Сегодня—день авиации

# ...И В КАЖДОМ ПРОПЕЛЛЕРЕ ДЫШИТ СПОКОЙСТВИЕ НАШИХ ГРАНИЦ

Цена 5 коп

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Ленинская СМЕНА

18 августа 1933 г. № 190 (1301)

ОРГАН ГОРЬКОВСКОГО КРАЙКОМА И ГОРКОМА ВЛКСМ | ГОД ИЗДАНИЯ 5

„У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь" *И. Сталин*

## МНОЖИТЬ ПОБЕДЫ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Сегодня весь пролетариат, вся трудящаяся молодежь СССР отмечает десятилетие существования нашей молодой и мощной советской авиации.

Усилиями нашей коммунистической партии при огромном внимании к вопросу авиации непосредственно со стороны тов. Сталина и при активной поддержке со стороны всего рабочего класса, наша авиация быстро завоевывает одно из первых мест в мире.

«Характерным показателем нашего движения вперед в области авиации в течение первой пятилетки являются размеры капиталовложений в авиационное дело. Они почти в два с половиной раза больше того, что предполагалось вложить по пятилетнему плану.

«По производственному применению авиации мы теперь занимаем первое место в мире» (Куйбышев).

Советская авиация является одним из величайших факторов социалистического строительства. Ее применение во всей системе народно-хозяйственной жизни нашей страны становится необходимейшим фактом осуществления задач второй пятилетки.

В настоящее время авиация находит все более широкое применение в области транспортного обслуживания населения, в области сельского хозяйства (борьба с вредителями с. х. посевов и др.), аэро-фото-с'емка, борьба с лесными пожарами, связь с отдаленными районами Советского Союза, культурное обслуживание нацреспублик и др.

Великие пространства Советского Союза покрываются густой сетью авио и гидролиний, аэропортами, аэродромами, гидродромами и посадочными площадками.

В 1928 году общая протяженность линий составляла: 11,4 тыс. клм., в 1932 году она уже составила 30,2 тыс. клм., а в этом году она будет доведена до 35.933 километров.

Развиваются внутриобластные и внутрикраевые воздушные сообщения. Наш край в 1934 году будет иметь 3 новых действующих авиалинии: Горький—Чебоксары—Йошкар-Ола — Ижевск; Горький—Павлово—Муром—Кулебаки—Выкса; Горький—Шахунья—Котельнич—Вятка.

Советская авиационная промышленность достигла крупных успехов в своем развитии: «У нас не было своей авиапромышленности—у нас она есть теперь» (Сталин).

Мы имеем также прекрасные образцы самолетостроения, как АНТ-14, Сталь-2, Сталь-3, построенные целиком из советских материалов и советскими специалистами. Эти конструкции ничем не уступают заграничным и даже превосходят их по качеству.

Завоевывая прочно передовые позиции на хозяйственном и культурном фронте в мирное время, наш гражданский воздушный флот одновременно является могучим средством обороны границ советского государства во время войны.

Задачи нашей страны, поставленные авангардом пролетариата—коммунистической партией и ее вождем т. Сталиным,—задачи второй пятилетки—требуют героических усилий со стороны рабочего класса и всех трудящихся Советского Союза, со стороны комсомола и всей трудящейся молодежи, быстрейшего их разрешения для построения социализма.

В связи с этим, укрепление растущего воздушного флота есть также одна из сложнейших и крупнейших задач.

Комсомол—передовой авангард трудящейся молодежи, верный помощник большевистской партии, призван сыграть колоссальную роль в деле укрепления советского гражданского воздушного флота.

Для успешной и плодотворной работы наших воздушных линий нужны новые тысячи руководителей, нужны советские, по-большевистски работающие, специалисты. Ленинский комсомол должен дать эти кадры, посылая лучших товарищей на учебу в авиаинституты, техникумы и рабфаки.

Для укрепления работы местной авиации нашего края, в комитеты содействия ГВФ также должны быть выделены передовые ударники комсомольцы, рабочие и колхозники.

Комсомольская инициатива должна найти себе широкий размах в улучшении работ планерных школ, авиауголков, филиалов аэроклуба, а также и в организации новых, развертывая как можно шире их на каждом заводе, фабрике, колхозе, МТС. Нужно по-боевому реализовать постановление ЦК ВЛКСМ по этому вопросу.

Наш ленинский, дважды краснознаменный, комсомол, являясь шефом военно-воздушного флота, несет большую ответственность за подготовку кадров в авиачасти РККА. Горьковская организация не может похвалиться достижениями в работе на этом участке.

«Поэтому, первое требование, которое пред'являет военно-воздушный флот к своему шефу—ленинскому комсомолу—повысить темпы и качество работы на всех фронтах социалист. строительства». (Алксинс).

Комсомол также должен помнить, что укрепление обороноспособности страны будет зависеть от того, насколько он осуществляет задачу, поставленную партией об освоении техники.

«Выдающуюся роль в будущей войне будут играть механизация и моторизация РККА, бронетанковые части, морской флот и особенно военно-воздушные силы, укреплению которых ленинский комсомол должен уделить особенное внимание» (IX с'езд ВЛКСМ).

Комсомол края, борясь за повышение качества авиашефства, должен широко развернуть агитационно-массовую работу среди призывников и трудящейся молодежи за авиационную грамотность, за энергичную борьбу в области освоения авиационной техники и ее перспектив в будущей войне и противовоздушной обороне.

## ВСЕ ВЫШЕ...

Мы рождены,
чтоб сказку сделать
былью,
преодолеть
пространство и простор,
Нам разум дал
стальные руки —
крылья,
а вместо сердца —
пламенный мотор
Все выше,
выше
и выше
стремим мы полет
наших птиц,
и в каждом
пропеллере
дышит
спокойствие
наших границ.
Бросая ввысь
свой аппарат послушный,
или творя
невиданный полет,
мы сознаем,
как крепнет флот
воздушный,
наш первый в мире
пролетарский флот.
Все выше,
выше
и выше
стремим мы полет
наших птиц,
и в каждом
пропеллере
дышит
спокойствие
наших границ.
Наш острый взгляд
пронзает
каждый атом,
Наш каждый нерв
решимостью одет.
И верьте нам:
на всякий
ультиматум
воздушный флот
сумеет дать ответ.
Все выше,
выше
и выше
стремим мы полет
наших птиц,
и в каждом
пропеллере
дышит
спокойствие
наших границ.

На черные, злобные
Вражьи угрозы
Ответ мы имеем один:
Ни стройку, ни сушу,
Ни море, ни воздух
Советской страны
Не сдадим.
Пропеллер,
Веди разговор
Краснозвездный,
В тебе
Нашей стройки судьба,
Подшефны нам:
Суша, и море; и воздух
А шеф —
ВКП и борьба.
(А. ЖАРОВ).

