

БУДЕМ ГОТОВЫ ЗАЩИЩАТЬ РОДИНУ

«Наши советские самолеты, наши моторы — лучшие в мире.

Мы должны воспитать могучие кадры летчиков для этих лучших в мире машин».

С таким призывом к шефу воздушного флота — ленинскому комсомолу, ко всем летчикам Советской страны, ко всем членам многомиллионного Осоавиахима обратились первые герои социалистической родины и челюскинцы.

На призыв героев во всех уголках необъятной нашей страны откликнулась жизнерадостная советская молодежь. В аэроклубы, в планерные, авиамодельные и парашютные кружки двинулась молодежь, возглавляемая шефом воздушного флота — ленинским комсомолом. На борьбу за овладение воздушной стихией, на борьбу за овладение техникой авиационного дела вышли отряды бесстрашных, вышло орлиное племя, возвращенное под руководством стальной большевистской партии.

Сегодняшний день — праздник социалистической авиации мы встречаем, имея в своих рядах Каманиных, Ляпидевских, Водопьяновых, Дорониных, Леваневских, Молоковых, Слепневых, Евдокимовых, Камневых и сотни тысяч готовящихся быть такими же как они, бесстрашными, способными по приказу родины ринуться на того, кто попытается нарушить ее мирный труд.

Сегодняшний день мы встречаем в условиях триумфального шествия технического прогресса советской авиации. Этот бурный прогресс, скрепя сердце, вынуждены признать даже наши враги.

Зорко хранят стальные птицы наши необъятные границы. Но враг не дремлет, враг бряцает оружием, враг считает только с сильными и потому мы должны вести неустанную работу над еще большим укреплением нашей силы, нашей мощи. Потому в день авиации шеф воздушного флота — ленинский комсомол должен приковать еще большее внимание к выполнению своих шефских обязанностей.

Первая наша обязанность — овладеть авиационной техникой. В каждой первичной комсомольской организации создать кружки авиамоделистов, планеристов, парашютистов. Наш лозунг — каждый, физически здоровый комсомолец, молодой рабочий и колхозник завоевывает значок парашютиста. Каждый комсомолец сдает военно-технический экзамен.

Вторая наша обязанность — помочь развитию авиационного дела. Каждый район имеет самолет, планеры, аэродромы, парашютные вышки. Город Горький должен иметь образцовый аэроклуб и образцовые школы массовой подготовки инструкторов планеризма и парашютизма.

Третья наша обязанность — помочь авиобойцам подшефных частей в совершенстве овладеть техникой дела, помочь им в организации своего культурного отдыха.

Четвертая наша обязанность — неустанно крепить ряды Осоавиахима.

Нет нужды доказывать, что комсомольские организации нашего края еще плохо выполняют эти свои обязанности. Мы имеем по г. Горькому только десять парашютистов. Разве это можно назвать удовлетворительным итогом выполнения шефских обязанностей.

Мы имеем еще много таких районов, как Балахнинский, руководители которых больше говорят об авиарботе, чем делают. А много ли мы насчитаем таких районов и таких комсомольских организаций, которые могут заявить о том, что они образцово ведут авиарботу?

Наша задача заключается в том, чтобы превратить каждую комсомольскую организацию в образцово ведущую авиарботу. Мы должны иметь не десяток, а сотни и тысячи парашютистов, планеристов и авиамоделистов из среды комсомольцев, внесоюзной молодежи и пионеров.

Такова задача и таково требование миллионов руководимых ленинской партией.

Выше знамя борьбы за овладение авиационной культурой!

Привет подшефникам — бесстрашным летчикам любимой социалистической родины!

Орган Горьковского Крайкома и Горкома ВЛКСМ

ЛЕНИНСКАЯ СМЕНА

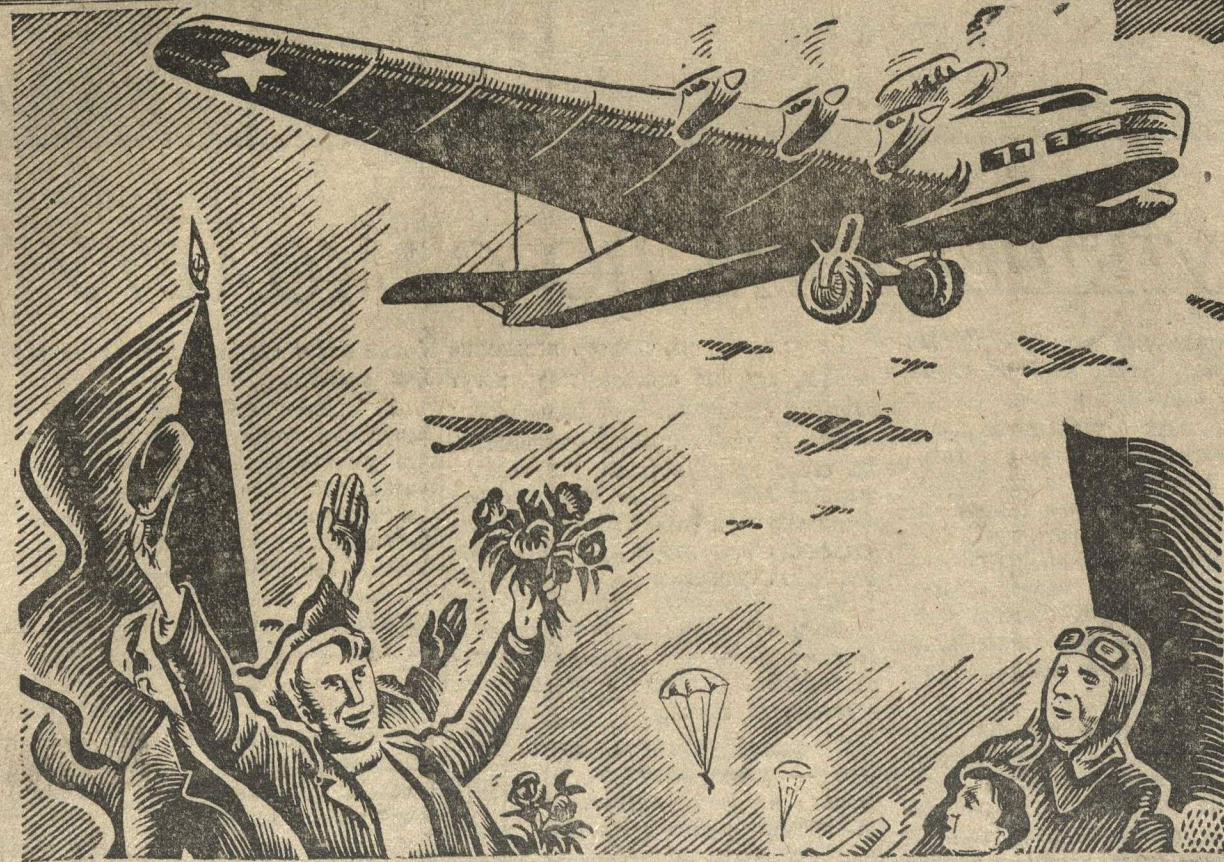
АВГУСТ

18

1934 г.

№ 189 (1590)

Цена 5 коп.



Авиация за границей

Крупные заказы германской авиации

Английский авиационный обозреватель «Morning post», комментируя вопрос о германском воздушном флоте, пишет: «Можно почти с полной уверенностью заявить, что резервы обученных летчиков в Германии больше, чем в какой бы то ни было иной стране в Европе».

Что касается германских гражданских самолетов, то не представляется никакой трудности превратить самолеты, подобные самолетам типа «Хейнкель 70», в мощные истребители или бомбовозы.

В настоящее время, заканчивает обозреватель, размещены крупные заказы на самолеты этого типа.

