

ЗА КАДРЫ

Орган партбюро, комитета ВЛКСМ, профкома, месткома и дирекции Томского индустриального института имени Сергея Мироновича Кирова.

№ 26 (256) 18 августа 1939 г. Цена 10 к.

АВИАЦИЯ НЕПОБЕДИМОГО НАРОДА

18 августа вся наша великая Советская страна празднует День авиации. На больших и малых аэродромах, в воинских частях и на заводах, в городах и селах этот день отмечается авиационными праздниками, спортивными соревнованиями, массовыми выступлениями.

Советский народ любит свою авиацию. Строительство воздушного флота в нашей стране окружено вниманием и поддержкой широчайших масс трудящихся. Правительство, партия и лично товарищ Сталин повседневно занимаются вопросами укрепления боевой мощи советской воздушной армии. За годы сталинских пятилеток воздушный флот страны социализма превратился в могучую, непобедимую силу.

Славные дела наших летчиков продемонстрировали всему миру непревзойденные качества советской авиации, мужество и мастерство наших летчиков.

Героическая работа Молокова, Водопьянова, Лянидевского и других пилотов, спасших челюскинцев; блестящая экспедиция на Северный полюс; смелые перелеты экипажей Чкалова и Громова из Москвы в Америку; молниеносные рейсы Коккинаки из Москвы на Дальний Восток, в Канаду; перелет Гризодубовой, Осипенко и Расковой навсегда вошли в историю мировой авиации как образцы любви к родине, отваги и настоящего летного искусства.

В героических боях у озера Хасан, в воздушных схватках на границе Монгольской республики советские летчики покрыли себя неуязвимой славой. Японские провокаторы войны надолго запомнят смертоносные удары могучей сталинской авиации! Имperialистические хищники, самураи получили наглядный и жестокий урок. Победа в воздухе неуклонно принадлежала советской авиации. Так было и так будет всегда!

«У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь», — говорил товарищ Сталин

на январском Пленуме ЦК и ЦК ВКП(б) в 1933 году. Сейчас наши авиационные заводы превратились в мощные предприятия, оснащенные самой передовой техникой. Они обеспечивают Красную Армию и Военно-Морской Флот самыми лучшими в мире самолетами, на которых советские летчики вели воздушные бои с японскими хищниками, покоряли просторы, завоевали своему народу десятки международных авиационных рекордов.

С большими достижениями подходит ко Дню авиации и наш гражданский воздушный флот. По протяженности воздушных линий, по объему грузовых перевозок СССР вышел на первое место в мире, обогнав даже такую развитую в авиационном отношении страну, как Америка.

Советская авиация сильна своими кадрами и огромными резервами. Тысячи и тысячи рабочих, служащих, колхозников обучаются в аэроклубах летному делу без отрыва от производства. Они учатся планированию, учатся управлять самолетом, прыгать с парашютом, обращаться с пулеметом в воздухе, владеть авиационным мотором.

Авиационный спорт стал одним из самых популярных видов спорта в нашей стране. Нужно сделать его еще более массовым, улучшить работу аэроклубов, по-настоящему взяться за укрепление противовоздушной и противохимической обороны, строить и оборудовать в районах аэродромы и посадочные площадки, охватить массовой авиационной работой всех трудящихся, всемерно популяризировать авиационные достижения Советской страны.

18 августа, в День советской авиации, вся наша великая страна, весь многомиллионный народ социалистического государства, шлет боевой, пламенный привет гордым сталинским соколам, пламенный привет непобедимому воздушному флоту СССР и его создателю — товарищу Сталину.

Сегодня день авиации — праздник несокрушимой мощи великого советского народа.

Большевистский привет гордым соколам сталинской авиации страны Советов!



Тов. Стрелетов Н. Б., политрук летной части.



Тов. Круппа И. П., летчик-инструктор

ИЗ РЕЧИ Н. Е. ВОРОШИЛОВА НА XVII СЪЕЗДЕ ВКП(б)

«...Наша авиация вообще стала более могущественной и ее ударная сила соответственно повысилась.

Если в 1934 году весь наш воздушный флот мог поднять за один вылет 2.000 тонн авиа-бомб, то в настоящий момент он поднимает уже на 208 процентов больше; другими словами, одновременный бомбовый залп увеличился в три раза. Эта масса разящего металла, способного перемещаться на огромные расстояния, может быть неплохой советской смитерительной рубашкой для охваченных бредовыми идеями агрессоров, если они в безумном порыве полезут на землю советов (бурные аплодисменты).

Одновременно с этим увеличилась мощь пулеметного залпа нашего военно-воздушного флота. Если в 1934 году в одну секунду все авиационные пулеметы могли дать выстрелов 100 процентов, то в 1939 году они могут дать на 300 процентов больше.