## Воздушные когорты

...Военные действия начнутся в воздухе в форме газовой атаки, на неприятельский город или схватки воздушных сил противника. Стаями или в ступенчатом строю самолеты будут стремительно приближаться к своей цели. Это будут бомбардировщики. На каждом из них будет двухтонная бомба, способная вырыть воронку, в которой можно свободно поместить фундамент шестиэтажного дома. Это будут легкие бомбардировщики, перехватчики и истребители, способные взмывать почти что в стратосферу со скоростью от 380 до 420 километров в час.

Самолеты будут лететь высоко. Соединение бомбардировщиков будет парить на высоте 8000 метров.

...Бои в небе и сражения между небом и землей будут обязательным прологом ко всякой операции на суше или на море.

Так описывает грядущую войну и участие в ней авиации известный американский публицист В. Болдуин в своей статье «Начнется в воздухе, закончится в грязи...», недавно опубликованной в «Нью-Йорк Таймс».

Внимательный читатель сразу различит в этой мрачной картине будущей мировой войны значительный налет влияний английского теоретика Фуллера, выступившего с теорией о том, что будущая война — это война машин, т. е. как он пишет—самолетов, танков, усовершенствованных станковых пулеметов и др.

Анализ действительного положения вещей со всей очевидностью устанавливает, что эта теория Фуллера—неверна. По большевистской оценке Ворошилова, грядущая война будет «войной машин и классов», когда на арену истории выступят, сражаясь не только смертоносные механизмы, но в первую очередь классовые армии, осуществляющие свой последний и решительный бой.

По сравнению с годами империалистической войны, военная авиация на Западе колоссально окрепла и выросла. Если в 1914 году число самолетов в САСШ, Англии и Франции — странах, наиболее мощных в авиационном отношении выражалось цифрой 310, то в 1923 г. их количество равнялось уже 2200, в 1926 г.—2900, в 1930 г.—5200, а в прошлом 1932 г. их насчитывается уже 5500 машин. При этом нужно учесть, что в период войны число самолетов в строю может быть свободно увеличено вдвое. Наряду с большим количественным ростом авиации капиталисты все время улучшали боевую скорость самолетов, их бомбовую нагрузку, одновременно намечая и осуществляя разрешение таких проблем как автожир (самолет, почти нетребующий аэродрома), стратосферный самолет для больших высот, управление аэромашин по радио и т. д.

Указания тов. Сталина о том, что военная промышленность капитализма не испытывает жесточайших ударов кризиса, которые ощущают на своих плечах ее соседи, подтверждаются со всей очевидностью на участке авиации фактами капитального строительства авиазаводов и громадного увеличения боевой авиапродукции Запада.

Старая царская Россия не имела не только своей авиационной промышленности, она не обладала вообще сколько нибудь развитым воздушным флотом. Ее аэропланы импортного производства, насчитывались буквально единицами и были поставлены на службу войне.

После окончания гражданской войны вся советская общественность занялась созданием и укреплением нашей авиации. 18 августа 1923 года по инициативе М. В. Фрунзе было организовано добровольное общество друзей воздушного флота (ОДВФ). Позднее оно слилось с Доброхимом и ОСО, превратилось в Осоавиахим и стало развертывать свою еще более кипучую деятельность по укреплению авиации, по созданию кадров летчиков, конструированию новых типов машин и т. д. и т. п.

При могучей поддержке всей общественности, под руководством коммунистической партии, советская авиация добилась больших успехов.

У нас, в СССР развилась сильная военная и гражданская авиация. Число машин из года в год растет. Гражданская авиация выполняет самую разнообразную политическую, массовую и культурную работу. Там, где раньше нужно было пробираться неделями на верблюдах, теперь можно перелететь на аэроплане в 2—3 часа. И не только на юге, но и на севере на линиях Восточная Сибирь—Якутия. Для того, чтобы преодолеть путь Иркутск—Якутск нужно было затрачивать зимой 60 суток. Сейчас же вместо долгих месяцев странствия на лошадях, лодках, собаках и оленях дистанция Иркутск—Якутск в оба конца покрывается МЕНЬШЕ, ЧЕМ В ПЯТЬ СУТОК.

За долгие годы упорной борьбы у нас, в Советском Союзе, под руководством партии, создана мощная авиационная промышленность. Тов. Сталин, анализируя итоги пятилетки в области промышленности, говорил, что «У нас не было авиационной промышленности—она у нас есть теперь». В этой области мы создали очень многое, позволяющее утверждать, что Советский Союз на фронте авиации успешно догоняет и перегоняет передовые в технико-экономическом отношении капиталистические страны. Вся практика ЦАГИ, работы блестящих авиаконструкторов А. Н. Туполева, А. С. Яковлева и др. продемонстрировали всему миру успехи нашей авиации. Рост авиамоторной промышленности, в создании многочисленных авиазаводов в стране подчеркивает, что только в Советском Союзе возможен небывалый расцвет, как военной авиации, поставленной на службу обороне Союза, так и гражданской, обслуживающей многочисленные потребности социалистического строительства. Наши самолеты, сделанные советскими инженерами из советских материалов такие, как АНТ-14, АНТ-9, Сталь-2, Сталь-3 и ряд других по своим летным качествам не уступают лучшим заграничным машинам. За один только 1932 и часть 1933 года имеется ряд достижений в постройке мягких и полужестких дирижаблей учебного характера и развертывается постройка жестких и цельнометаллических дирижаблей эскадры им. Ленина. Растут инженерно-технические кадры техников-дирижаблестроителей.

Горьковский край еще отстает в области авиации. На его территории проходит только одна авиалиния союзного значения Москва—Казань—Свердловск, пересекающая южные районы края.

Рост нашего хозяйства и возросшие потребности заставляют вплотную ставить вопрос о создании местной авиации на территории Горьковского края. Задача по созданию в кратчайшие сроки краевой авиации, планерных кружков, аэроклубов и летних групп на предприятиях, строительство посадочных площадок, уже успешно начатое пролетарским спортивным обществом «Динамо» в районах и т. д. требуют мобилизации внимания всех трудящихся края.

Президиум Крайисполкома в июле этого года вынес решение об организации краевой гражданской авиации. Намечены авиалинии: 1) Горький—Чебоксары — Йошкар-Ола — Ижевск. 2) Горький — Павлово — Муром — Кулебаки — Выкса. 3) Горький — Шахунья — Котельнич — Вятка. Первая из них является наиболее важной и поэтому должна быть окончена и поступить в эксплоатацию к весне 1934 года, остальные должны быть готовы в остальные месяцы предстоящего года.

Всесоюзный ленинский комсомол, с небольшим два года тому назад взявший шефство над воздушным флотом, поставивший себе задачу добиться еще более высокого уровня боеспособности, дисциплинированности и идеологической устойчивости личного состава военно-воздушных сил, еще более тесно сплачивая их на осуществление генеральной линии партии (из резолюции IX с'езда ВЛКСМ), добился значительных успехов. Укрепление спайки, общения, идеологической связи между личным составом ВВС и ленинским комсомолом дает возможность развить среди воздушных бойцов исключительный энтузиазм и под'ем в деле овладения авиатехникой. Ленинский комсомол является тем источником, откуда для ВВС черпаются лучшие летчики, инженеры, техники, путем укрепления шефской работы выращивают и подготавливаются молодые энтузиасты воздушного дела.