Воздушные вооружения США

Правительственная комиссия по вопросам авиации, возглавляемая бывшим военным министром Беккером и включающая видных экспертов по военной и гражданской авиации, внесла предложение, чтобы США незамедлительно увеличили воздушные силы своей армии по меньшей мере до 2320 самолетов.

В настоящее время воздушные силы американской армии определяются, примерно, в 1500 годных самолетов.

Усиление британской авиации

Выступая от имени правительства в палате лордов, министр авиации Англии Лондондерри указал, что предполагается усиление военной авиации потребует расходов в 20 миллионов фунтов стерлингов и «с этим нельзя медлить, учитывая события за границей... Создание 41 новой эскадрильи означает увеличение теперешних воздушных сил больше чем на 50 проц.»

ЯПОНИЯ ГОТОВИТСЯ К ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЕ

Японские империалисты готовятся к «большой войне» не только на суше и море, но и в воздухе.

Морское министерство решило устроить новые базы военной авиации в Кисарацу (на Тихоокеанском побережье), в Майцуру (на побережье Японского моря), Хингае (Корея). Военно-морские круги требуют включения в бюджет крупных сумм, под предлогом того, что «существующие оборонительные силы недостаточны для защиты столицы (Токио) от воздушных атак».

Очень большим толчком к быстрому росту военной авиации послужили «шанхайские события» 1925 года в Китае, в подавлении которых военная авиация Японии получила «боевое крещение». Только за один последний год военная авиация почти удвоила число самолетов.

Рост военной авиации шел следующим образом: в 1914 году в Японии имелось 40 самолетов, в 1918 году — 250, в 1930 г. — 700, в 1933 г. — 1550, к началу 1934 г. — 2050 военных самолетов, т. е. за один 1933 год было построено 500 самолетов.

В сухопутной авиации к началу 1934 года насчитывалось 11 авиабригад с общим количеством самолетов до 1200 штук, при чем более, чем 500 самолетов из этого количества находится в «независимой» Манчжоу-Го, совершая операции и участвуя в карательных экспедициях против повстанцев.

Морская авиация состоит из 21 авиабригады с количеством до 850 самолетов, при чем, согласно плана военно-морского министерства, к 1938 году морская авиация должна быть доведена до 39 авиабригад.

Гражданская авиация, формально находясь в ведении частных акционерных обществ в действительности уже сейчас выполняет задания военного командования. Например, при боевых операциях в Манчжурии гражданские самолеты транспортировали военное снаряжение. Гражданская авиация насчитывает до 200 самолетов. Тако-

вы, примерно, воздушные силы империалистической Японии.

Значительно увеличилось и количество летных школ. Все военные авиационные школы сейчас выпускают в год до 350 летчиков.

Строя густую сеть аэродромов, по всей стране, командование преследует цель — иметь возможность делать быструю переброску войск на материк. Например, густая сеть аэродромов в Корее в будущем может иметь (вернее, имеет и сейчас) то значение, что обеспечивает быструю переброску авиачастей в Манчжурию, в которой в свою очередь сейчас имеется до 100 аэродромов и посадочных площадок.

За последние 4—5 лет производственная мощь авиационной промышленности Японии увеличилась, примерно, в 3 раза. Авиационная промышленность сконцентрирована, главным образом, в руках четырех акционерных обществ. Крупнейшие авиазаводы: самолето-моторостроительный Мицубиси (5000 рабочих) и Кавасаки (4500 рабочих).

Моторостроение японской авиационной промышленности во многом зависит от иностранной помощи, и, несмотря на это, выпускаются малонадежные моторы. Это в частности и является одной из причин частой аварийности самолетов.

В японской военной авиации употребляется 2 основных образца моторов марки «Котюбуки» в 450 лошадиных сил и «БМВ» 500—600 лошадиных сил.

При боевой подготовке 1933—1934 гг., особенно форсируется: освоение ночных полетов и групповые перелеты на далекие расстояния без посадок.

Особое внимание обращается на выработку техники нападений на аэродромы, промышленные центры, порты и т. д. При чем при полетах все авиационные части особенно тщательно изучают маршрут — Япония — Корея — Манчжурия.

Из всего вышеуказанного видно, что боевая подготовка тесно связана с агрессивными планами японского империализма.

ПЕСНЯ ПИЛОТАМ

Ф. Жиженов

Чтоб летать на мощных птицах
Нашего аэрофлота,
Мы пойдем с тобой учиться
В планеристы и пилоты.

Вот, как птица — радость наша,
Крылья смелые возносит.
Класса нашего бесстрашие
Дела требует и просит.
И поэтому влюбленно
Гладим твердою рукою
Черные комбинзоны,
Желтой кожи новый пояс.

И поэтому охота
Брать невиданные прежде
В небе синие высоты
С самой
Радужной надеждой

И поэтому
Над книгой,
Где расчерчены моторы,
Мы и к выдержке привыкнем
И к учебе сложной — скоро

И поэтому
С рассветом
По дорожке знакомой
Мы спешим зеленым летом
К дальнему аэродрому.
Нас пернатые встречают
Щебетаньем бесконечным,
Ветки яблони качают
По приятельски, сердечно,

На квадрате поля ровном
Бортмеханики, пилоты,
Полны силы и здоровья
Как их птицы — самолеты.

Ни минуты
Опоздания,
Промедлений ни минуты...
Девушка, заря румяней,
Входит с легким парашютом.

И снимаются машины,
Покадая ширь земную,
Чтоб с природой в поединок
Выступить, смеясь, ликуя.

И снимаются машины,
Поднимаясь выше, выше,
Недреманные больше
Над зеленой этой тишью

Солнце огненное близко.
Выключаются моторы.
Юная парашютистка
Отрывается в просторы...

Воздух зыбкий (рассекая,
Неразлучная с землею
Шелковистый распускает
Верный зонт
Над головою.

Под ногами твердь... инструктор
Удивительного роста
Горячо похмет ей руку,
Горячо и... очень просто

Девушки заря румяней,
Что со мной в одном заводе,
Я приветствую дерзание,
Подбившее природу.

Класса нашего бесстрашьем
Гордый в воздухе и в пехе,
Обязуюсь — пилотажем,
Самым высшим пилотажем
Я догнать ее успехи...

...Над равнинами, горами
Снеглазыми утрами
Отправляются в полеты
Бортмеханики, пилоты.

Горький, ЦВРД,

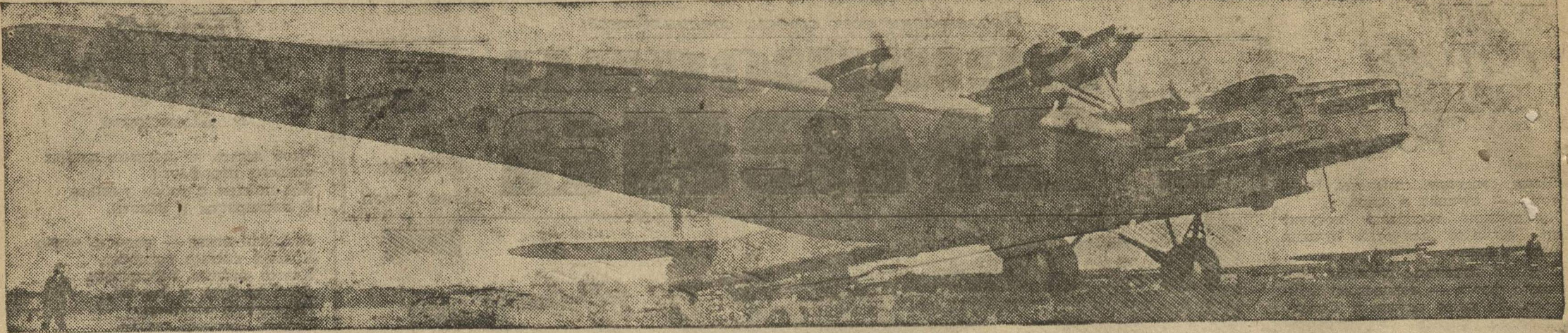
август, 1934 г.

