и по другим видам работ.

Самолет вместе с трактором и комбайном осуществляет борьбу за социалистический урожай.

5

Из других направлений и отраслей хозяйства где самолет не только успешно применяется, но и имеет огромные перспективы, необходимо остановиться прежде всего на транспортном, политическом и культурном строительстве Севера. Там роль авиации особенно велика.

Изучение Великого северного морского пути, проводка судов морских экспедиций, связь с заменившими на северных Полярниками и т. д. разрешены при наименьших материальных затратах на наземное оборудование, транспортной проблемы Севера, — все эти задачи успешно разрешаются нашей северной авиацией. Не так давно весь мир был свидетелем блестящей героической работы советских летчиков по спасению челюскинцев.

Антиационная авиация в лице спецгой агитэскадрильи им. М. Горького проводит огромной важности работу, рассылая «летучих агитаторов» для проведения разных хозяйственных и политических кампаний в отдаленнейшие уголки Советского союза.

...И В КАЖДОМ ПРОПЕЛЛЕРЕ ДЫШИТ СПОКОЙСТВИЕ НАШИХ ГРАНИЦ

ПОДГОТОВИМ РАБОЧИХ-ПИЛОТОВ

М. В. МАКЕЙ,
начальник Воронежского аэроклуба

Наша советская авиация — детище социалистической индустриализации страны. Без развития мощной металлургической и машиностроительной промышленности совершенно немыслимы были бы те огромнейшие успехи, которые мы имеем в развитии советской авиации. «У нас не было авиационной промышленности, у нас она есть теперь» (И. Сталин).

Но мало иметь хорошие самолеты и моторы, — нужно иметь подготовленные, преданные делу социализма кадры летчиков, техников, инженеров, мотористов и др. авиационных специалистов. Мы готовим эти кадры через военно-летные школы, школы гражданского воздушного флота, но этого совершенно недостаточно для удовлетворения растущей потребности в квалификационном летном составе. Поэтому на долю Осоавиахима выпала почетная и ответственная задача—подготовка авиационных кадров. В своих аэроклубах без отрыва от производства Осоавиахим готовит из рабочей молодежи летчиков, техников, мотористов, парашютистов, парашютистов и т. д.

Огромную работу проделал Воронежский областной аэроклуб. В 1935 году клубом подготовлено 64 летчика-пилота, 23 моториста, 90 планеристов. Основная масса летчиков-пилотов прошлого года пошла в военные авиашколы, часть ушла в гражданский воздушный флот, а лишь 3 человека остались в резерве.

В нынешнем 1934 году ведется подготовка 76 пилотов, из которых 60 пропуск самостоятельно производят полеты, обучено 47 мотористов и 120 планеристов. Выпущено 10 парашютистов, 6 человек тренируются по прыжкам с самолета.

Авиамоделизмом охвачено по городу около 600 человек. Воронеж хорошо помнит стройные колонны юных авиамоделистов на первомайской демонстрации.

По подготовкой авиационных кадров не заканчивается деятельность аэроклуба. Аэроклуб проводит значительную агитационно-массовую, пропагандистскую работу в колхозах, совхозах и на предприятиях. За последний год произведено 45 вылетов в 19 районов области.

Одним из крупных достижений аэроклуба является полная безаварийность. При этом нужно иметь в виду, что за два года начинающие пилотами налетано 3 500 часов, сделано до 20 000 посадок. За безаварийность в летной работе Воронежский клуб представлен к всесоюзному соревнованию авиаклубов и летных школ. В этом соревновании, которое происходит на Тушинском аэродроме в Москве, участвует наш лучший инструктор по водительскому делу Капинина и техника-механика Подвязинина.

Работать приходилось весьма напряженно — летали в 2 смены утром и вечером, приспосабливаясь к свободному времени наших учеников, обучающихся летному делу без отрыва от производства.

Аэроклуб справляется с возложенной на него задачей только лишь потому, что он имеет на сегодня дружный, сконченный коллектив летчиков-инструкторов. Вот лучшая часть командного инструкторского состава клуба: начальник летной части тов. Демченко, командиры звеньев тт. Степанов и Кохановский, инструкторы тт. Капинин, Шавлянинов, Прокопенко, Сторчан, Дмитриенко, авиотехники тт. Мирошников Тупиков, Подвязинин, Шварев, пилотаранютист Лебедев и др.

Однако много у клуба и недостатков. Недостаточно охвачены массовой работой предприятия. О нас еще очень мало знают массы — плохо мы умеем рассказывать о себе и своей работе.

Мы вправе рассчитывать на активную повседневную помощь нам со стороны хозяйственных и общественных организаций. Однако эта помощь пока еще крайне недостаточна. Отдельные предприятия, рабочая молодежь которых учится в клубе, вместо помощи чинят нам различные препятствия, задерживают выход учеников в клубы, не освобождают в нужные часы от производства, а в некоторых случаях даже увольняют их как прогульщиков.

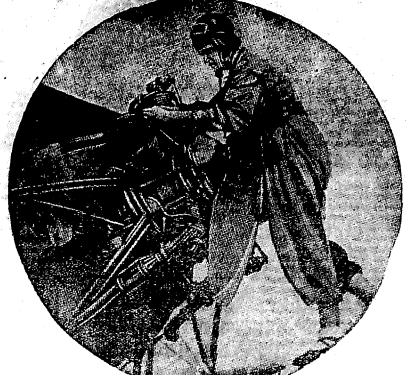
Правда, такие заводы, как М 18 и № 16, являются положительным исключением, но ведь это только единицы.

Секретарь парторганизации завода бум. Дзержинского заявил: «Если вы будете приставать к нам, то к обучаться к нам никого не дадим». Такие люди видно до сих пор не понимают, что летчики нужны не аэроклубу, а нашей социалистической родине. Нужны они так же, как и тот воздух, в котором победно реет наш воздушный флот.

В связи с Днем авиации 18 августа мы проводим большую массовую работу по городу. 16 и 19 августа организуются агитполеты в 13 районов области (Острогожск, Ольховатка, Алексеевка, Елец, Задонск, Хлепное, Жердевка, Тамбовка, Шуньг, Хава, Добринка, Усмань и Михайловский свеклосовхоз).