В предстоящем туре империалистических войн, в предстоящей борьбе капиталистического мира против СССР авиации предстоит исключительная роль. Воздушные эскадры, когорты птиц из металла и металла примут в войне самое активное участие в решающих боевых столкновениях, причем сотрутся грани между фронтом и тылом. Война на земле и море дополнится войной в воздухе. Отсюда с железной последовательностью нужно сделать необходимые выводы и понять, что рядом на первое место и радикальным средством обороны будет созданный у нас и развивающийся могучий и крепкий красный воздушный флот.

Н. БАРСУКОВ.

## ГОТОВИМ КАДРЫ ВОЗДУШНОМУ ФЛОТУ

Техникум организовался 25 февраля 1931 года и является еще детищем в деле подготовки требуемых ГВФ высококвалифицированных кадров, но несмотря на свою молодость и при наличии крепко спаянного работоспособного коллектива, имеет ряд крупнейших достижений.

Техникум готовит и выпускает авиатехников с 4-годичным сроком обучения по специальностям: авиамоторостроения и самолетостроения с конструкторским монтажным уклоном, одновременно выпуская командиров запаса ВВС РККА.

Реализуя постановление правительства от 19 сентября 1932 года о высшей школе и техникумах за 1932—1933 учебный год, техникум имеет: полностью разработанную учебную документацию: профили, генеральные учебные планы, учебные планы для каждой группы в отдельности, программы теоретического и производственного обучения, поставлен на должную высоту текущий учет академической успеваемости, перестроены формы передачи учебного материала в сторону усиления лабораторно-лекционного метода, имеется кинопередвижка для демонстрации отдельных лекций и специальных технических фильм, организованы и хорошо оборудованы учебные кабинеты и лаборатории, как общенаучных и технических дисциплин, а также специальные лаборатории — моторостроения, самолетостроения, зажигания смазки охлаждения, кабинеты ВВП.

Организованы учебно-производственные цехи с 100-проц. охватом непрерывно-производственным обучением: станочный, слесарный, сварочный, медно-жестяно-прядельный, столярный, моторный и самолетный; цехи оборудованы требуемыми станками и техническим инструментом.

Имеется библиотека до 25.000 учебных томов, как общей, а также и специальной литературы.

Результатом работы мы имеем по итогам учебного 1932—1933 года:

1. По академуспеваемости курсантов:

отлично—19,9 проц.;
хорошо—43,8 проц.;
удовлетворительно—43,6 проц.;
неудовлетворительно—2,7 проц.

2. Посещаемость курсантов 99,78 проц.

3. Посещаемость преподавателей 99,1 проц.

4. Сданы полные нормы на значок ГТО 93 проц.

5. Сдало нормы по стрельбе на значок «Ворошиловский стрелок» — 100 человек.

6. Учебный план выполнен на 100 проц.

Преподавательским инструкторским составом техникум обеспечен на 100 проц. штатного качественного состава.

Соцсоревнованием и ударничеством весь состав охвачен на 100 проц.

В обеспечение качественной подготовки авиаспециалистов техникум собственными силами создал себе собственную продовольственную базу: организовано пригородное хозяйство на участке 100 гектар пахатной земли, из которых 36 гектар осваиваются озимыми культурами и 64 гектара яровыми и огородными культурами.

По подготовке к новому учебному году техникум полностью выполнил взятые на себя обязательства, согласно конкурса:

а) пересмотрены и утверждены центром учебные планы;

б) произведен текущий ремонт, как учебного здания, так и общежитий, общежитие и техникум радиофицированы:

в) заготовлено топливо на зиму 1933—1934 учебного года с вывозкой на место;

г) вновь оборудована лаборатория электротехники;

д) отремонтирована столовая;

е) проведена подготовительная работа к новому осеннему набору курсантов: мандатной комиссией рассмотрено 384 заявления с документами, из которых допущено к испытаниям 344 человека; разработаны программы испытаний, план работы и расписание с началом работы с 1[-го] августа.

Во всесоюзном конкурсе на лучшее учебное заведение техникум в 1932 году получил премию 5.000 рублей и в всесоюзном конкурсе по «Комсомольской правде» в 1933 году техникум вышел в передовые ряды лучших учебных заведений, получил 83 путевки на санаторно-курортное лечение.

Несмотря на наличие имеющихся достижений, на крепко-сколоченный коллектив, техникум все же нуждается в оказании ему общественной помощи.

Учитывая колоссальнейшее значение дела подготовки авиакадров, в день 18 августа общественность города Горького и районов, общественные и советские организации учтут с большим вниманием значение техникума, дальнейшее его развитие и укрепление и еще больше будут оказывать всемерное содействие и помощь в требуемые моменты.

Одновременно на территории техникума организуется авиавыставка ко дню 18 августа, где будут даны консультации по основным вопросам авиатехники и показами демонстрированием работы авиамоторов.

Шире фронт борьбы за овладение авиатехникой.

Гражданский воздушный флот—могучее орудие социалистической техники—самолет на службу социализму!

Комсомольцы, будьте в первых рядах строителей гражданского воздушного флота СССР.

Начальник техникума ЛЕОНТЬЕВ.
Секретарь ячейки ВКП(б) БОКОВ.
Председатель профкома КРАЙНОВ.

## О ВЫПОЛНЕНИИ РАЗВЕРСТКИ КРАЙКОМА ВЛКСМ ПО НАБОРУ В ВМУ

*Решение секретариата Крайкома ВЛКСМ*

1. За формальное отношение к выполнению решений ЦК и Крайкома ВЛКСМ о наборе в военно-морские училища, секретаря комитета завода им. Ленина тов. ИНОЗЕМЦЕВА с работы снять, исключить из комсомола, вопрос о партийной принадлежности передать в Контрольную Комиссию ВКП(б).

2. Предупредить всех секретарей обкомов и райкомов, что в случае невыполнения в указанные Крайкомом сроки, разверстки набора в военно-морские училища будут применены меры союзного взыскания.

Секретарь Крайкома ВЛКСМ
В. СОЛИН.

Д. КОСАРЕВ

# ЗА БОЛЬШЕВИСТСКОЕ КАЧЕСТВО АВИАШЕФСТВА

Комсомол показал себя способным бойцом на фронтах гражданской войны, восстановления народного хозяйства, в борьбе за выполнение пятилетки в четыре года. Прекрасные страницы вписал ленинский комсомол в борьбе за укрепление обороноспособности СССР своей повседневной помощью РККА, своим комсомольским шефством над военно-морским флотом.

Приняв шефство над военно-воздушным флотом, имеющее значение не только для ленинского комсомола, но и для всей страны, комсомол сделал новый шаг к дальнейшему повышению своей роли в борьбе за укрепление обороноспособности нашей страны.

Наша Горьковская городская организация и ряд сельских районов шефствует над одной из самых крупных авиационных частей Союза, созданной первой пятилеткой—Сещинским аэропортом. Шефство нашей организации над одной из крупнейших авиационных единиц СССР создает нам огромную честь и обязывает честно и безукоризненно ежедневно выполнять те требования, которые пред'являет нам подшефный воздушный флот.