Осоавиахимовцы на охране урожая

У главных складов колхоза «12 лет Октября», Алатырского района, осоавиахимовская организация колхоза организовала охрану. Всего из ячейки ЮАХ выделено 15 человек. Оборудовано для них специальное караульное помещение с койками для отдыха и красным уголком.

ЧЕБОКСАРЫ. К дню авиации Канашский вагоноремонтный завод открыл курсы планеристов и летчиков. На курсах занимается 30 человек рабочих-ударников завода. На днях при заводе будет закончена стройкой парашютная вышка.





Н. Бобров

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО САМОЛЕТУ

Широкие, как улица, крылья «Максима Горького», размахом в 63 метра, как бы накрывали толпу, окружившую самолет-гигант. Серый фюзеляж моноплана с распростертыми темно-красными крыльями, с гигантским на конце стабилизатором покоился на таких же гигантских, закрытых кожухами, двухметровых колесах.

Между колесами великана было расстояние в двенадцать метров, вполне достаточное для того, чтобы между ними мог свободно стоять самолет АНТ-1.

Е передней кромке каждого крыла, на мощных стальных рамах было укреплено по три мотора.

Мы стоим под самолетом. Вдруг над нашими головами открывается подфюзеляж и превращается в откидную, с удобными перилами лестницу, которая медленно опускается на землю.

По ступенькам лестницы поднимаются инженер Енгибарян, один из строителей «Максима Горького», и предлагает собравшимся совершить по самолету маленькое путешествие...

Это предложение звучит немного странно: привычнее совершать путешествие на самолете, чем внутри самолета.

С той минуты, как мы попали в помещение самолета, над нами начинают беспредельно властвовать внутреннее убранство и сложнейшие приборы, агрегаты, целые машины, расставленные в помещениях и каютах корабля...

Мы направляемся вдоль фюзеляжа на самый нос самолета. Медленно распаивается на эластичных петлях двухстворчатая дверь, и перед нашим взором открывается великолепный салон, с овальным передним контуром, сплошь остекленным окнами, сквозные которые льется нежный подматовый свет. На стене, обитой шелково-шерстяной материей серовато-коричневого цвета, висит металлический барельеф Максима Горького, работы американского художника А. Вольфа, присланный, как подарок, от друзей Советского Союза—членов Джон-Гид-Клуба в Северной Америке.

По нижней части стен салона проходит панель из тисненого под свиную кожу дерматина. Мягкие кресла с подлокотниками из орехового дерева покрыты суровым тиком, а полированный столик с удобным стулом дополняют строгое убранство салона.

Инженер, руководитель нашего путешествия, не лишне остроумия.

— Вообразите, — говорит он, пригласив нас в пилотский отсек, — что шумной улице на велосипеде мчится человек, слепой, глухонемой да еще кляный... Как он беспомощен среди уличного потока! Также беспомощно чувствовал бы себя на большом самолете летчик без оборудования... Оборудование «Максима Горького» — это его глаза, уши, язык и чувство ориентации. Глаза его — мощные прожекторы. Радио — это уши. Его язык — громкоговорители, а масса приборов — указатели скорости, высоты, направления полета, числа оборотов винтов — это органы чувства, ориентации, которыми обладает металлический великан.

Мы вошли в пилотское помещение. На возвышении, в кресле, под целлулоидным фонарем сидит высокий человек, еще довольно молодой, и внимательно разглядывает стрелки на разграфленных циферблатах приборов. Его пристальный, холодный взгляд и уверенные, спокойные движения обнаруживали в нем мужество и большую волю. Это — большой мастер летного

дела, заслуженный летчик СССР Михаил Громов, впервые поднявший «Максима Горького» в воздух.

Его окружали бесчисленные приборы и рычаги — и спереди, и с боков, и сзади, и на стенах, и на потолке. Одни приборы указывали высоту летящего гиганта, поворот; другие — вертикальную и горизонтальную скорость полета. Словом, приборы позволяли летчику, не видя земли, вести гигантский корабль при любых атмосферных условиях — в облаках, тумане и темной ночью.

Особенно привлекал внимание прибор — автопилот, представляющий собой как бы механического летчика. Он облегчал труд пилота. Благодаря ему, летчик, оторвавшись от земли и положив курс, мог заняться в пути другими приборами, переговорить по телефону или даже сойти со своего места.

Пока мы осматривали приборы, оператор нас успевает заснять на пленку походного киноаппарата.

Мы делаем еще несколько шагов и попадаем в просторное помещение. У прямоугольного ящика — выправительной установки — стоит человек средних лет и что-то горячо разясняет окружающим его рабочим. Это — профессор Баженов, автор проекта радиооборудования на «Максима Горького».

Его рассказ рабочие слушают с напряженным вниманием.

Маленькая комнатка примыкала к радиопередающему центру. Это — АТГ — автоматическая телефонная станция, поставленная на самолет впервые в мире. Ее аппараты создают исключительное удобство связи между пассажирами, летчиком, штурманом, механиками, причем слышимость речи в телефонной трубке была значительно лучше, чем слышимость в земных аппаратах...

Один из нас зашел в другую, маленькую комнату и увидел сидящую за столиком молодую женщину. Ее пальцы бегали по клавишам пишущей машинки.

Спустя некоторое время, машинистка покидает комнату, направляется по коридору и передает идущему ей навстречу рабочему пачку перепечатанных листов... Рабочий молча берет пачку и скрывается за дверью соседнего помещения... Опять среди нас появляется кинооператор со своей хроникальной сменной камерой. Веселый говор, несущийся из соседнего помещения, привлекает наше внимание. Мы пересекаем коридор и входим в комфортабельное кафе: за сервированными столиками сидят знакомые мне люди — конструктор самолета Андрей Николаевич Туполев, его помощники — конструктора Петляков и Архангельский, секретарь комитета по строительству Медников и др.

Еще несколько шагов — и мы попадаем в довольно просторное помещение кинопроекторной.

— Кино на самолете оборудовано впервые в мире, — поясняет голос из репродуктора. — Осмотрите внимательно комнату! Вы видите, прежде всего, на легкой, прочной станине, у борта установлен проекционный киноаппарат. Его объектив направлен в окно кабины с таким расчетом, чтобы аппарат мог проектировать картины на огромном, в 27 квадратных метров, экране, поставленном близ самолета.

По углам вы видите невысокие шкафы, которые одновременно могут служить столиками. Это фильмоштаты — шкафы для хранения киноленты. На стене висит моталка для перематывания ленты. А вот над окном — поднимите голову — помещается небольшой серебристо-серого цвета прибор... Это усилитель для звукоприставки. Небольшая звукоприставка системы профессора Шорина заставляет говорить «немых» участников кинокартин... Получается чистый, не искаженный звук...

В хвосте самолета опять комната — радио-приемная станция. Радиост в этой комнате во время полета принимает земные станции, коротковолновые, широкодиапазонные, любительские. Специальный приемник для метеослужбы информирует о метеорологических условиях пути следования самолета-гиганта. Здесь также имеется прибор для записи радио-передачи на ленту по принципу азбуки-Морзе. Передачу можно принимать и на слух, и на ленту. Скорость приема — 150 слов в минуту.

В глубине богатейского корнуса был виден длинный, постепенно суживающийся, коридор.

В ажурном строго-геометрическом рисунке переплелись металлические трубы, лонжероны, нервы, тяги и шпангоуты... У стены стоит электропатефон... Вдоль борта сложен экран... Я обнаружил какую-то «пущку».