Хочется быть уверенным, что мы в нашей нелегкой, ответственнейшей работе получим полную поддержку со стороны общественных и хозяйственных организаций. Особенно эта помощь нужна от комсомола и профсоюзов.

ВОРОНЕЖСКИЙ АЭРОКЛУБ, КРОМЕ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННЫХ КАДРОВ, ВЕДЕТ БОЛЬШУЮ АГИТАЦИОННО - МАССОВУЮ РАБОТУ. ЗА ГОД ЛЕТНЫМ СОСТАВОМ КЛУБА ПРОИЗВЕДЕНО 45 АГИТПОЛЕТОВ В 19 РАЙОНОВ ОБЛАСТИ. НА СНИМКЕ: ПОДГОТОВКА САМОЛЕТА К АГИТПОЛЕТУ В ДЕНЬ АВИАЦИИ.



В ЧИСЛЕ КУРСАНТОВ ВОРОНЕЖСКОГО АЭРОКЛУБА, ОБУЧАЮЩИХСЯ ЛЕТНОМУ ДЕЛУ БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА, ИМЕЮТСЯ ДВЕ ЖЕНЩИНЫ, ОДНА ИЗ НИХ — ШЕСТНАДЦАТИЛЕТНЯЯ ТАМАРА РУСАКОВА—ЗА КОРОТКИЙ СРОК ОВЛАДЕЛА ЗНАНИЯМИ И ТЕХНИКОЙ УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТА. НА СНИМКЕ: ТОВ. РУСАКОВА.

Цифры и факты

★ Общество друзей воздушного флота было создано в 1923 году. Это общество было реорганизовано в Осоавиахим, и сейчас по СССР оно насчитывает свыше 12 миллионов своих членов.

★ За последние годы создано несколько воздушных магистралей: Москва — Закавказье, Москва — Средняя Азия, Москва — Сибирь—Дальний Восток, Хабаровск — Петропавловск-на - Камчатке, Москва—Сталинград (через Воронеж).

★ Пять лет назад сеть воздушных линий по Советскому союзу составляла 11,4 тыс. километров. В 1928 году по ней было перевезено 10,6 тыс. пассажиров, 93,2 тонны почты и 162 тонны груза.

★ В 1932 году сеть эксплуатируемых путей составляла уже 32 тысячи км. Пассажиров перевезено 31,8 тыс. чел., почты — 454 тыс. тонн и грузов — 552 тыс. тонн.

★ В 1932 году производственная авиация СССР провела сверхранний авросев на 65 тыс. га, борьбу с вредителями полей и леса — на 450 тысяч га, с малярийным комаром — на 590 тысяч га. За 8 часов самолет засевает 100 га.

★ В нашей стране имеются также самолеты санитарной авиации. Их задача — оказание первой медицинской помощи рабочим предприятий, совхозов и колхозникам. Это—мощное средство охраны здоровья трудящихся.

◦◦◦

Антон Пришелец

ЛЕТЕТЬ!

День высок,
А край — широк.
Небывалым
Разворотом
Встали
Тысячи дорог
По нехоженым
Широтам.
Через лес,
Через поля —
Те дороги,
По которым
Только ветер
Мог гулять
Да крылатый
Черный ворон.
А сегодня
Этот мир,
Что раскинулся
Без края,
Ветрокую
Эту ширь
Мы берем
И покорен.

Нашей юности
Мечта —
Штурмовать
И брать высоты!
Мы взрастим
И воспитаем
Эти армии
Пилотов.
От мельчайшего
Кружка
До планерной
Молодежи —
Пусть приучится
Руку
Управлять рулем
Без дрожи.
Волю,
Мужество,
Расчет,
Преданность стране
И делу
Пусть наш
Будущий пилот
Переймет
У самых смелых,
Чьи геройские
Дела,
Имена
И лиц приметы
Слава мира
Пронесла
Восхищенною
Планетой.
От модели —
На планер,
До руля
У самолета!
Пусть отважный
Комсомол
На крыло берет
Высоты!
Далеки
У нас пути,
Много в воздухе
Работы.
Будем пристально
Расти
Наших будущих
Пилотов!
Наше небо —
Широко:
Сколько пакет
Летных линий!..
Больше
Авиакружков
По республике
Расниким!
Чтоб на каждого
Кружка
Новые,
Иных названий,
Подымались
В облака
Мопоков,
Спелеев,
Кемкаин.
Для страны
Больших широт
Мы вырастим
Больших героев!
Будем наш
Воздушный флот
Всей страной
Упорно строить!

Цифры и факты

★ За 1933-34 гг. по Воронежской и Курской областям самолетами проведен сверхранний сев на 6 400 га, проведена борьба с малярийным комаром на 31 650 га, с вредителями полей и леса — на 3 025 га.

★ Сейчас по нашей области функционирует почтовая связь сельскохозяйственной авиации в таких направлениях: Воронеж — Шатровка — Никитовка—Бейделевка — Розовыш — Калитва — Богучар — Ю. Мамон — Павловск — Лосево — Архангельск — Щучье — Воронеж.

★ За последний год Воронежский областной аэроклуб провел 68 вылетов в районы.

★ За год аэроклубом Осоавиахима поднято в воздух 1 092 рабочих и колхозников.

★ Самолеты с.-х. авиации оказывают помощь в охране здоровья трудящихся. 23 мая этого года при производстве опытов на зональной станции Таловского района научный сотрудник получила тяжелое отравление. В тот же день в Воронеже была получена об этом телеграмма, и в 18 часов зав. кафедрой преподавателей доцент Каратыгин смог уже оказать скорую медицинскую помощь.

★ Трудящиеся нашей области на свои средства строят самолеты. Построены: «Красный усмонец», «Красный богучарец», «Красный мордовец», «Дросковский колхозник» и др.