Первым и основным требованием к нашему шефству было—помочь подшефной авиачасти усилить ее боеспособность, помочь командованию части, ее партийной и комсомольской организациям сделать часть одной из передовых в ВВС округа и Союза, сделать часть без единой аварии, без единого дисциплинарного проступка. От нас требовалось окружить подшефную авиачасть общим вниманием и пролетарским влиянием из подшефников бойцов, создать условия для максимального развертывания среди бойцов подшефной части ударничества и соцсоревнования в борьбе за овладение авиатехникой.

Шефство обязывает нас особенно серьезно заниматься вопросами подбора и комплектования кадров для воздушного флота, дать лучших комсомольцев-активистов, с тем, чтобы подготовить из них авиатехников, бортмехаников и инженеров авиации. Вместе и наряду с этим, авиашефство обязывает нас стать застрельщиками и организаторами борьбы за внедрение авиакультуры в широчайшие массы рабочих и трудящихся.

Осуществление этих задач авиашефства требует от наших КСМ организаций повседневной связи рабочих масс со своими подшефными частями, организации посадок лучших ударников производства в авиачасть, повседневной переписки с обменом опытом, приглашения бойцов к себе на производство, посылки культбригад и т. д. Особая ответственность возложена на нас задачей—повседневной материальной помощью подшефной авиачасти для создания лучших условий отдыха и учебы своим подшефникам.

Можно ли сегодня сказать, что мы—городская КСМ организация—выполняем эти пред'явленные требования, оправдываем ли мы на деле звание шефов авиации?

Отвечая на этот вопрос, надо прямо сказать, что за исключением двух заводских КСМ комитетов, мы эти задачи выполняем плохо, целый ряд КСМ организаций систематически не занимаются вопросами авиашефства. К нашему стыду, в городе нет ни одной ячейки или комитета, которые бы вели переписку с шефами. Живая связь, за исключением поездок по большим праздникам, также отсутствует.

В деле оказания материальной помощи, мы за исключением комитета ГРТЗ им. Ленина, который провел значительную работу по радиофикации и телефонизации подшефного авиапорта, и комсомола завода имени Енукидзе, городская организация в целом ничего практически не сделала. Шефский фонд, о котором так много говорили в мае, до сих пор не создан. В создании его бездействуют даже такие передовые организации, как Сормово и Автозавод, несмотря на их большие возможности. Недопустимо позорно мы отстали и в деле сбора средств на постройку эскадрильи им. X с'езда ВЛКСМ.

В области подготовки кадров и внедрения авиационной культуры в массы, наша городская КСМ организация имеет некоторые, правда, далеко еще незначительные, успехи. Одно то, что наш город имеет два огромных авиационных техникума, которые в большинстве состоят из комсомольцев и готовят специалистов для авиации, говорит за многое. В этом году получило значительный размах в нашем городе авиамодельное и планерное дело. Сейчас около 30 пионербаз имеют авиамодельные кружки. Силами комсомола, совместно с Осоавиахимом, до последнего времени было создано 8 кружков планеристов и в период подготовки к 18 августа создается около 20 новых авиакружков, что дает значительный сдвиг по внедрению авиационной культуры в массы молодежи. В городе работают три школы молодых [illegible] планерные школы.

Огромнейшим достижением нашего города ко дню авиации является начало борьбы гор. Горького за создание своей собственной авиационной базы. Рабочие Сормова сегодня практически работают над созданием своего авиационного отделения, сооружая аэроклуб и строя парашютную вышку. Автозавод работает также над разрешением этой задачи. Заводы: «Двигатель революции», «Красная Этна» приобретают на свои средства самолеты, что даст возможность успешно развернуть работу вновь открываемого аэроклуба в городе Горьком. Городская КСМ организация взяла обязательство дать 10.000 членов аэроклуба. Эти обязательства, взятые комсомолом города Горького, должны быть безусловно выполнены.

Отмечая крупные недостатки нашей работы по авиашефству, сегодня, в день авиации, в качестве боевых задач городской организации комсомола, надо поставить задачу немедленного укрепления письменной и живой связи каждой КСМ организации с подшефной авиачастью, задачу — собрать полностью шефский фонд, создать мощный фонд на постройку эскадрильи им. X с'езда ВЛКСМ, шире развернуть деятельность комсомола по внедрению авиакультуры в массы через активное участие в создании аэроклуба, организации кружков авиамоделистов и планеристов, через правильное укомплектование авиатехникумов и укрепление их комсомольских организаций.

Разрешение этих задач повышения качества авиашефства может быть достигнуто только при том условии, если мы раз навсегда покончим с кампанейщиной, которая является главным врагом в шефской работе.

Каждая комсомольская организация, каждый комсомолец в день авиации, проверив выполнение на деле своих обязательств по авиашефству, должны по-боевому мобилизоваться на укрепление авиашефства—являющегося почетнейшей задачей комсомола в борьбе за укрепление обороноспособности СССР.

Фото Богаткова.

Группа молодых пилотов-летчиков [illegible] наблюдает [illegible] полетом товарищей.

# НОВЫМ ОТРЯДАМ АВИАЦИИ—НОВЫЕ ПОПОЛНЕНИЯ КОМСОМОЛЬЦЕВ!

## ВМЕСТО ФАНТАСТИКИ

(На борту самолета, от нашего спец. корреспондента)

Мы входим в облако. Это звучит неправдиво и, мягко выражаясь, странно здесь—на земле. Но всю операцию вхождения в громаду летающей воды мы совершили смело и непринужденно.

Самолет с протяжным громом мотора идет грудью навстречу белоснежному хребту, возникшему в сверкающей синеве неба, как высоты Эвереста. Последний раз мы смотрим на землю—туда, где осталась едва заметная площадь аэродрома, люди, машины, теплое помещение аэропорта, где несколько минут назад, впервые в это росистое и мягкое утро был заведен мотор и он, чихая, стреляя и фыркая всеми своими клапанами и трубами, разбудил авиационный мир.

Так вот, ежедневно на заре, когда спит город и спит река, величаво раз'единившая огромные территории, когда отдыхают от грохота и тяжести машин травы на аэродроме,—поют самолеты перед отправкой в далекий путь. Они идут по насиженным дорогам из Арзамас и оттуда в Муром, на Вятку, Ижевск и оттуда в Чебоксары, с тем, чтобы закончить авиационное кольцо вновь в Горьком.

Наш путь идет по «авиационному шоссе» на Вятку. Лимузин Р—5 нагружен экстренной почтой из края и двумя пассажирами. Один из них—журналист, другой—секретарь Омутнинского райкома партии. Он вчера прилетел в Горький на доклад краевому руководству и уже сегодня имеет возможность вернуться обратно в район.