Ничего не понятно!

Мы искренне жалеем, что нас покинул инженер и идем обратно вдоль фюзеляжа. Вдруг один из нас осторожно толкает дверь, дверь распахивается и мы видим Енгибаряна. Он стоит перед мраморным микрофоном и, увлеченный своими пояснениями, не обращая на нас внимания, договаривает последние слова фразы:

— 27 разноцветных шаров... В хвосте фюзеляжа вы видите «пущку» для пиротехнических эффектов. Каждый шар разрывается на 27 звезд... фейерверк из-под облаков!..

За эти несколько секунд, пока инженер заканчивает свои объяснения, мы успеваем рассмотреть дикторскую рубку. Комнатка изолирована звукопроницаемой перегородкой; над микро-

фон висит световой аншлак «микрофон включен».

На стене — телефонный аппарат. И вдруг нам всем становится ясно, что эта маленькая, такая невзрачная комнатка, несет во время воздушного рейса огромную службу. Из этой комнатки диктор может разговаривать с землей, передавать радиogramмы, рассказывать о летных впечатлениях, информировать пассажиров, улаживать их музыку, песнями...

Возбужденные впечатлениями увиденного многие из нас и не подозревали, что в крыльях «Максима Горького» находились также служебные помещения и каюты.

Широкий коридор ведет нас в правое крыло. Мы наудачу открываем дверь и попадаем в спальную четырехместную с мягкими диванами каюту, ничем не отличающуюся по своему комфорту от купе международного вагона.

Я опять встречаю кино-оператора. На этот раз он не фиксирует нас на пленку, скрывается в комнате рядом со спальней каюты. Мною овладевает любопытство. Я стучу в дверь. Красный свет скупо освещает шкаф, фотографические лампочки, столик и бак с водой.

Фото-лаборатория на «Максима Горького» обслуживает фото-снимками и клише газеты и в первую очередь газету, выходящую на самолете.

Электрическая станция самолета, состоящая из двух бензиновых двигателей и двух динамо-машин, вырабатывает постоянный и переменный ток в 120 вольт. До сих пор все самолеты в мире питались постоянным током максимальным напряжением в 24 вольта.

Много интересного узнали мы от инженера Енгибаряна.

Электрооборудование «Максима Горького» оказалось неизмеримо сложнее, чем электрооборудование, например, Большого московского театра, или строящегося Дворца советов. Металлическое тело великана испещрено разветвленной сетью электропроводов, общим протяжением в 12,000 метров!

К большой ЦЭС на «Максима Горького» примыкала малая электрическая

лампа. В ней помещались аккумуляторы, которые обеспечивали в случае аварии с большой ЦЭС дежурное освещение самолета и его жизненные функции.

Мы направлялись вдоль крыла. Мы долго идем, не сгибая туловища. Огромные бензиновые баки окрашены в ярко-желтый цвет, опутаны безымянными трубками. На потолке также уложены стройными рядами трубы.

Банжа к передней кромке крыла мы видим опять помещение — кабинка борт-механика. Над головой механика целлулоидный фонарь, здесь же, в его кабине, телефонный аппарат. Если механик усомнился в действии мотора, он во время полета может подойти к любому мотору.

Но особенно нас поражают прожекторы, они находятся под каждым крылом, между первым и вторым мотором. Их зеркалами управляет пилот...

— Таким образом, — говорит инженер, — освещение посадочной площадки обеспечивается прожектором-искателем, прожекторами-посадочными и, наконец, парашютными ракетами...

Последнее было для нас новостью. Действительно, снизу крыльев находились эти ракеты. В случае необходимости летчик нажимает кнопку, из трубки выскочивает ракета, вытягивает за собой парашют и горющая, медленно спускается на землю. Парашют, замедляя спуск, служит в то же время, как бы абразуром, который направляет обращение света строго на землю и предохраняет летчика от охлаждения.

Левое крыло. Такие же бензиновые баки... трубы... Опять крыльевая кабинка борт-механика. Тот же мудрый ажурный рисунок из нервюры и стоек, приборные доски, стрелки, циферблаты, автоматы, умывальная, гардеробная.

Мы уже хотим идти обратно, как вдруг наше внимание привлекает один человек. Он стоит в довольно просторной комнате и быстро укладывает какие-то листы в кипу. Оказывается за несколько минут до нашего прихода он успел напечатать на типографской машине несколько тысяч экземпляров маленькой брошюры, написанной Михайлом Кольцовым, в то время, как мы завтракали в кафе и слушали трансляцию заграничного концерта.

Сообщение типографского рабочего о том, что машина печатает за два часа полета 2,000 односторонних, проиллюстрированных оттисков, которые сбрасываются с борта корабля на землю, — нас окончательно привело в восторг.

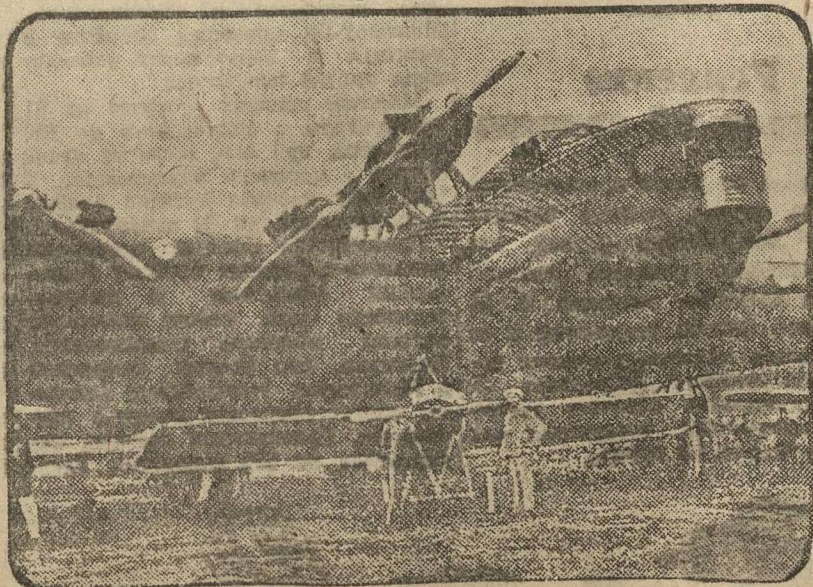
Вечерет. Как быстро миновал день. Мы спускаемся по трапу на землю. В кафе сидят новые гости. Я вижу много знакомых журналистов, писателей, красных командиров...

Незабываемый день. Он завершился полетом гиганта над московским аэродромом.

...Моторы дружно заревели, богатырь тихо и плавно тронулся с места. Вдруг все восемь моторов заревели с удвоенной силой, «Максим Горький», ускоряя ход, незаметно отделился от земли...

В нашем рассказе нет ни ноты вымысла! Величайший в мире воздушный корабль — самолет-гигант «МАКСИМ ГОРЬКИЙ» летает! Сегодня — в день авиации он вступит флагманским кораблем в строй самолетов агиткадрильи имени Максима Горького.

Москва



Живая диаграмма роста нашей авиации за двадцать лет: самолет «Мерин-Ж», на котором «дедушка русской авиации» тов. Росинский делал первые «мертвые петли» в 1914 году и гигант агитсамолет «Максим Горький», построенный в 1934 г. У самолетов — заслуженный летчик Громов и справа тов. Росинский.

Вроща курчавые волосы, он старался восстановить в памяти весь пройденный путь от босоногого мальчишки, когда-то бегавшего около станции Сергач (где отец работал машинистом), до конструктора.