«В РЯДЫ ОСОАВИАХИМА, В АЭРОКЛУБЫ, ПЛАНЕРНЫЕ И АВИОМОДЕЛЬНЫЕ КРУЖКИ ЗОВЕМ МЫ НАШУ МОЛОДУЮ, ЖИЗНЕРАДОСТНУЮ СОВЕТСКУЮ МОЛОДЕЖЬ, ЗОВЕМ МЫ УДАРНИКОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СТРОЙКИ И ОБОРОНЫ НАШЕЙ СЛАВНОЙ РОДИНЫ».

(Из обращения героев Советского союза — челюскинцев)

За красный и голубой вымпел

С зеленого поля тамбовского учебного аэродрома по сигналу белым флажком делает разбег и мягко отрывается от земли большая серая птица. За ней другая, третья...

Описывая круги в воздухе, пересекая прямыми плавными линиями пространство над аэродромом, она становится все меньше и меньше. Резкий гул мотора смягчается и затихает. Самолет набирает «потолок».

На посадочной площадке, у старта, у самолетов, готовящихся к полету, десятки людей в серых комбинезонах и шлемах. Они ждут своей очереди, чтобы сесть в кабину пилота и, подчиняя послушную машину уверенным движениям рук, понести ее вновь —туда, куда мечтает подняться легендарный Пикар, — в манящий простор воздушного пространства.

Ударница авиамастерских Тамбовской летной школы тов. ЗУДИНА за ремонтом мотора самолета.

Машины сдаются, проводя костылем хвоста на посадочной площадке длинные борозды и оставляя за собой серую дымчатую пелену пыли. Затем шнур подымается вновь, набирает высоту и сворачивает.

И таким простым, легким кажется перелет в воздух — многосложная мечта человека.

Но управление этой сложной, совершенной машиной это так уж к лицу лишь единицам. Вторую ступень ГТО сдано 20 проц. курсантов — И в скоро сдав на вторую ступень, — сторговорной выкрикивает она, направляясь богом встречать самолет, делающий посадку у старта.

Рубцовой скоро предстоит дипломный выпуск, и тогда она самостоятельно поведет самолет по большим трассам

НА СНИМКЕ: курсанты Тамбовской летной школы ремонтируют самолет.

просто, как кажется на черный взгляд. Она верна и послушна длинь и умелых рукам пилота, постигшего все тайны авиационной техники и получившего практические навыки пилотирования. Чтобы стать пилотом, нужно изучить учебно-технические дисциплины авиашколы и обладать всеми известными советского летчика: инициативой, решительностью и абсолютным здоровьем — острым зрением, тонким слухом и железными нервами.

Курсанты Тамбовской авиашколы ВОГВФ обладают вторым и постигают первое. В школе лучшая рабочая и колхозная молодежь «набирает пилотов» авиационной техники.

Курсанты, прежде чем станут настоящими «людьми воздуха», отличными пилотами советского гражданского воздушного флота, должны пройти под руководством опытных преподавателей и инструкторов в учебных аудиториях, в мастерских и в кабинах самолетов моторостроение, аэронавигацию, метеорологию и много других необходимых для летчика учебных дисциплин.

За три с половиной года своего существования школа обучила трудному искусству пилотирования сотни из лучших людей, составляющих цвет советской молодежи.

71 проц. всех курсантов — рабочие и 15 проц. — колхозники, 92 проц. учащихся — коммунисты и комсомольцы. Еще вчера они стояли у станков и работали на колхозных полях.

Разговаривая на старте с комсомолкой Рубцовой. Она рассказывает свою биографию, такую же простую и красочную, как и биографии миллионов ударников Советской страны.

В недавком прошлом она работала электросварщицей Ярославского паровозоремонтного завода. Два года назад в ней подошел секретарь комсомола.

— Рубцова, есть место в авиошколу, хочешь стать летчицей?

Рубцова ответила: — Хочу.

Сейчас она самостоятельно летает на учебном самолете У-2 и кончает курс обучения на более сложной машине Р-5. Рубцова уже «налетала» 93 летных часа. Свободные от учебных занятий часы она отдает спорту и комсомольской работе. Она сдала нормы ГТО первой ступени и имеет значок, как и 90 процентов всех курсантов.

показывает неплохие образцы работы, является подшефным ударниками. За все это мы очень благодарны нашей школе. Надеемся, что и в дальнейшем мы будем давать нам хороших пилотов и авиотехников.

Нам хочется жить с вами, как близкой нам школой, умеющей готовить хорошие кадры, крепкую и регулярную связь, обмениваться опытом повседневной работы.

Этот отзыв, высоко оценивающий учебную работу школы, один из многих, которыми Тамбовская авиашкола гордится по праву.

Но школа умеет не только готовить крепких граждан воздушного флота, но и совсем не помогает школе. Даже командный состав авиашкоды не обеспечен.

К нам подходит курсант Жилтов. Он молчит и пытается скрыть сияющую улыбку, но не выдерживает.

— Сегодня красный вымпел опять у нас, — говорит он, — посмотрите на «стартовку».

Чувствую, что и голубой возьмем.

Стартовка — это доска показателей социалистического соревнования на старте. Красный вымпел получает группа, имеющая лучшие показатели за 3 дня.

Здесь на аэродроме не прекращается борьба. Участники—все инструкторы и курсанты, все работники школы. Они борются за первенство курсанта в группе, группы в школе, школы в гражданском воздухофлоте СССР. Они борются за отличные показатели советской гражданской авиации, которая держит рекорды и голубой вымпел мирного первенства.

— Находясь в Днепропетровском авиаотряде, я заслал с самолета 750 тетрадей, выполнив пятилетнее задание на 100 проц. Сергин, — Он с самолета наблюдал отсюда за ходом строительных работ, которые руководят крупными по изучению форм культурного земледелия, которыми пропагандировали на практике.

Авиашкола проводит большую массовую работу и в Тамбовском районе. Тов. Костюков рассказывает, как авиашкола организовала городской аэроклуб, как она сдала в колхозы, проведывала развитию гражданской авиации, и помогала колхозникам в проведении сельскохозяйственных работ, как они руководят кружками по изучению моторов и самолетов на заводах Тамбова.

— Над подразделениями школы шефствуют предприятия. Но только вот, — замечает Костюков, — недостаточно и говорить, что шефы связь с нами поддерживают плохо. Это — горькое, тот и совсем не помогает школе. Даже командный состав авиашкоды не обеспечен.