Я отодвигаю зеркальную плоскость стекла. В кабину врывается ветер. Он обмывает лица, усиливает грохот мотора, доносит тихий свист воздушных потоков в тросах и распорках плоскостей. Я вижу, как перед носом нашего воздушного автобуса вырастает, становится огромной толща облаков. Они совсем близко. Не снижая тона в музыке мотора, не дрогнув, машина вонзается в хлопья. Свет меркнет точно в тоннеле. За стеклами в головокружительном вихре проносится причудливое нагромождение облаков. Затем гаснет мрак, солнце врывается в наши кабины, сзади облака, сзади могучие белоснежные бастионы.

Мы идем с ровным громом над Волгой, пересекаем ее мутное ложе и устремляемся вдоль сверкающих ручьев, рельс железной дороги на север, в чащу лесов, туда, где еще мутно гуляют туманы и мрак еще не разогнан восходящим светилом.

Мелькнула серебряной рыбкой речка Линда. Как на счетах отсчитываются мосты, мостики, полустанции. Приборы дают возможность знакомиться со скоростью и высотой полета. Мы идем на высоте 600 метров со скоростью 180 километров в час.

Могучая спина пилота озабочена. Он знает, что по времени должны быть доставлены ценные пакеты и письма в районы, взята новая почта, отвезены люди, даны указания авиационным работникам. Поэтому, ни одной минуты опоздания, ни одной минуты прогула в воздухе.

Мы летим в обычный, ставший стандартным, рейс. Известно во сколько должны вылететь из Горького, где совершить посадку, во сколько покинуть новый аэродром, где взять на ходу почту. Все размечено, расчитано, вдвинуто в рамки ежедневного расписания.

Через 50 минут наша машина круто идет на посадку. Урень. Сдаем почту. Нам вручают новые пакеты, проверяют мотор. Веселые и молодые аэродромщики расспрашивают о Горьком, интересуются погодой. Дается старт. В Урене были 10 минут.

Я вспоминаю, что вот совсем недавно—года полтора—два назад здесь не было и помина об авиационной площадке, о регулярных авиарейсах как о них не знал и весь край. Вот по этому же самому маршруту мы на динамовских машинах или первый раз на север, летели на Муром и Ижевск, летали по всем направлениям края, прокладывая пути, изучая обстановку, поднимая общественность края на новое, важное дело по сооружению посадочных площадок, на сбор средств на самолетостроение. Тогда беседуя с динамовцами, секретарь КК ВКП(б) тов. Прамнэк отмечал большую и крайне нужную инициативу динамовцев, указывал на необходимость всеми средствами продолжать начатое дело.

Первые посадочные площадки были созданы в Котельниче, Верхошижемье, Вятке, Шабалине, Ижевске, Арзамасе и Йошкар-Ола. Площадки были примитивными—они только позволяли садиться машинам и получать необходимое бензино-масляное довольствие.

Сейчас первые попытки, искания героически смелые вылеты динамовцев и осоавиахимовцев на учебных машинах в глухомань, в неизвестность завершены Крайкомом партии и Крайисполкомом сетью авиационных путей, солидными аэродромами в крупнейших районах края.

Перед Котельничем наша машина несколько раз снижалась к колхозным селениям, бреющим полетом шла над отведенными площадками, где мы на ходу принимали с мачт почту и оставляли почтовые пакеты.

Взошло солнце. Мир стал сверкающе новым, рельефным. К Котельничу подходили, когда земля пробудилась. Аэродром, вынесенный за город встретил нас шумной экскурсией комсомольцев, знакомыми. Машину обступили со всех сторон, комсомольская братва тотчас стала постукивать и прощупывать все части самолета, расспрашивая, разглядывая.

От Котельнича машина идет на Верхошижемье. В этом районе—наиболее удаленном от дорог, была создана посадочная площадка раньше чем в большинстве остальных районов края. Я помню какое незабываемое впечатление произвел первый прилет машины в Верхошижемье в 1933 г. Тысячи людей бросили все свои дела и устремились к «аэродрому», как только завидели стальную птицу. Люди кричали и пели, нажимали со всех сторон, желая во что бы то ни стало увидеть самолет, бежали из ближайших деревень, организовывали добровольную охрану машины.

Сейчас наш прилет не вызвал никакого замешательства в городе, не привлек демонстрации и даже экскурсантов. Нас приняли на аэродроме спокойно и деловито, солидно заправили мотор, приняли почту, и мы отправились в дальнейший рейс, рассекая леса и горбатые полевые дали сжиженной тенью почтового самолета.

Миновали Вятку. Сосед—пассажир, половину пути занимавшийся правкой резолюций, стал озираться по сторонам, сверять скорость полета с ходом часовой стрелки. В общем, он выражал все признаки окончания своего пути.

В Омутнинске мы были во второй половине дня. Сосед покинул сиденье кабины, пожал наши руки и тотчас же приступил к работе, ибо его уже ждали на аэродроме с планами, сметами и резолюциями.

Сел новый пассажир—инженер. Он летит в Ижевск. Познакомились. Сосед заговорил о перспективах на урожай, о разрешении Омутнинской проблемы, за которую с упорством дрался комсомол, рассказывает о планах работы заводов и рудников.

В разгаре нашей беседы, чуткая спина пилота неожиданно повернулась. Пилот улыбается, тычет перчаткой куда-то в землю: глядите, вот здесь будет проходить Омутнинская внутренняя авиалиния. Вон проводят субботник по строительству площадки... Это, кажется, работают комсомольцы второго завода. Хорошие шефы!..

Е. Р[illegible].

Горький—Ижевск, 23 июля 1933 г.

### Навстречу „дню авиации"

◆◆ На предприятиях Балахны развернулся сбор средств на самолетостроение. Собрано более 50.000 руб., на Бумкомбинате собрано свыше 25.000 рублей. Сбор продолжается. Ударники Гидроторфа взяли обязательство: закончить сбор средств к дню авиации на самолет «Чернораменский Гидроторф».

Сегодня проводится массовое гулянье, посвященное авиостроительству.

◆◆ Белохолуницкий район с 13 августа проводит субботники на заводе и в колхозах, средства от которых пойдут на усиление авиации.

◆◆ На средства, поступающие от субботников, проводимых в связи с днем авиации на предприятиях, в колхозах, совхозах и других видов поступлений, Горьковский край получит по плану 6 учебных самолетов, из которых 3 поступят в октябре и 3 в ноябре. Кроме того, для Крайисполкома поступит восьмиместный самолет К-5 и аэросанья «Красного Сормова» и Автозавода дополнительно получат по самолету Ш-2 и для планерных кружков будут приобретены 30 планеров.

*Фото Добровольского*

НАТА ИВАНОВА — комсомолка, первая женщина — пилот, лучшая курсантка авиошколы.

ПЕРВАЯ ЖЕНЩИНА-ПИЛОТ В КРАЕ

## Как я стала пилотом

Я не могу сказать, что желание стать пилотом появилось у меня вдруг, случайно. Давно, когда я еще была пионеркой, меня привлекали гремящие птицы из стали и полотна, прилетавшие изредка в наш город.