Остались позади 11 длинных, трудных годов учебы, но мечта сбылась, был окончен Сормовский вечерний индустриальный техникум. В 1932 г. пришел работать в чертежно-конструкторский отдел завода им. Енукидзе. Сейчас один из лучших комсомольцев-конструкторов завода. Ни один из чертежей, просмотренных и исправленных им, не возвращался обратно как неточно исполненный. За хорошую работу его два раза премировали.

Он один из отзывчивых товарищей по работе и хотя молод сам (ему 20 лет), но всегда рад передать свой опыт другим работникам конструкторам.

За этот год им прочитана масса технической литературы с целью повысить свою квалификацию.

Так работает и учится молодой конструктор - комсомолец Костя Слепнев.

Бригадиры-комсомольцы

Чернов вместе с другими строителями с успехом заканчивал постройку завода имени Енукидзе, а потом остался работать.

Комсомолец - энтузиаст встретил таких же как и он и вместе создали комсомольскую бригаду. Он показал бригаде образец умения овладеть техникой, сдал соцтехэкзамен на «отлично». Бригада Чернова одна из первых освоила новый агрегат.

Он не только хороший ударник производства, но и ударник овладения революционной теорией. За это говорит отметка «хорошо», поставленная ему при сдаче политминимума.

Федя Лимин на завод пришел не смелым, неравным подростком. Комсомол его выгнул и сделал хорошим квалифицированным рабочим. Вскоре он стал инструктором цеховой школы, а потом бригадиром.

В его бригаде не было случая невыполнения плана. Федя обучил десятки людей и продолжает обучать в настоящее время. Пять человек учащихся школы ФЗУ овладевают техникой под его руководством. Он первым в цехе сдал на «отлично» соцтехэкзамен и освоил новый агрегат.

Столяр Кузнециков год тому назад поступил на завод и в комсомол. Не больше как месяц была организована комсомольско-молодежная бригада и он стал бригадиром. Сдав соцтехэкзамен на «отлично» и прежде всех овладев производством новых деталей, он выучил двух учеников.

Сегодня бригадир Кузнециков рапортует о досрочном выполнении месячного плана и о снижении себестоимости на 25 проц.

Таких как они на заводе десятки.

В Бутурлине разбазаривают скот

БУТУРЛИНО (по телеграфу от нашего спец. корр.). В Бутурлинском районе происходит массовая сброска скота, особенно единоличниками. На базаре 14 августа продавалось 70 голов крупного рогатого скота, в том числе 40 коров, более 20 телят и много мелкого скота. Примерно, такая же картина была на предыдущих базарах.

Сброска скота есть результат кулацкой агитации, которой на местах не дается достаточного отпора. Массовая работа, особенно среди единоличников, не развернута. Руководство района, в том числе райком комсомола, спокойно проходит мимо фактов сброски скота и считают это закономерным явлением.

И. ПОЛУШИН

ЛЮДИ ВОЗДУХА



На аэродроме тишина. Тихий ветерок доносит от воздушных кораблей запах отработанного бензина. Рядом с аэродромом расположились парусиновые палатки авиационных частей. Восход солнца застаёт в них мертвую тишину. Зеленый бор также тих и бесшумен.

Размеренным шагом ходят дневальные. Они смотрят на часы и, кажется, что они меряют свои шаги. Но вот раздается в утренней тишине их громкий голос:

— Вставай!
— Вставай!
— Вставай!

Бончилось проверка. Команда на зарядку. Шеренги рассыпались рядами по площадке. В воздухе замелькали дружные взмахи рук. Слышится четкая команда руководителя:

— Три, четыре, раз!

И руки плавно устремляются в левую сторону. 30 минут различных ритмических физкультурных движений.

Потом площадка медленно пустеет: одна за другой колонны удаляются в гущу зеленого бора. Столовая оживает — все кушают вкусно приготовленный завтрак и ведут разговор о прошедших и очередных полетах и о делах на сегодня.

Командиры уже позавтракали. Некоторые носят на велосипедах по дорожкам основного парка.

Один, до пояса обнаженный, сидит на скамейке, подставив свою широкую грудь солнцу, и тихо играет на гитаре. Стрелок-радиотехник напевает:

— Назвину плащ с гитарой под полю...
— Весело жить на нашей планете!
— с шуткой подсаживаемся мы к веселой кампании.

— В воздухе веселее — возражает нам летчик.

Но там нет музыки.
— Там для нас есть своя музыка, композитор которой мотор, исполнитель — пропеллер.

— Он с увлечением начал рассказы вать:
— Как заберешься ввысь, так чувствуешь, что сам растешь. Тогда эта музыка заставляет тебя улыбаться солнцу.

Но интересно начатый рассказ о воздушной музыке был прерван. Радиотехник извинился:
— Видите-ли, вы нас извините, но у нас между тремя отрядами физкультурные соревнования и потом у всех в эти часы массовая сдача норм на значок ГТО первой и второй степени.

Отправляемся на площадку. Здесь все уже готово. Пилоты-физкультурники выстроились попарно на беговой дорожке. Две фигуры стали на старт. Быстрый взмах белого флажка и команда «марш». Они понеслись к финишу, четко работая ногами и руками. Так одна за другой в быстром беге уносились пары.

Другая партия мечет гранаты. Поднимается рука и свинцовая бутылка быстро взлетает вверх:
— Сорок шесть — выкрикивает судья. И снова летит бутылка в воздух.

А рядом делает перелеты диск. Его бросают команды трех отрядов. На соседней площадке идет толкание ядра.

В стороне трое из летчиков выстроились на старте к бегу на 5.000 метров.

Внимание сосредоточено на стартере и трех фигурах. Все напряженно ждут команду подается громко и отчетливо:
— Внимание, приготовиться! — и сразу же обрывисто — «арш». Быстро замелькали загорелые лица трех. Остальные команды заканчивают прыжки в длину и высоту.

У волейбольной площадки оркестр играет туш победителям. Ребята распростидают судью о первенстве.

Судья скромно:
— Есть все данные, что победителем выйдет второй отряд. Но сказать твердое «да», нельзя. Впереди еще волейбол, ныряние и плавание. Оркестр умолкает, как будто он знал, что победитель еще не выяснен.

Оркестр играет походный марш. Всеотрается Руководитель объявляет: на воду, соревнование по нырянию и плаванью.
— А сейчас вы увидите как летчики умеют хорошо эксплуатировать не только воздух, но и солнце и воду. Мы идем через поселок. Молодежь поселка и взрослые рабочие с робкой завистью смотрят на бронзовые тела идущих под музыку людей воздуха.

А вот и река живописно раскинулась и нежится на солнце. Только ветерок слегка нарушает ее спокойствие. Гладкая поверхность покрывается рябью мелких волн. Горячий песок гостеприимен. У всех желание прилечь и понежиться на этом «диване» природы.

Минута отдыха и неги. Оркестр исполняет «нас побить, побить хотели». И каждый про себя мурлычит: «нас побить пытались». А потом все дружно отвечают одному голосу:
«А мы тоже не сидели Того дожидались...»
Голоса подхватывает ветер и уносит в просторы лугов и к задумчивому бору на тот берег.

Руководитель физкультурных соревнований выдерживает регламент:
— На старт! Первая тройка приготовиться.
Прошло, кажется, не меньше двух минут, когда над водой медленно поднимался голова летчика Маслакова.
— 25 метров — считает судья. По-

являются другие. — Сколько? — спрашивает, высунув голову Боддырев. — 22 метра — кричит судья.

Еренко пропадает под водой всех дальше. Наконец, у самого берега всплывает он и требует повторного. Судья ставит ему 20 метров. Интересно прыгнула последняя тройка.

Веселым подъемом кончилось ныряние и плавание. Оркестр снова заиграл походный и все двинулись в лагерь. Дорогой уже все знали, что первенство в соревновании осталось за вторым отрядом.