К нам подходит курсант Жилтов. Он молчит и пытается скрыть сияющую улыбку, но не выдерживает.

— Сегодня красный вымпел опять у нас, — говорит он, — посмотрите на «стартовку».

Чувствую, что и голубой возьмем.

Стартовка — это доска показателей социалистического соревнования на старте. Красный вымпел получает группа, имеющая лучшие показатели за 3 дня.

Здесь на аэродроме не прекращается борьба. Участники—все инструкторы и курсанты, все работники школы. Они борются за первенство курсанта в группе, группы в школе, школы в гражданском воздухофлоте СССР. Они борются за отличные показатели советской гражданской авиации, которая держит рекорды и голубой вымпел мирного первенства.

Н. ЗАМЯТИН.

Лучшая курсантка Тамбовской летной школы узбечка т. СМАГИНА.

Многие воспитанники школы уже давно бороздят пропеллером воздушные пути в самых отдаленных углах Советского союза. С Кавказа и Урала, из Казахстана и Восточной Сибири, с Дальнего Востока и Украины приходят в школу письма от ее воспитанников, показывающих в транспортной, сельскохозяйственной и лесной авиации высокую технику летного дела.

«Большинство работников, прибывших от вас, — пишет начальник пилотодела Дальневосточного управления как и Украину, где проходили аэро-

ДЕВУШКА В ШЛЕМ

В. ПРОЖУГИН

Тамара Русакова родилась за Октябрьской революции историч семнадцатого года. Она—одна из про того с любовью и гордостью рат: «вот она, наша большевик выросла». На-днях ей исполнилось семнадцать лет, но как она не жа на последствия прошлого поколения! Отробная, цвая, в синем комбинезоне, со на голове, быстрой уверенной по шагает Тамара по аэродрому. В поровнялась с ярко-блестящим солнце самолетами, у которых заб и оживленно копошатся люди в бинезонах пилотов. Строево вы нись во фронт и взяв руку под козырек, она четко отрапортовала по командиру эскадрильи о своей готовности к первому самостоятельному вылету на самолете.

Командир эскадрильи тов. Демченко не раз слышал самые лестные отзывы летчика - инструктора т. Прокопенко о своих постит и большом самообладании мы Русаковой. Да он и сам кратно убеждался в этом, наблю ее последними полетами, посаж ведь это полеты с инструктором.

И, немного подумав, командир рядия заявил:

— На этот раз, тов. Русаков тим вместе. Если все будет в по тогда полетишь одна...

— Внимание!

— Есть внимание.

— Контакт!

— Есть контакт.

И мотор запел свою мелодичн таллическую песню. Самолет ре с места и торопливо побежал по Еще мгновение, и он уже высо над аэродромом, упоен в темно-вую высь мужественного комси ного пилота Тамару Русакову.

Вдруг оборвалась прилу песня мотора. Десятки таких ж как и Тамара Русакова, пилоты ливаемых с аэродрома за сам пор-рванулись между собой в с ным вниманием продолжали свои дения. Самолет, вырезывая иза ромом, плавно шел на посадку ключенным мотором. И когда зем до самого близко, мотор вновь тал. Никаким бреющим полетом лась над аэродромом молодая на на пилотка Тамара Русакова.

Самолет приземлился, сделав в скую посадку на «три точки». бинка выдержи комендир. Всем тов. Демченко и Тамаре. Обе с оба радовались радостью победи

— Ну, Русакова, я не предпол ты такая находчивая, такая — как — заявил по возвращении пи командирдивы.—Теперь ты смел жешь летать одна.

Этот день был радостным д только для Тамары, но и для к ра эскадрильи Деменко, кот структора Прокопенко, старав высокому летному мастерству ста обязана своим посещением лоты.

На следующее утро Тамара Р первый раз в жизни поднялась над землей. Одна, без пос помощи. Радостной гордостью в ным большой ответственности ренную машину выполнилось с ре. Управляя рулем самолета ступенькам в кабину пилота, она ра. она невольно ощущала биен го сердца.

В этот день Тамара впервые ильи встречала восход солнца. ные огненные лучи восходящег ла ласкали и приветствовали ку юную девушку-пилота, ко щую рано смелых, отважных лю нашей великой пролетарской

*

В прошлом году к праздн шестнадцатой годовщины Окт в аэроклубе Воронежского ав оказалась состоявшей валета кисты молодых пилотов, получ ванию и практику летного д отрасли от производства. В чис ков, успешно закончивших пр первой степени пилотажного м ма, была тоже девушка. Имя фамилия—Русакова.

Нина и Тамара Русаковы—не фамильцы, а сестры. Нина од дом старше Тамары, сейчас она ко по заканчивает К-скую военно ную школу.

Когда Нина вступила в Воро аэроклуб для обучения летно Тамаре не было и семнадцат что и послужило причиной к ей в прочие в пилотский кружо до домой. Тамара, зарыпыпел душки, долго «ревела», доса свою мать за то, что та ее р таким большим опозданием.

Но теперь Тамара уже не в мать,—она тоже летает, летает и не хуже, а лучше, чем ее с на—старшая сестра Нина.

*

Сегодня—День авиации. Ра праздничный день трудящихся страны. В рокоте моторов, в пе песне пропеллеров сотен лучш воздушных самолетов, упор лучшая, бесстрашная не прозвучит сегодня несокрушим советского воздушного флота. победную симфонию стальны душных корабелей вплетется молодой песни самолета, у мого Тамарой Русаковой

Открытие съезд советских писателей

С докладом о советской литературе выступил А. М. ГОРЬКИЙ

У здания московского Дома союзов, на котором реет огромный транспарант — «Первый всесоюзный с'езд писателей», собравшие тысячи рабочих-литературоведов столицы. Многие из них не имеют билета—Колонный зал не может вместить и сотой части всех желающих. Но все пришли сюда хотят увидеть мастеров художественного слова. Они хотят запечатлеть в своей памяти лица зарубежных друзей—гостей с'езда.