А когда у нас в горьковском «Динамо» впервые была организована своя авиошкола, когда я познакомилась с самолетом ЮГ—1 Б. Г. Чухновского, старое желание стало более конкретным. Для меня было только смутным и неясным,—могут ли принять меня в авиошколу по состоянию здоровья или по другим причинам, смогу ли я там учиться, с тем, чтобы стать вполне подготовленным пилотом.

Одна только мысль, что вот может притти такой момент, когда я — обученный и подготовленный пилот — сяду за штурвал самолета или полечу с парашютом, — приводила меня в смущение.

Однако, первые любительские полеты на аэропланах авиошколы Горьковского совета «Динамо» показали мне, что в воздухе я чувствую себя хорошо, не трушу, свободно ориентируюсь в обстановке.

И вот, когда впервые очутилась за облаками, у меня с новой силой возникло желание — **быть пилотом, быть комсомольским часовым воздушных рубежей моей страны.**

В начале этого года я подала заявление в авиошколу. Приняли! Началась учеба. Учусь, без отрыва от производства. Трудно учиться. Все было незнакомо, мудрено. Сидела ночами. С напряжением боролась за технику и думала, неужели я, комсомолка, не обучусь летному делу, неужели отстану? Я была одна женщина в авиошколе. Поэтому для меня лично было особенно важно итти вровень с остальными курсантами.

**Соревнование в учебе показало, что я одна из немногих курсантов-динамовцев сдала теорию на весьма хорошо, одна из первых вылетела в самостоятельный полет.**

И вот теперь, когда я самостоятельно лечу в небо, зная, что впереди у меня вместо инструктора находится мешок с песком, чувствую, что важнейшая ступень по овладению авиационной техникой мной пройдена, что я уже много сделала для того, чтобы быть полноценным комсомольцем-красноармейцем в воздухе, что я конкретно выполняю шефские обязательства над авиацией.

**Я хочу сказать товарищам-комсомолкам, что они не должны бояться авиации, авто-мото, радио, и стрелкового дела, как области мудреной, далекой и недоступной.** Да, трудно, овладевать техникой! Но решительные и физически здоровые комсомолки должны смело итти в планерные и авиошколы, крепить ряды активистов комсомольского шефства над авиацией, быть застрельщиками авиоработы в каждом районе, в каждой ячейке.

Н. ИВАНОВА.

(комсомолка, курсант авиошколы Горьковского совета «Динамо»).

### 21 АВГУСТА—МЕЖРАЙОННЫЙ КСМ АКТИВ

В город Горький приезжает тов. Чемоданов

21 АВГУСТА С. Г. В 6 ЧАСОВ вечера в большом зале Канавинского дворца культуры состоится межрайонное собрание комсомольского актива гор. ГОРЬКОГО, БАЛАХНЫ, ДЗЕРЖИНСКА, БОРА И КСТОВА, ПОСВЯЩЕННОЕ XIX МЮД.

С ДОКЛАДОМ О XIX МЮД ВЫСТУПИТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ ИСПОЛКОМА КИМ ТОВ. ЧЕМОДАНОВ.

Билеты на актив распределяются РК КСМ.

Проезд на трамвае бесплатный и внеочередной.

ГОРЬКОВСКИЙ КРАЙКОМ ВЛКСМ.

## ЮНЫМ АВИОМОДЕЛИСТАМ—ВНИМАНИЕ И ПОМОЩЬ

Растущий краевой воздушный флот одна из самых передовых и высших форм техники поставленной на службу социалистической стройки и обороны Советского Союза требует новых тысяч летчиков, инженеров и авиотехников.

Подготовка кадров является большой и почетной работой, возложенной на нас ленинской партией и советским правительством. Эта подготовка проходит под лозунгом «От модели к планеру, от планера на самолет».

Работа среди ЮАС (авиомоделизм) является в системе авиотехпропаганды и подготовки кадров первоначальным звеном решающего значения.

Авиомоделизм мы определяем как первые шаги будущего летчика, авиотехника, инженера как один из наиболее действительных видов авиотехпропаганды среди пионеров и школьников Советского Союза.

Отсюда авиомоделизм является одним из факторов политехнического образования.

В работе II краевого слета ЮАС наряду с положительными сторонами выявился и ряд крупных недостатков. Нужно отметить достижения отдельных областей и районов в целом, а также и отдельных работников и членов ЮАС.

Хорошее добросовестное отношение ОАХ МАО к авиомодельной работе, выразившееся в том, что МАО выслало на слет делегатов полностью и на II краевом слете представители МАО юные авиостроители Блинов, Радионов, Паскаев берут первенство на соревнованиях по продолжительности полета модели и по технике пилотирования.

Данные товарищи дали следующие показатели:

**БЛИНОВ: продолжительность — 56 сек., расстояние—283 метр.**

**РАДИОНОВ: продолжительность — 52,5 сек., расстояние—200 метр.**

**ПАСКАЕВ: продолжительность — 50,5 сек., расстояние—160 метр.**

Эти показатели говорят в целом за состояние работы всей организации и отношение к ней со стороны областного совета ОАХ и ДКО, но к сожалению таких организаций как МАО на сегодняшний день еще мало.

Не менее добросовестно отнеслись к слету организации: Вятская, Ижевская, Чебоксары, Семеновская, Котельническая, Б.-Болдинская, а остальные организации прислали делегатов слабо технически подготовленных, с плохими показателями моделей. Некоторые, как например, Унинский, Павловский, Богородский райсоветы ОАХ и бюро ДКО прислали делегатов на слет совершенно без моделей, что говорит за плохое состояние работы в области авиомоделизма в указанных районах.

Необходимо отметить в итоговом материале безобразное, срывающее работу слета ЮАС, отношение следующих организаций Осоавиахима, ДКО и райбюро пионеров совершенно не приславших делегатов и не считавших нужным ответить на запросы письмами и телеграммами со стороны Крайсовета ОАХ и ДКО при Крайкоме ВЛКСМ.

К таким организациям, позорящим и тянущим Горьковский край назад, к черной доске центрального совета Осоавиахима относятся следующие: Арзамас, Ветлуга, Выкса, Дзержинск, Кулебаки, Первомайск, Шабалино, Яранск, Балахна, Муром, а также и городской совет ОАХ, который формальным образом сорвал городской слет ЮАС, в результате наплевательского отношения со стороны начальника авиации горсовета ОАХ т. Геркик, который считает, что заниматься вопросами моделизма для работника большой авиации унизительно. В результате срыв городского слета ЮАС. Тов Голиков, зав. массовым отделом горсовета ОАХ являясь членом оргкомитета II краевого слета на совещание такового не являлся, несмотря на ряд извещений, что отразилось на работе слета, т. к. горсовет не выполнил разверстку в 20 чел.

От города участвовало всего лишь 10 чел., кроме того горсовет также не выделил обещанные 500 руб., что в материальном отношении отразилось на работе слета.

Дзержинский, Сормовский, Автозаводский районы и телефонный комбинат и ряд др., где имеются штатные инструктора-планеристы, безобразно отнеслись к слету, делегатов тоже не выслали.