Столовая уже приготовила обед, Покушав, все расходятся. Кто скрывается в тени соснового парка, некоторые направляются в парусиновый городок.

Тишина воцаряется в лагере. Наступил мертвый час. Тишину нарушает воздушное пение пропеллера.

Р-5 кружится над аэродромом. Лагерь спит, но живет зоркость и готовность в одну минуту быть у машин и ринуться в воздух. Пусть только вззовет тревожная сирена, люди все, как один, встанут у своих кораблей, преисполненные отваги, решимости и смелости.

Солнце идет на «посадку». На землю и на деревья ложатся тени, а с бора веет приятной прохладой. В тени на полянках, в палатках городка сидят группы летчиков и читают свежие газеты. Иные увлекаются художественной литературой. В красном уголке под руководством бортмеханика Ширинова готовится к вечеру шумовой оркестр.

После ужина летчики идут в поселковый сад, который они благоустроили собственными усилиями, и дали ему странное название «Пятачок». Густая тьма ночи извещает о конце дня. Выходной день у летчиков окончен. А славный выходной! День здоровой закалки, день смеха и веселья отважных людей воздуха.

Сейчас вы увидите как летчики умеют хорошо эксплуатировать не только воздух, но и солнце и воду. Мы идем через поселок. Молодежь поселка и взрослые рабочие с робкой завистью смотрят на бронзовые тела идущих под музыку людей воздуха.

А вот и река живописно раскинулась и нежится на солнце. Только ветерок слегка нарушает ее спокойствие. Гладкая поверхность покрывается рябью мелких волн. Горячий песок гостеприимен. У всех желание прилечь и понежиться на этом «диване» природы.

Минута отдыха и неги. Оркестр исполняет «нас побить, побить хотели». И каждый про себя мурлычит: «нас побить пытались». А потом все дружно отвечают одному голосу:
«А мы тоже не сидели Того дожидались...»
Голоса подхватывает ветер и уносит в просторы лугов и к задумчивому бору на тот берег.

Руководитель физкультурных соревнований выдерживает регламент:
— На старт! Первая тройка приготовиться.
Прошло, кажется, не меньше двух минут, когда над водой медленно поднимался голова летчика Маслакова.
— 25 метров — считает судья. По-

завком проводит заводскую спартакиаду физкультурников, которая уже всколыхнула всех рабочих завода на борьбу за передовой цех по физкультурной работе.

В борьбе за овладение воздушной стихией комсомольцы нашего завода также имеют не плохие результаты. Первая девушка парашютистка в нашем крае тов. Панкратова выросла на нашем заводе. Ее воспитала комсомольская организация. Сейчас у нас работают два планерных кружка и один кружок парашютистов.

Секретарь комитета ВЛКСМ завода имени Енукидзе — ЧИКИТИН.

Сейчас реализовано до 8 его предложений по изменению конструкции, их упрочению, облегчению веса и выработке. До шести премий получил Забава. Наряду с производственным ростом, он рос и политически. Ни одно занятие политшколы не было им пропущено.

Его мечта, — пойти учиться в вечерний техникум и овладеть высшими социалистической техники. И он — войдет.

ИЗобретатель тов. Забава

В Горький Забава приехал в 1932 году. Широкие украинские степи были оставлены позади. Заводская жизнь с первых же дней захватила его своим многообразием. Правда, сначала вспоминался оставленный в деревне пионеротряд, вожатым которого он был два года; товарищи, задерживающие комсомольский «квиток» (личное дело), но потом — работа и учеба, спаянный коллектив новых друзей — рабочих комсомольцев поглотили все время.

Через два месяца после поступления в учебную базу завода им. Енукидзе, он уже работал слесарем, а еще через три — стал бригадиром. Его бригада одна из первых в заводе. Выполняет план на 120—150 проц.

Все более овладевая техникой своего дела, он дал несколько рационализаторских предложений. Потом был принят в общество изобретателей и началась интересная жизнь изобретателя.

НАШЕ УСПЕХИ

День 18 августа особенно знаменательная дата для ленинского комсомола — шефа воздушных сил РККА.

В этот день каждая комсомольская организация должна дать четкий ответ, а как она выполняет постановление ЦК комсомола о шефстве над воздушным флотом.

С чем пришла комсомольская организация нашего завода имени Енукидзе к дню авиации.

Нами проделана большая работа

по подготовке к сдаче военно-технического экзамена. На сегодня сдало 450 человек молодежи (без парашюта и планера). «Ворошиловских стрелков» мы сумели подготовить 210 человек. Этим самым мы не только выполняем, но и перевыполняем данные нам задания.

Впереди по сдаче военно-технического экзамена идет цех № 40 (комсомольский организатор Шаповалов, председатель ОСО Игнатьев). Они путем повседневной работы сумели наладить регулярные занятия по подготовке к сдаче военно-технического экзамена.

Для того, чтобы обеспечить сдачу норм на значок «Готов к труду и обороне» комитет комсомола и

ОТЧИТЫВАЕТСЯ ГРУППА ГЕНЕРАЛОВОЙ

Группа обсуждала обязательства к дню авиации. Они были коротки, ясны и конкретны. Сдать военно-технический экзамен не менее чем на «хорошо», стать «ворошиловскими стрелками» и готовыми к труду и обороне, вот и все.

...И сегодня комсорг Генералова отчитывается. Она расскажет коллективу о том, как все 10 комсомольцев ее группы сидели десяти часов над изучением мотора, винтовки, пумелета, топографической карты, парашюта и т. д.

Учились все, учились старательно, хорошо и все сдали на «отлично», «перевыполнив» первое обязательство. Каждый из комсомольцев имеет свой противогаз, а все вместе несколько мелкокалиберных винтовок.

Ни одна комсомольская группа на заводе не может потягаться с группой Генераловой в меткости стрельбы. 8 «ворошиловских стрелков» во главе с комсоргом насчитывается в группе.

В сдаче на значок «ГТО» «подвела» вода.

— Все летние нормы сдали. Вот только плавание и гребля. Сдадим, и мы готовы к обороне — скажет Генералова.

В борьбе за технику группа уже имеет большие успехи по овладению производством новых деталей.

Вот о чем будет говорить комсорг Генералова.

М. М.

Изобретатель тов. Забава

В Горький Забава приехал в 1932 году. Широкие украинские степи были оставлены позади. Заводская жизнь с первых же дней захватила его своим многообразием. Правда, сначала вспоминался оставленный в деревне пионеротряд, вожатым которого он был два года; товарищи, задерживающие комсомольский «квиток» (личное дело), но потом — работа и учеба, спаянный коллектив новых друзей — рабочих комсомольцев поглотили все время.

Через два месяца после поступления в учебную базу завода им. Енукидзе, он уже работал слесарем, а еще через три — стал бригадиром. Его бригада одна из первых в заводе. Выполняет план на 120—150 проц.

Все более овладевая техникой своего дела, он дал несколько рационализаторских предложений. Потом был принят в общество изобретателей и началась интересная жизнь изобретателя.

Сейчас реализовано до 8 его предложений по изменению конструкции, их упрочению, облегчению веса и выработке. До шести премий получил Забава. Наряду с производственным ростом, он рос и политически. Ни одно занятие политшколы не было им пропущено.

Его мечта, — пойти учиться в вечерний техникум и овладеть высшими социалистической техники. И он — войдет.

НА ВСЕСОЮЗНЫЕ СТРЕЛКОВЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Вчера из Горького выехали на всесоюзные стрелковые комсомольские соревнования мужские и женские команды автозавода и радиотелефонного завода (всего 21 чел.).

Во главе команд выехали в Москву: заместитель пред. крайсовета Осоавиахима по работе с молодежью тов. Богданов и секретарь стрелкового комитета т. Шелехов.