В зале многолюдный гул. Оживленная речь на самых разнообразных языках народностей Советского союза. Здесь встретились писатели всех республик великой страны социализма, всех национальностей, многие из которых до революции не имели совсем своей литературы.

6 часов 30 мин. вечера.

По залу прокатывается грон долго не смолкающих аплодисментов, крики «ура». На трибуне появляется АЛЕКСЕЙ МАКСИМОВИЧ ГОРЬКИЙ. Делегаты с'езда, гости, стоя, приветствуют великого пролетарского писателя.

— С гордостью и радостью открываю первый в истории мира с'езд литераторов Союза советских социалистических республик, обнимающих в границах своих 170 миллионов единиц, — говорит в заключение своего вступительного слова Алексей Максимович. Он оставляет трибуну под новый взрыв бурных аплодисментов и приветственных возгласов.

Слово для предложения получает председатель ленинградского отделения Союза советских писателей тов. ТИХОНОВ.

От имени московской, ленинградской, украинской, белорусской и трех закавказских делегаций тов. Тихонов предлагает состав почетного президиума с'езда.

— СТАЛИН!

Любимое имя вождя вызывает в зале мощный отклик — долго не утихает бурн рукоплесканий, из конца в конец перекатывается «ура». Зал стоя, долго аплодирует.

Под шумные овации с'езд избирает в почетный президиум тт. СТАЛИНА, МОЛОТОВА, КАГАНОВИЧА, ВОРОШИЛОВА, КАЛИНИНА, ОРДЖОНИКИДЗЕ, КУЙБЫШЕВА, КИРОВА, АНДРЕЕВА, КОСИОРА, ТЕЛЬМАНА, ДИМИТРОВА, ГОРЬКОГО.

Председателем с'езда под горячие одобряющие одобрения зала избирается АЛЕКСЕЙ МАКСИМОВИЧ ГОРЬКИЙ.

Рабочий президиум избирается в составе 52 человек. 1. Айни, 2. Бальмонтенко, 3. Бубнов, 4. Демьян Бедный, 5. Б. Иллеш, 6. Гладков, 7. Горький М., 8. Жданов, 9. Джавахишвили, 10. Джабарлы, 11. Иванов, Вс., 12. Кирилова, 13. Кирпотин, 14. Кожевин, 15. Кольцов, 16. Кулиев, 17. Климпович, 18. Кольцов, 19. Купала Янка, 20. Лахути, 21. Леонов 22. Мехлис, 23. Мапышкин, 24. Мирзоян, 25. Новиков-Прибой, 26. Пилняк, 27. Панчи, 28. Панферов, 29. Пастернак, 30. Погодин, 31. Стецкий, 32. Серафимович 33. Сейфулина, 34. Сергеев, 35. Симонов, 36. Сурейман - Из - Ашагастали, 37. Толстой А., 38. Тагиров, 39. Тычина, 40. Таш-Назаров, 41. Тихонов, 42. Торошелидзе, 43. Чарыев, 44. Федин, 45. Фадеев, 46. Шолохов, 47. Шагинян Мариэтта, 48. Ширваи Зада, 49. Эренбург Илья, 50. Юдин, 51. Хэйта, 52. Хайрти.

С'езд избирает затем состав секретариата, мандатной комиссии и редакционной комиссии.

— Слово для приветствия от имени ЦК ВКП(б) и Совнаркома Союза ССР имеет секретарь ЦК ВКП(б) тов. ЖДАНОВ,—об'являет председательствующий на вечернем заседании тов. МИКИТЕНКО.

Громом прокатываются долго не смолкающие аплодисменты. Зал встаёт. Бурная овация.

Тов. ЖДАНОВ передает от имени ЦК партии и правительства пламенный большевистский привет первому с'езду советских писателей и в его лице — всем писателям Советского союза во главе с величайшим пролетарским писателем Алексеем Максимовичем ГОРЬКИМ.

После речи тов. Жданова с обширным докладом о советской литературе выступил встреченный овациями А. М. ГОРЬКИЙ.

ОТ ИМЕНИ 22 МИЛЛИОНОВ

ПРИВЕТСТВИЕ ВЦСПС ВСЕСОЮЗНОМУ С'ЕЗДУ СОВЕТСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов от имени 22 миллионов рабочих и служащих, многих миллионов пролетарских читателей, тысяч начинающих рабочих авторов и литературовцев горячо приветствует передовой отряд мировой пролетарской литературы в лице первого всесоюзного с'езда советских писателей.

От с'езда, который готовился всей страной, миллионы пролетариев Советского союза ждут такой мощной творческой зарядки, которая поможет нашим писателям дальше строить великую советскую литературу, создавать достойные нашей эпохи произведения и в них выразить весь пафос нашей борьбы, всю радость социалистического труда, переделывающего мир и самих нас.

Профсоюзы растят и воспитывают при заботливом участии лучших мастеров советской литературы во главе с Алексеем Максимовичем Горьким сотни и тысячи новых писателей. Заводы, ячейки союзов, МТС, клубы, библиотеки, печать, все идут от с'езда крепить и помощи в этой проводимой вами массовой литературной работе.

Председатель ВЦСПС.

Советская литература в цифрах

МАКСИМ ГОРЬКИЙ — самый популярный писатель в СССР. За время с 1928 по 1933 год выпущено 247 томов сочинений Горького с тиражом в 18 млн. 963 тыс. экземпляров. Любопытно, что за 1893—1906 гг. было выпущено всего 63 книги Горького с тиражом в 561 950 экземпляров, а за 1907—1917 гг.—40 книг с тиражем 248 930 экземпляров.

★

В ДВА РАЗА УВЕЛИЧИЛАСЬ книжная продукция СССР по сравнению с довоенным временем. Если в 1913 г. в России (в современных границах СССР) было издано 27 100 названий книг, то в 1931 г. эта цифра возросла до 53 674 названий.

★

В ЦАРСКОЙ РОССИИ за 30 лет (1887—1916 гг.) было издано 2 млрд. книг. В СССР за 15 лет издано 5 млрд.