Казалось бы, что Краевой отдел народного образования должен был принять активное участие в проведении слета. Но на самом деле Крайоно эту серьезную ответственную задачу явно недооценил.

Представитель Крайоно т. Шмидт систематически не являлся на совещание оргкомитета и возложенную на него массовую работу безобразно сорвал.

Вместо того, чтобы обеспечить торжественное открытие слета пионерами и школьниками старшего возраста тов. Шмидт пошел по линии наименьшего сопротивления, мобилизовав на открытие... все детплощадки из-за чего рабочая часть первого дня конференции была фактически сорвана и перенесена на другой день. В отношении средств на это мероприятие Крайоно категорически отказалось, тем самым отказалось принять должное участие в проведении слета.

Отсюда ясно — Крайоно явно недооценивает столь серьезного вопроса.

В подведении итогов нельзя обойти молчанием такое бездушное отношение к слету со стороны некоторых работников отдела авиации Крайсовета ОАХ, непосредственно отвечающих за этот участок работы.

Начальник модельно - планерного сектора т. Пастуховский не принимал абсолютно никакого участия в подготовке к слету, не говоря уже о том, что не являлся на заседания оргкомитета.

Плохое руководство и помощь слету были оказаны начальником авиации т. Шаровым.

Нельзя умалчивать и в отношении КраяДКО, особенно в отделе ДТС. Завхоз ДТС Мамонов должен быть привлечен к ответственности за явно преступное отношение по снабжению слета. Предназначенные для слета продукты он вывез на рынок и продал, нужно сказать Мамонову, что не место в ДКО заниматься торгашеством.

В итоге необходимо сделать вывод, что работа среди ЮАС краевыми и районными организациями недооценивается, цели и задачи ее не совсем поняты.

Необходимо немедленно наказать виновников срыва и халатного отношения к этой работе и подойти вплотную к работе ЮАС, окружить ее вниманием, заботой и контролем, с тем расчетом, чтобы обеспечить выполнение решения партии и правительства о внедрении в каждую школу и пионеротряд кружка ЮАС.

Выполнение этих задач — почетное дело каждой КСМ ячейки, каждого отряда.

ПИЛОТ.

Колхозники и колхозницы подшефного динамовцам УРЕНЬСКОГО района на аэродроме.

1) «Кому летать»—желающие голосуют 2) Колхозница Прасковья КАСЬЯНОВА садится в кабину самолета. 3) В воздухе. Снимок сделан с самолета.

(Фото Капелюш и Гуревич).

## О СОКРАЩЕНИИ ОТЧИСЛЕНИЙ ОТ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ

Постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС

1. Понизить с 1 сентября 1933 года размер членских взносов в профсоюз с 2 проц. до 1 проц. от месячной заработной платы рабочего и служащего.

2. Установить с 1 сентября 1933 г. следующую сниженную твердую шкалу уплаты членских партийных взносов: получающие зарплату до 100 руб. платят двадцать коп., от ста одного руб. до ста пятидесяти руб.—платят шестьдесят коп., от ста пятидесяти одного руб. до двухсот руб.—платят один руб., от двухсот одного руб. до двухсот пятидесяти рублей—платят один рубль пятьдесят коп., от двухсот пятидесяти одного руб. до трехсот руб.—платят два руб., свыше трехсот руб. до пятисот руб. — платят два процента заработка, свыше пятисот руб.—три процента заработка.

3. Установить, что каждый рабочий и служащий по своему желанию может состоять членом нескольких добровольных обществ, однако, уплачивает членские взносы не более, как по двум добровольным обществам по своему выбору.

4. Запретить потребкооперации и ОРС'ам взимать с заработной платы рабочего и служащего, какие бы то ни было надбавки от наценки и спецвзносы на строительство свинарников, крольчатников и т. п., сверх установленного законом кооперативного дифпая и спецвзносов на ОРС.

5. Запретить обязательное распространение среди рабочих и служащих, лотерейных билетов, жетонов, марок и открыток через кассы магазинов, железных дорог, пароходств, почты, театров, кино и проч.

6. Ввиду того, что перечисленные в настоящем постановлении сборы являются только добровольными взносами рабочих и служащих, категорически воспретить взимание этих взносов через бухгалтерию предприятий и учреждений.

Председатель Совнаркома Союза ССР В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)

Секретарь ЦК ВКП(б) И. СТАЛИН

Секретарь ВЦСПС Н. ШВЕРНИК

16 августа 1933 г.

Закрылась конференция по игрушке

### Максиму Горькому

ПЕРВАЯ КРАЕВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ИГРУШКЕ ШЛЕТ ВАМ, АЛЕКСЕЙ МАКСИМОВИЧ, ГОРЯЧИЙ ПРИВЕТ. НАША ЗАДАЧА — РАЗВИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ИГРУШЕК ПОЛЕЗНЫХ, ЦЕННЫХ ДЛЯ ВОСПИТАНИЯ ДЕТЕЙ.

ВАШЕ ПИСЬМО И ГЛУБОКИЕ МЫСЛИ, ВЫСКАЗАННЫЕ О ЗНАЧЕНИИ ИГРУШКИ, СЛУЖАТ РУКОВОДСТВОМ ДЛЯ РАБОТ НАШЕЙ КОНФЕРЕНЦИИ.

МЫ ЖАЛЕЕМ, ЧТО ВАС НЕТ НА КОНФЕРЕНЦИИ, НО УВЕРЕНЫ, ЧТО ВЫ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЫПОЛНИТЕ СВОЕ ОБЕЩАНИЕ И ПРИЕДЕТЕ В НАШ КРАЙ. ЖДЕМ ВАС.

### ЦК ВЛКСМ—тов. Косареву

ДОРОГОЙ ТОВ. КОСАРЕВ!

ГОРЬКОВСКАЯ КРАЕВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПЕДАГОГОВ, КУСТАРЕЙ-ИГРУШЕЧНИКОВ, РАБОТНИКОВ ПРОМКООПЕРАЦИИ И ТОРГОВОЙ СЕТИ ШЛЕТ ТЕБЕ ПЛАМЕННЫЙ ПРИВЕТ.

ОБЕЩАЕМ ТЕБЕ, ТОВ. КОСАРЕВ, ДАТЬ СОВЕТСКИМ РЕБЯТАМ ХОРОШУЮ ПО КАЧЕСТВУ, ПЕДАГОГИЧЕСКИ ЦЕННУЮ, ДОСТУПНУЮ ПО ЦЕНЕ И ЗАНИМАТЕЛЬНУЮ ИГРУШКУ.

В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, ПРОСИМ ЦК ВЛКСМ И ТЕБЯ, ТОВ. КОСАРЕВ, ОРГАНИЗОВАТЬ КОМСОМОЛ И ПИОНЕРОВ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ И ПРАКТИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ В ДЕЛЕ СОЗДАНИЯ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО НОВОЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКОЙ ИГРУШКИ.

### Наркомпрос—тов. Бубнову

ДОРОГОЙ АНДРЕЙ СЕРГЕЕВИЧ!