Вчера из Горького выехали на всесоюзные стрелковые комсомольские соревнования мужские и женские команды автозавода и радиотелефонного завода (всего 21 чел.).

Во главе команд выехали в Москву: заместитель пред. крайсовета Осоавиахима по работе с молодежью тов. Богданов и секретарь стрелкового комитета т. Шелехов.

Куда пойти

сегодня

Аэродромы готовы к встрече

Сегодня праздник авиации. Открытие праздника в 11 часов дня на аэродромах: Мызы, автозавода и завода им. Енукидзе.

Праздник начнется парадом в воздухе, в котором участвуют летные звенья Горьковского аэроклуба, Осоавиахима, гражданского воздушного флота и «Динамо».

Будут продемонстрированы воздушные строи, пилотаж (петли, перевороты, штопоры), прыжки парашютистов, полеты планеров и авиамodelей. Будет организовано катанье на самолетах лучших ударников производства, авиаработы и запуск шаров «монгольфьера».

По окончании летной части — массовое гулянье. Игры, танцы, сдача норм на «ворошиловского стрелка», значок «ГТО» и «ГСО» и военно-технического экзамена.

В саду «1 Мая» и стадионе Крайсовпрофа состоится детский праздник юных авиастроителей. Состоит соревнование авиамodelей, запуск шаров и коробчатых змеев, спортивные выступления, футбольные детские команды. Организуется сдача норм на юного «ворошиловского стрелка» и значок БГТО, прыжки с парашютной вышки.

На аэродроме завода им. Енукидзе в 11 часов будет парад и бой на земле и в воздухе, состязание самолетов, прыжки парашютистов и самостоятельные полеты учеников летной школы завода. Сдача норм на «ГТО», «ворошиловского стрелка» и массовые игры. Выступают артисты цирка и ГОМЭЦ.

Навстречу XX МЮД

Удержим знамя

Колхозники артели «Искра коммунизма», Арбажского района, Жукова М., Касаткина М., Кавырзина А., Исупова У., Исупова А., Махнев С. вместо 120 снопов теребят от 150 до 180 снопов льна. Группой теребильщиков руководят комсомольцы.

Получив в 1933 году переходящее красное знамя райкома ВЛКСМ за хороший посев, уход, уборку и теребление льна, комсомольцы и колхозники решили ударной работой удержать знамя.

Комсомольский организатор
С. МАХНЕВ.

Началась хлебосдача яровых

Барковский колхоз «им. 1 Мая» организовал красной комсомольский обоз им. XX МЮД и 13 августа привез в Б.-Мурашкино 183 центнера лучшей пшеницы в счет хлебоставок.

А. Кафурин.

Хлебные обозы в честь МЮД.

Сдано 650 центнеров

ФАЛЕНКИ. На призыв райкома ВЛКСМ и политотдела МТС об организации красных хлебных обозов имени МЮД, откликнулись передовые колхозы района. За один день — 12 августа, красными обозами в честь МЮД сдано хлеба государству 650 центнеров.

Н. К.

От инструкторов помощи не видим

Прошло много времени с тех пор, как начал перестраиваться Кулебакский райком комсомола. Перестраивался долго, но практических результатов так и не достиг.

Спросите у комсомольцев механического цеха Судомостового завода о том, как инструктора Райкома помогают им в работе, и вы получите крайне неутешительный ответ. Комсомольцы вам скажут: — Инструкторов в цехе мы не разу не видели. Может быть кто-нибудь из них бывал в цехе, может быть даже и прошел по заводу, но к комсомольцам не заходил.

А. КАЛИНИН.



Володя Кувалин — участник слета авиамodelистов от Вятского района

АВИАМОДЕЛИСТЫ ЗА РАБОТОЙ

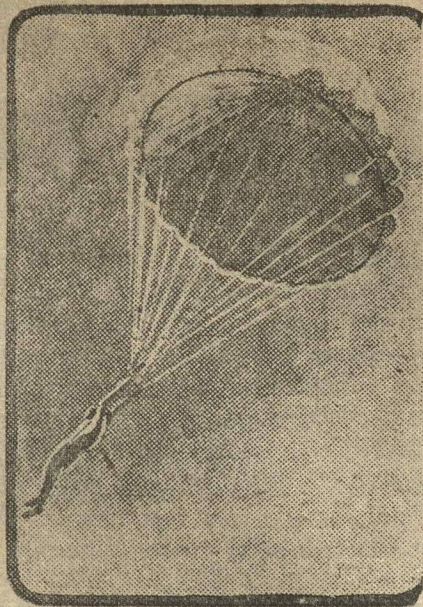
К авиации приковано внимание не только взрослых трудящихся, но и сотен тысяч детворы. Авиамodelизм пользуется у детей огромным успехом.

Сейчас по нашему краю насчитывается до 456 авиамodelейных кружков с охватом 9.022 юных авиамodelистов. 23-штатных и 691 человек общественников — инструкторов руководят и организуют их учебу.

В крае работают четыре авиамodelейные лаборатории и 41 авиамodelейный кабинет.

С большим успехом прошли недавно слеты юных авиамodelистов. На краевой слет съехало 63 авиамodelиста из 15 районов края, которые привезли 24 схематических, 15 фюзеляжных моделей. Здесь можно было увидеть амфибии, гидромодели, планеры.

□ ● □



ГИБЕЛЬ „ЧЕРНОЙ КОШКИ“

Е. Минский

«...Непобедимый АСС, гроза всех воздушных противников, отважный летчик, упоминание об имени которого заставляет умолкать самых отъявленных болтунов — подходит к самолету. Перед ним почтительно расступаются техник, мотористы и все остальные, готовящие самолет на земле.»

Пожевывая резину, АСС садится в самолет. Из-под отворота его кожаного, летного пальто выглядывает милая мурлыкающая мордочка кошки. На ней нет ни малейшего белого пятна. Она черна. Она специально выбрана летчиком. Этот живой, лоснящийся талисман, должен принести постоянный успех. Без него АСС не делает ни одного шага, связанного с выполнением полета.

Заработал мотор, самолет встрепенулся, как дремавший тигр. Кошка доверчиво прижалась к своему властелину.

Провожаемый восхищенными взглядами АСС рванулся в воздух. Наврав несколько метров высоты он сделал боевой разворот и с огромной скоростью низко пролетел над собравшимися, выглядывая за борт. Глаза кошки сверкали.

Через некоторое время АСС возвращался. Благополучно садился, совершая безупречную мягкую посадку, делал кое-какие указания технику и уходил домой, поглаживая мирно дремавшую кошку.

Однажды АСС улетел на выполнение какого-то сложного задания. В расчетное время он не возвратился. Мрачные догадки овладели ожидающими прилета славного летчика. Уже темь наполнила на аэродроме, а самолет АСС все еще не появлялся. Через несколько минут наступившая тьма окончательно овладела полем, прогнав людей прочь. Все ушли в страшном опасении.

Спустя несколько дней, в несколько сот километров от аэродрома проходивший наткнулся на потерпевший аварию самолет. Безжалостным ударом все было превращено в комок. Мотор наполовину вошел в землю. Рядом лежали щепки от винта. Обойдя самолет кругом, проходивший увидел на том месте, где был хвост, сидящего пилота. Разбитые очки врезались в лицо, из которого тонкими, извилистыми ручейками медленно текла кровь. Освободив лямки парашюта (сзади слабо надувался шелковый купол), пилот неподвижно смотрел на черный комок, лежащий перед ним на земле. То была кошка — таинственный талисман, вдруг утративший свою магическую силу. Она лежала, вытянув все четыре ноги и откинув голову. Остеклявшиеся глаза ее, с безразличием смотрели на своего сбитого в воздухе друга, спасшегося на парашюте и теперь изнемогающего от потери крови при неудачном прыжке.