★

НЕПРЕРЫВНО РАСТЕТ выпуск художественной литературы на национальных языках СССР. У народов, не имевших раньше своей письменности, возникает собственная литература, растут учены талантливых поэтов и прозаиков. В 1928 году было издано 2 млн. 860 тыс. листов-оттисков художественной литературы на национальных языках, в 1933 г.—9 млн. 240 тыс.

★

КЛАССИКИ ЖАНРОВ в СССР в огромных тиражах. За один 1933 год издано 102 произведения классиков с тиражом 104 млн. 185 тыс. экз.

Старые большевики—съезду

Всесоюзное общество старых большевиков обратилось к первому всесоюзному с'езду советских писателей с приветствием.

«Президиум общества старых большевиков,—говорится в приветствии,—горд тем, что первый Всесоюзный с'езд советских писателей двор могучий рост, тем, что первый Всесоюзный с'езд советских писателей двор могучий рост, что дальнейшему развитию художественной литературы, которая должна помогать нашим поколениям строить мир, создавать в повести, рассказе, романе, поэме, пьесе всю красоту нашей партии, создавной Лениным, все величие нашей борьбы, всю мощь нашего пролетарской революции, все богатство нашей сегодняшней социалистической стройки, показать лучший образец руководства пролетарской партии, которая не ниже 6 р. рв. Сталиным гигантскими шагами вперед, к полной победе коммунизма.

Подоплека японских провокаций

ПАРИЖ, 16 (ТАСС). — «Зар», комментируя сообщение об аресте советских граждан на КВЖД, пишет, что споры были производены как раз накануне после того, как переговоры о КВЖД были прерваны вследствие невозможности согласиться на претензии японцев, которые требовали покупить дорогу за бесценок.

«Советский союз—указывает газета,—делал значительные усилия в интересах мира, согласившись уступить на требования японцев, предложив им продавать дорогу. Сегодня они идут еще дальше. Наступает стадия дипломатических провокаций».

ГОЛОДОВКА ШОЛОМА

ХАБАРОВСК, 16 (Роста). Как сообщают из Харбина, арестованный около месяца тому назад без всяких причин помощник начальника станции советский гражданин Шолом в знак протеста против бесчеловечного ареста об'явил голодовку, требуя скорейшего разбора его дела.

В связи с сильным ослаблением организма и тяжелым заболеванием после шестидневной голодовки тр-н Шолом 16 августа переведен из тюрьмы в больницу. Состояние его здоровья вызывает опасения врачей.

ОТКРЫТИЕ ЗАГОТОВКИ САХСВЕКЛЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ОБКОМА ВКП(б)

1. Признать, что большинство свеклосеющих районов, совхозов и колхозов совершенно забыли о прошлых свеклы, характерной сортировке после больших осадков, выпавших на последнее время.

Особенную невнимательность к организации приемки свеклы проявляют АННЕНСКИЙ, АРХАНГЕЛЬСКИЙ, ПАНИНСКИЙ и ЩУЧЕНСКИЙ районы, а также ПУГАЧЕВСКИЙ, МИХАЙЛОВСКИЙ, «УДАРНИК» и другие свеклосовхозы.

2. Обязать секретарей райкомов ВКП(б), начальников политотделов, директоров МТС и совхозов и председателей колхозов немедленно закончить прополку свеклы, закончить полную очистку ее от сорняков не позднее 25 августа.

Предложить секретарям райкомов ВКП(б) к 28 августа письмом сообщить Обкому о выполнении настоящей директивы.

3. Вызвать 19 августа на бюро Обкома с докладами об очистке свеклы от сорняков секретарей райкомов и начальников политотделов МТС и свеклосовхозов ЗАДОНСКОГО и БОРИСОГЛЕБСКОГО районов.

4. С целью получения максимального прироста и накопления в свекле сахара в остающийся вегетационный период предложить директорам МТС, совхозов и председателям колхозов провести дополнительное рыхление междурядий свеклы мотыгами «Украинка», «Сновинка» и др. закончив эту работу не позднее 5 сентября.

Секретарь Обкома ВКП(б) ЯРЫГИН.

Ударник колхоза «Красный Октябрь», Михайловского района, К. Тимченко получает аванс в счет трудодней

ВЫШЕ ТЕМПЫ ЗЕРНОПОСТАВОК!

НИ ОДНОГО ОТСТАЮЩЕГО РАЙОНА, МТС, СЕЛЬСОВЕТА И КОЛХОЗА!

СВОДКА ЗАГОТЗЕРНА НА 15 АВГУСТА

НА 15 АВГУСТА КВАРТАЛЬНЫЙ ПЛАН ЗЕРНОПОСТАВОК ВЫПОЛНЕН НАШЕЙ ОБЛАСТЬЮ НА 32,3 ПРОЦ. ПРИРОСТ ЗА ПЯТИДНЕВКУ—11,2 ПРОЦ.