Горьковская конференция кустарей-игрушечников и педагогов с огромным удовлетворением отмечает создание совета по игрушке при Наркомпросе под твоим непосредственным руководством.

Шлем тебе горячий привет и заверяем, что Горьковский край организует крепкую связь производственников, педагогов и художников и с вашей помощью даст советской детворе новую советскую игрушку.

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОРЬКОВСКОЙ КРАЙ-РКИ

от 17 августа 1933 года

ПО РЕШЕНИЮ КРАЙКОМА ВЛКСМ С 20 ПО 25 АВГУСТА ПРОВОДИТСЯ МАССОВЫЙ СБОР МЕШКОТАРЫ ДЛЯ ХЛЕБОЗАГОТОВИТЕЛЬНЫХ ПУНКТОВ.

КРАЙ-РКИ ПРЕДЛАГАЕТ ВСЕМ ХОЗЯЙСТВЕННЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ ОКАЗАТЬ ПОЛНОЕ СОДЕЙСТВИЕ КОМСОМОЛУ В МОБИЛИЗАЦИИ МЕШКОТАРЫ.

МЕСТНЫМ РАЙКК-РКИ ОКАЗАТЬ КОНКРЕТНУЮ ПОМОЩЬ В ПРОВЕДЕНИИ КОМСОМОЛОМ ЭТОЙ РАБОТЫ.

Зам. зав. Край-РКИ СОРОКИН.

### Комсомольцы, в поход за мешкотарой

Постановление бюро Горьковского Крайкома ВЛКСМ от 17 августа 1933 года

Учитывая исключительную необходимость мобилизации мешкотары, рогож и брезента на хлебозаготовительные пункты, бюро Крайкома КСМ об'являет массовый сбор мешкотары по всему краю в хозяйственных, кооперативных организациях, складах, станциях, пристанях, погрузо-разгрузочных пунктах, с 20 по 25 августа.

1. Предложить Горьковскому горкому ВЛКСМ организовать массовую проверку всех хозяйственных, кооперативных организаций, складов Горьснабсбыта и других организаций 20 августа. Выделить бригады из комсомольцев и группы «Л. К.» с расчетом — бригада на каждую улицу города Горького.

2. Предложить Крайбюро ДКО организовать бригады из пионеров и школьников для сбора мешкотары — рогож и брезента, находящихся в индивидуальном пользовании жителей гор. Горького. Для руководства бригад из пионеров и школьников выделить 50 комсомольцев руководителями.

Также предложить Крайбюро ДКО дать немедленные указания на места о проведении сбора мешкотары—рогож и брезента среди колхозников и единоличников.

3. Предложить всем обкомам и райкомам ВЛКСМ немедленно проверить все хозяйственные, кооперативные и другие организации, склады, мельницы, совхозы, колхозы выявить всю наличность мешкотары—рогож и брезента, принимая меры к мобилизации всего наличия мешкотары для хлебозаготовительных пунктов.

4. Одновременно организовать починку старой мешкотары, шитье новой, выявление и мобилизацию мешковой ткани.

5. Возложить ответственность по проведению массового сбора мешкотары в крае персонально на тт. Бачерикова, Смехова и Юдина (горком ВЛКСМ), Матвеева.

Секретарь Крайкома ВЛКСМ

К. БЕЛОБОРОДОВ.

### Всем КСМ организациям города Горького

Очередной день комсомольской политучебы переносится с 20 на 23 августа. 23 августа прорабатывается та же тема—XIX МЮД.

Культпроп ГК ВЛКСМ - НОВОЖИЛОВ.

### 17 АВГУСТА

◆◆ Сегодня с утра делегаты краевой конференции по игрушке вновь посетили выставку, где разбившись на группы детально ознакомились с образцами лучших и худших игрушек. Кустари внесли ряд интересных предложений о реконструкции игрушечного производства.

◆◆ В 12 часов началось заседание конференции. Все утреннее заседание было посвящено прениям по докладу тт. Фильцера и Крылова.

◆◆ Вчера «Ленинская смена» внесла предложение об организации в гор. Горьком постоянного музея по игрушке, на базе открывшейся выставки. Это предложение было встречено очень горячо всеми делегатами конференции.

◆◆ Дружными аплодисментами встречает конференция оглашение приветствий Наркомпросу—тов. Бубнову, секретарю ЦК ВЛКСМ—тов. Косареву и Н. К. Крупской.

◆◆ Вечером конференция заслушала доклад о состоянии товаропроводящей сети по игрушке в Горьковском крае.

Перед закрытием конференции горячими аплодисментами было встречено предложение о посылке приветствия Крайкому ВКП(б)—тов. Жданову и Крайисполкому—тов. Пахомову.

### ОБ'ЯВЛЕНИЕ

Первое краевое совещание КСМ актива по жилищно-коммунальному вопросу проводятся 19 августа в 6 часов вечера в помещении клуба городских предприятий (под гостиницей «Россия»).

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Доклад о ходе конкурса на лучший жакт. Докладчик—нач. УЖАКТ КЖС—тов. Ласточкин.

Содоклады: Вятского и Свердловского райкомов ВЛКСМ.

2. Практика работы КСМ групп при жактах, РЖКТ, домтрестов—докладчик зав. эконом.-бытов. отделом Крайкома т. Белов А. Ф.

Содоклады: КСМ групп Ижевска, Мурома, Канавина.

Все делегаты проходят регистрацию в общем отделе КЖС (Театральная, 3).

КРАЙКОМ.

### Памяти Тони Староверовой

Учком школы ФЗД-4 и пионерская база тяги станции Горький Моск.-Курск. ж. д. с прискорбием извещают о преждевременной кончине одной из лучших пионеров ТОНИ СТАРОВЕРОВОЙ.

17 августа в 8 час. 50 мин. скончался наш лучший товарищ—пионер ТОНЯ СТАРОВЕРОВА. Тоня до последней минуты своей жизни жила мыслью о нашей работе, подготовке пионеров к новому учебному году.

Лучшим венком на могиле Тони пионерская база тяги им. Андреева кладет хорошую подготовку к новому учебному году.

Группа товарищей-пионеров — З. ЗИНОВЬЕВА, Н. ЛАРИОНОВА, К. КУЛАКОВА, М. ШШАГИНА, ЛЮБАВИНА, ОВЕЧКИНА.

Похороны СТАРОВЕРОВОЙ СОСТОЯТСЯ СЕГОДНЯ в 4 часа дня в Канавине.

Отв. редактор Д. ЛУКИН.
Издатель: ИЗДАТЕЛЬСТВО «ГОРЬКОВСКАЯ КОММУНА».

Адрес редакции: Кремль, Дворец Свободы. Тел.: отв. редактор—26—37, секрет.—26—50, общий—4—07. Ночная редакция 7—70. Рукописи не возвращаются
Условия подписки: на 1 месяц—1 р. 25 к., на 3 мес.—3 р. 75 к., на 6 мес.—7 р. 50 коп.

Уполномоченный Краплита № 598 Тираж 20.000 экз. Полиграф, гор. Горький. Размер 44 62.