Черная кошка погибла. Летчик АСС, отделавшись незначительными ушибами, выздоровел.

В это время по стране бодрее, с все увеличивающейся мощностью звучали моторы. Целые эскадрильи в атаке рвали небо...

II.

Молодой парень, из механического, дочитав, с улыбкой смял листок старого «Авиационного вестника».

Гудок, означавший конец работы, глухо прокатился за заводскими корпусами. Комсомолец — токарь, убрав стружку со станка, побежал на аэродром. Сегодня день полетов. По пути он забегает домой, где мать, тихая, маленькая старушка испуганно смотрит на своего сына.

— Сынок, убьешься ты у меня. Все летаешь...

Сын улыбается в ответ на боязнь матери и просит стакан чая.

— Ты бы пообедал, — суется она.

— Некогда, мама. Сегодня полеты начнутся раньше на 15 минут. И так задержался в заводе, с этими АССами. И ему становится смешно от прочитанного на заводе рассказа.

— Опять массы... Губы матери, тонкие и бескровные складываются в недовольную гримасу.

— Не массы, мама, а «ассы», летчики такие были раньше. Хорошо летать уметь. Раньше их мало было. А сейчас у нас много советских ассов имеется, которые не хуже этого самого АСС летают.

Глотнув чая, и захватив очки и шлем, он бежит на аэродром. Вот и поле. Моторы уже работают...

Садясь в самолет, он не берет с собой черную кошку и не сует в рот резину, которая должна сообщить ему спокойствие и выдержку настоящего летчика, а черная кошка спасать от всяких случайностей в воздухе и приносить успех и победы.

Нет, всего этого, парень из механического, чья ровная стружка вызывает неподдельную зависть у соседей, не берет с собой в кабину. Он лишь поллотнее натягивает шлем и перчатки. Внимательно осматрив прибор и опробовав управление, немного волнуясь в туго затянутом шлеме, бросает полуоборачиваясь в кресле:

— Готов!

Парень из механического готов лететь в воздух.

Когда он в первый раз в большом, просторном цехе разложил на верстаке свой инструмент, готовясь к сдаче пробы, старые мастера сразу определили:

— Выдет дело из парня. Он по порядку берется за дело.

В летном деле эта сноровка пригодилась. Инструктора — летчика, спокойные, неторопливые и вечно недовольные полетом своего ученика, назвали эту сноровку «правильным распределением внимания».

Так определялся объем внимания. Для летчика это решающий момент в смысле его использования в авиации.

— Взлетайте!

Одновременно обе руки поползли вперед. Ручка и газ. Глаза вплылись в сектор, в котором земля, горизонт и капот самолета влились в непонятном соответствии.

Земля уже не мелькает. Нет. Она сливается под самолетом в один сплошной ковер. Как и в предыдущие полеты (их всего пять), он, конечно, пропускает отрыв самолета от земли, этот чудесный миг, необъяснимый как сновидение, как удар, как поцелуй...

Высота четырехста метров. Под ним — зеленое поле аэродрома.

завод имени товарища Енукидзе, постройки... Он видит другие самолеты, на которых его товарищи, также обучаются летному делу, одновременно работая на заводе.

Вот, он, завод, напряженно и шумно дышащий сбоку. Ударник из механического отыскивает среди заводских зданий свой цех. Витяка САФРОНОВ — его приятель — работает во вторую смену.

— Наверное стервец уже двухсотую штуку выгоняет. Опять на первое место выйдет в смене. — Ну, нет. Он еще с ним поспорит. Да, поспорим, Виктор Петрович! Его задорный голос летит через борт, в завод, к своему, ни о чем не догадывающемуся другу из механического. Юн еще раз мысленно кричит вниз:

— Принимай вызов! — и делает второй разворот, особенно старательно.

— Хороший разворот, — слышится в трубку. — Возбужденный он не слышит похвалы и ведет дальше самолет уверенно, без кренов.

III.

Летный день в школе при заводе им. Енукидзе кончается... Заправив и убрав самолеты — ученики собираются в летной комнате. Здесь представители всех цехов. Это молодые советские асы. Без черных кошек, без резины овладевают они сложной, авиационной техникой. Школа Осоавиахима готовит из них новые кадры летчиков, способных укреплять оборону, помогать в сельском хозяйстве.

И они — эти Силантьевы, Спиридоновы, слесаря из гаражей, токари, педтехникумовцы, совмещая свою производственную работу с летной учебной, будут настоящими советскими летчиками.

IV.

Покрывая весь земной шум страшным ревом мотора, пролетел над городом молнии подобный истребитель. Красное крыло его багрянилось на солнце.

Сормово.

„КАВАЛЕРИСТЫ“ РАЗОБЛАЧИЛИ ЖУЛИКОВ

Москвичев — лучший кавалерист комсомольской организации колхоза им. Родыгина, Оршанского района. На днях колхоз отправил 48 пудов хлеба на съешный пункт в гор. Йошкар-Ола. Старшим обоза был Москвичев Ив. — льяница, лодырь.

При сдаче хлеба он ухитрился обмануть пункт; ему в квитанцию записали 48 пудов, а он переправил на 58 пудов. Проверив квитанции, тов. Москвичев обнаружил проделку Москвичева Ив., тут же на жулика составил акт и направил в соответствующие органы.

Кавалерист Столяров — колхоз «Эр-Кэчэ» (Оршанка) систематически проверяет состояние охраны в колхозе.

По его требованию плохой охранник Рыбаков был убран и заменен другим сторожем.

День
нашего края

10 СОВХОЗОВ получают

ТЕЛЕФОННУЮ СВЯЗЬ

Закончена телефонизация 6 совхозов края — в Ардатове, Вожгах, Дзержинске, Малмыже и по одному в МАО и УАО.

В ближайшее время начнутся работы по телефонизации еще четырех совхозов (плем совхоза «Большевик» Б.-Болдинского района, совхоза «Сатис», Дивеевского района, «Чувашия», Вурнарского района и «Культура», Арзамасского района).

Всего с ранее телефонизованными, из 127 совхозов края к концу года получают телефонную связь 64 совхоза.

Будут построены

ТРИ ХМЕЛЕСУШИЛКИ

ЧЕБОКСАРЫ. По постановлению Совнаркома Чувашии в ноябре будут строиться три хмелесушилки: две в Марпосадском районе, одна — в Козловском. Начата работа по обеспечению строительства строительными материалами.

МОЛОТИЛКА РАБОТАЕТ

СИЛОЙ ВОДЫ

Колхоз «8 марта», Антикассинского сельсовета, Чебоксарского района Чувашии, совместно с единоличниками, близ деревни запрудил речку Кукшин. На плотине установлена молотилка, которая работает силой воды. Работа идет бесперебойно.

Благодаря этому приспособлению труд колхозников значительно облегчился.

ОРГАНИЗУЮТ ТЕЛЯЧЬИ ФЕРМЫ

ВАВОЖ. В Ожгинском сельсовете колхоз Уд-Ожги организует ферму по выращиванию молодняка. В первый год ферма должна иметь не менее 15 телят. Организует ферму молодняка и колхоз дер. Каксу из 20 голов телят. Оба эти колхоза обязались в 1934 г. ликвидировать бескоровность колхозников.

Специальный дом для нацмен

ПАВЛОВО. Нацмены, работающие на заводе автотракторного инструмента, долгое время жили в разных концах города, и при этом в неблагоустроенных жилищах. Сейчас для нацмен в каркасном поселке завода построен специальный дом. Все семьи получили отдельные комнаты, в которых на каждого члена семьи имеется кровать со всеми постельными принадлежностями, венские стулья и столы.

В городе Вурнарах (ЧАССР) заканчивается строительство «Дома колхозника». Дом рассчитан на сто коек.

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