ПЕРВАЯ ЗОНА			
Подгоренский	1225	40	14
Калачеевский	1038	39	11
Павловский	730	37	10
Михайловский	708	33	10
Петропавловский	918	32	10
Россошанский	817	31	9
Верхнехавский	1179	30	19
Воробьевский	649	28	8
Богучарский	933	27	7
Каширинский	804	26	4
Новохоперский	640	18	5
Бобровский	825	15	6
ВТОРАЯ ЗОНА			
Лискинский	1180	47	12
Острогожский	1353	35	11
Давыдовский	647	35	9
Коротоякский	590	33	11
Алексеевский	991	32	11
Будённовский	805	30	13
Бутурлиновский	9350	30	11
Лосевский	209	29	5
Ольховатский	574	26	9
Ровеньский	414	17	8
Ведлинский	418	13	8
Никитовский	442	12	6
ТРЕТЬЯ ЗОНА			
Ленинскосшанский	1722	55	13
Красненский	1721	49	15
Семилукский	956	43	12
Елецкий	1400	41	14
Грязевский	691	29	9
Землянский	1165	19	9
Рожд.-Хавский	445	14	8
Хлевенский	323	13	4
Нижнедевицкий	809	10	7
Становлянский	583	15	5
Шатовский	323	12	5
Репьевский	561	11	5
ЧЕТВЕРТАЯ ЗОНА			
Грязинский	2803	66	19
Рамонбурский	1673	52	15
Козловский	1449	40	13
Старопрудовский	1895	36	—
Инкифоровский	2310	36	12
Новосокольский	892	35	12
Лев.-толстовский	1289	31	11
Лебедянский	1768	27	9
Дашковский	1808	23	9
Добровский	851	22	14
Дрезгинский	471	19	8
Усманский	1041	15	7
ПЯТАЯ ЗОНА			
Тонаревский	2123	46	11
Жердевский	2355	83	11
Добринский	2374	33	15
Алешинский	1490	80	12
Шуйский	1579	29	12
Мордовский	1722	28	17
Верхнеказанский	1818	27	16
Березовский	298	27	9
Алексеевский	575	26	10
Задонский	730	16	8
Липецкий	1348	15	7
Пашинский	813	13	6
ШЕСТАЯ ЗОНА			
Уваровский	1305	45	11
Шехманский	2255	45	15
Мучкапский	2477	45	15
Новохоперский	953	38	11
Таловский	1241	37	10
Бобровский	1420	36	10
Песковский	1131	35	11
Воронежский	1347	35	11
Борисоглебский	1429	33	11
Ельнь-поленовский	1043	32	11
Покрово-марфинский	917	15	7
Архангельский	333	9	4
СЕДЬМАЯ ЗОНА			
Мордовский	1123	59	26
Ржаксинский	4724	52	20
Рассказовский	2030	52	22
Расшитский	2183	48	15
Тамбовский	2050	47	10
Заметчинский	1768	40	15
Инжавинский	3020	39	15
Сампурский	2524	37	16
Кирсановский	4151	33	15
Сосновский	2703	33	15
Пичаевский	2224	32	14
Верхнеказачинский	554	24	12

ПРИМЕЧАНИЕ: Первая цифра показывает количество сданного хлеба (в тоннах) за пятидневку, вторая — процент выполнения квартального плана, третья — прирост за пятидневку в процентах к квартальному плану.

ХУДОЖНИКИ ПОЛЕТА

Над головой летчика в туманной дымке плавается земля. Алексей Благовещенский обернулся. Сзади в полукруглом колесным виде идут самолеты Смолятина и Быкова.

Это молодые пилоты — его ученики. Сейчас они внимательно следят за сигналом ведущего самолета. Вот он сейчас вскинул руку на себя: аппарат, войдя в обратный штопор, как кортуна, сложивши крылья, ринется навстречу земле, и сзади идущие самолеты немедленно последуют за ним.

На шестом витке Алексей выравнял самолет и пошел по прямой, наверстывая высоту.

Как только идущий в хвосте самолет Быкова вышел из штопора и устремился за впереди идущим, Благовещенский приготовился к новым фигурам.

Медленный и монотельная бочка. Вдалеке бы, что фигуры эти сходны между собой, но применение рулей и действующие на самолет силы совершенно различны.

Благовещенский любит эту фигуру. От мысленно всегда рисует и с восхищением переживает картину, как самолет, внезапно и моментальна бочка. Вдруг идет, как бурная, неповторимая с своим корпусом, сложно дополнял работу пилота.

Раз... Два... Еще один счет, еще виток... Алексей уверенной хваткой взял руль высоты, чтобы скомбинировать его действие с рулем направления, и, выведя горизонтальное положение самолета, резко взял на себя ручку, дав правую ногу...

Раз... И самолет вошел в горизонтальный штопор, а так называемую моментальную бочку. Это одна из сложнейших фигур пилотажа.

Четко видит в глаз Горизонт, бешеный штопор, а так называемую моментальную бочку. Это одна из сложнейших фигур пилотажа.

Четко видит в глаз Горизонт, бешеный штопор, а так называемую моментальную бочку. Это одна из сложнейших фигур пилотажа.

Глубокая, безумная, с бездонными дорывами ветра мочь.

До аэродрома более ста километров. От этих условных витков Ивлев самый требовательный замысел пилота в области высшего пилотажа машина всегда отвечает четкой, безукоризненно отшлифованной фигурой.

Это значит—быть мастером, художником своего дела.

... Алексей Благовещенский заглянул на инфербалет часов. Время выходит, в запасе еще одна фигура, одна из самых трудных.

Когда планирование достигло выше критической скорости, Благовещенский дал ногу и в то же время медленно, медленно отдал ручку влево до упора кабины.

Самолет сначала перешел в пологий правый вираж, и лишь только летчик положил левую руку на борт, самолет вошел в обратный штопор со скоростью сорока пяти километров.

Виток за витком. Центростремительные силы пяти летчика от сиденья. Плотным, как тяжелой прибойной волной, непрерывным, бешеным потоком в лицо ударяет ветер. Ему нужно толкается в ноздри, в плотно сжатые губы. В гиканье в свисте земля устремилась навстречу самолету.

Третий, четвертый, пятый... Виток за витком...

Благовещенский спокойно тянется руль направления в нейтральное положение, а ручку на левого упора кабины перевел к середине доски с приборами, взял слегка на себя... Ждет. Он знает, что сейчас самолет перейдет в нейтральное пикирование.

Легким движением ручки на себя он перевел самолет по прямой в нормальное пикирование.

Жаль... Последние минуты истекают. Полет кончается. Благовещенский опустился. Самолет Быкова плавно выравнивался, выходя из круг ведущего. Алексей пошел на посадку.

★

Перегрев.

Но где причина? Число оборотов винта говорит обратное, не перегрев мотором.

Недостаток воды?

Не может быть. Самолет заправлен по всем требованиям. Значит...

Вихрь летчика, предусмотрительно метнулся в темную пропасть за бортом. Но там сплошная тьма, вихрь ночной пронзителен.

Жаль... Последние минуты истекают. Полет кончается. Благовещенский опустился. Самолет Быкова плавно выравнивался, выходя на круг ведущего. Алексей пошел на посадку.

★

Перегрев.

Но где причина? Число оборотов винта говорит обратное, не перегрев мотором.

Недостаток воды?

Не может быть. Самолет заправлен по всем требованиям. Значит...

Вихрь летчика, предусмотрительно метнулся в темную пропасть за бортом. Но там сплошная тьма, вихрь ночной пронзителен.

Благовещенский спокоен. Он трезво смотрит в лицо действительности и делает правильные практические выводы. Опытность не стоит еще критических моментов, но если в организме самолета возник дефект, то что раньше он будет устранен, тем лучше. Если в нем возникнет что-нибудь дефектное, то он будет приостановлен. Летчик знает. Я знаю!

Пусть незнаком район. Карта говорит о том, что сейчас под самолетом леса, их кустарники. Горизонтали далеко повернули на запад, растянув гипотенузу высоты, выложенной на километры... Вину — равнина.

На равнине — населенный пункт. Так по крайней мере говорит карта.

— Сигнал!

Повернув руль направления, он подставил ветру килевую плоскость. Благодаря естественной устойчивости самолета в разнице в скоростях обоих крыльев, самолет, было накренился, но летчик отпарировал стремление самолета элеронами. Машина скользнула на крыло и под крутым углом начала отдавать высоту.

Выбрать площадку... Где ее найдешь, если поле ковыло молчит, закутанное чернильной ночью?

Алексей Благовещенский мельком взглянул на альтиметр. В уме он решает задачу, в которой известны данные: количество оборотов винта и высота падения. Требуется узнать, в какой момент надо выравнять самолет и начать полет над полем посадки на критическом высоте.

Но решить эту задачу нельзя, не выяснив еще одного неизвестного показатель альтиметра не успевает реагировать на скорость. Допустим, фактическая высота всегда меньше цифры показателя альтиметра. Меньше?

На сколько?

Непрерывный темень ночи. Шальной, разгульный ветер. Это — факторы, не позволяющие вывесть сигнальную формулу. Здесь таблицы данные бессильны. Одна же — в искусстве летчика, в его светлом чувстве, выработанном умением, инициативой врождённой, которая дает реагировать каждой клеточкой, каждым нервом, каждым чувств на малейшие вибрации машины.

Самолет, скользя на крыло, со все нарастающей скоростью.

Десять... Пятнадцать... Двадцать... Алексей отсчитывает секунды по хронометру... Двадцать две... Двадцать пять...

Стон!

★

Если летчик решил сдаться, то пусть мотор снова забирает, пусть работают безукоризненно доныстя винты, летчик решением не изменит.

Уравнение с двумя неизвестными решено. Теоретические расчеты, умноженные на личный опыт, на искусство мастера-летчика, полонили предел использования на крыле. Благовещенский выравнял самолет, и крыло за кругом, медленно, но уверенно снижались, нащупывая грани точками земли.

Шасси легко коснулись бархатного, чуть серебряного розового покрова поля.

★

Через пятнадцать минут самолет, не считаясь с направлением ветра, был готов к взлету. Оказалась неисправной трубка водяного охлаждения, а потому шлянь суховарки.

Благовещенский выложил предупредительный бинт на подозрительное место трубки и уверенно сел в кабину.

И так всегда...

... Самолет взлетел, нырнул в непроглядную темень. Пусть никто не видит, но традиция Алексея Благовещенского такова:

— На одной неточности ни во полета, ни в пилотировании, ни в посадке.

М. ЛЕБЕДЕВ.

ЭКИПАЖ СОВЕТСКИХ САМОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ В РИМЕ

В последнюю минуту

НАПАДЕНИЕ ХУНХУЗОВ НА УЧАСТКИ КВЖД

ВЕЙПИН, 12. (ТАСС). — Как сообщают из Харбина, 8 августа на станциях Сиитмыза (Восточная линия КВЖД) прекратилась всякая связь. На станции происходила стрельба. Гарнизон охранных войск на станции в количестве 120 человек, имея в своем распоряжении пулемет, восстал и открыл беспорядочную стрельбу по поселку станции и затем начал грабить. Ранен один рабочий, разграблена квартира машиниста, уведены в плен 5 человек. Всем ни удалось скоро бежать. Восстановление повреждений телеграфные и телефонные аппараты, расхитили части и затем уже в селитки.

8 августа в частном поселке станции Эрценинцзы происходила перестрелка между полицейскими и нападавшими хунхузами. Во время перестрелки хунхузы тяжело ранили комендант-маньчжура и забрали четырех корейцев, которых увели в сопки.

10-го при следовании патонетки в четырех километрах от Ханьдюхенцзы на нас напали хунхузы и обстреливали. Убиты начальник охраны ветки и 2 служащих ветки.

10 августа на перегоне Хайлин — Шаньшин на артель рабочих напали шайка в 50 вооруженных хунхузов. Убит рабочий - маньчжур. Уведены 4 рабочих.

10 августа на перегоне Шаньшин-Хайлин на полужаворку рабочих напало 10 хунхузов, которые разграбили имущество служащих.

9 августа на перегоне Дуйцинышень (691 километр) 100 хунхузов напали на артель рабочих, возвращавшихся с работы на разъезд Ливудин. Хунхузы увели в плен 3 рабочих, остальные рабочие разбежались. На перегон отправлен вспомогательный поезд с 40 охранниками.

12 августа с закрытого разъезда Уши, одного станции Горлос на полуказарму рабочих напали хунхузы.

В Москву

ПРАГА, 17 (ТАСС).—Сегодня советская вокзальная выделена в Москву. Вокзальная проводка отрядов в составе десяти чехо-словацких военных самолетов. Для проводов вокзальная на аэродром собрались руководители чехословацкой армии, министерства, стратегических дел, представители полиции.

Невеселые дела германской индустрии

БЕРЛИН, 17 (ТАСС). — Недостаток сырья в Германии вызывает правительство принимать все более жесткие меры, ставящие под угрозу работу целого ряда германских отраслей промышленности. 16 августа дирижёнтой комитета по контролю над цветными металлами запрещено употребление цветных металлов для производства различных изделий, в частности изделий электротехнической промышленности и почти всех видов предметов широкого потребления. Запрещено также употребление цветных металлов для производства частей автомобильных кузовов. Запрещение не распространяется на сплавы, изготовленные для экспорта.

Ответ. редактор АЛ. ШВЕР.

Вороне. тип. «Ком. газ» «Коммуна» Проспект Революции, 54