Я понимаю естественное желание товарищей знать, какие же мы имеем самолеты, с какими не процентными, а доступными человеческому пониманию показателями хотя бы по скоростям, по потолку, дальности. Идя на

встречу этому естественному желанию, я докладываю, что сейчас нередко встретить на наших военных аэродромах не только истребитель, но и бомбардировщик, со скоростями, далеко перевалившими за 500 километров в час (бурные аплодисменты). Возгласы: «Ура!», «Да здравствует товарищ Сталин!», «Да здравствует товарищ Ворошилов!», «Да здравствует красная авиация!», «Ура!» Зал, стол, устраивает овацию вождю народов товарищу Сталину, а высотой за 14—15 тыс. метров (аплодисменты); что же касается дальности наших самолетов, то об этом лучше всего сказали делом прекрасной памяти Герой Советского Союза Валерий Чкалов и Герои Советского Союза тт. Громов, Байдуков, Юмашев, Беляков, Данилин, Коккинаки, покойный Брандифский и наши замечательные летчики — Герои Советского Союза тт. Гризодубова, Осипенко и Раскова (аплодисменты).

Вы все знаете, конечно, что они эти и многие, многие другие герои, наши сталинские соколы, еще о многих качествах нашей авиации делом расскажут нашему народу и всему миру (продолжительные аплодисменты).

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

◆ В 1922—1923 годах были построены первые советские самолеты.

◆ В январе 1933 года товарищ Сталин, подводя итоги первой пятилетки, сказал: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

◆ 1934 год принес стране новые победы советской авиации. Героическое спасение челюскинцев на весь мир прославило советских летчиков.

◆ 1937 год. Эскадра тяжелых воздушных кораблей во главе с Героем Советского Союза М. Водопьяновым, летит к вершине мира — на Северный полюс — и совершает беспри-

мерную посадку на дрейфующую льдину.

◆ В июне 1937 года отважные летчики Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков совершают героический перелет за 63 часа 25 минут из Москвы через Северный полюс на побережье Северной Америки. Не прошло и месяца, как выдающиеся советские летчики Громов, Юмашев и Данилин летят по тому же маршруту (Москва—Северный полюс — США) и устанавливают мировой рекорд дальности полета по прямой и ломаной линиям, пролетев за 62 часа 17 минут 10.145 километров.



Тов. Белашев А. С. — курсант-пилот.



Тов. Вичканова Л. А. — курсант-пилот



Тов. Шипкова З. П., курсант-пилот.



Тов. Шильников Б. С., старшина летной группы.

Они будут летчиками

Наша молодежь преисполнена чувств любви к родине, к партии, к своему вождю товарищу Сталину. Она готова в любой момент по зову партии выступить на защиту своего социалистического отечества. Именно поэтому среди множества профессий, которые доступны для нашей молодежи, наиболее желанной является оборонное дело и, в особенности, авиация. С гордостью и радостью идут молодые патриоты в аэроклубы, где готовят из себя прекрасных пилотов.

Молодежь ежегодно пополняет ряды армии пилотов страны социализма, с большой любовью работает над освоением техники летного дела.

Группа, где старшиной тов. Шильников, — одна из лучших групп в аэроклубе.

Все, как один, в этой группе упорно овладевают сложной летной техникой. Группа вырастила отличников учебы, среди которых имеем тт. Стрепетова Н. Б., Бельшева А. С., Шляпцева Н. В., Касперчик С. И., Дмитриева П. П.; они быстро осваивают летное дело и выполняют все задания только на «отлично» и «хорошо».

Из числа этих учлетов, некоторые товарищи находятся на руководящих работах, выполняют общественные поручения. Так, тов. Стрепетов Н. Б. — политрук летной части, довольно умело организовал порученный ему участок работы; тов. Шляпцев Н. В. работает редактором лагерной газеты «На старте». Оба они представлены аэроклубом для премирования.

Много труда в дело подготовки пилотов вложил тов. Крупна Иван Петрович — летчик-инструктор.

Немного времени осталось до конца обучения в аэроклубе. На сегодня все наши учлеты уже вполне самостоятельно водят самолет, выполняют ряд фигур высшего пилотажа. Скоро будет произведен их выпуск и они станут пилотами. Крылатое сталинское племя получит новое пополнение своих рядов. Воспитанные партией, ленинско-сталинским комсомолом, молодые, будущие пилоты, с радостью займут место в семье советских летчиков и вместе с ними будут беспощадно уничтожать всякого, кто дерзнет нарушить мирный труд нашего великого народа.

В. Куцепаленко.

ДЕНЬ В ЛАГЕРЕ

В живописном месте, в окружении небольшого, но густого и зеленого кустарника раскинулись белые палатки и летние деревянные постройки.

Здесь живут молодые, жизнерадостные девушки и юноши, будущие пилоты, водители летающих машин.

Немного поодаль от расположенных в один ряд палаток стоит такой же ряд самолетов. Подняв вверх носы, они, кажется, вот-вот поднимутся в воздух. Но все пока спокойно. Раздается команда дежурного, и лагерь просыпается. Проходит немного времени, воздух наполняется гулом моторов. Одна за другой машины послушно следуют на стартовую дорожку.

Вперед разбросился ровный зеленый ковер. Вот уже взмахом флажка подан сигнал. Машины поочередно пробегая этим ковром, и незаметно отрываясь от земли, быстро набирают высоту. Через мгновение, сверкая на

солнце, стальные птицы начинают совершать различные фигуры высшего пилотажа. Это курсанты-пилоты выполняют свои задания.

Выполнив задания, курсанты ведут машины на посадку — правильно выравнивают самолеты, и садят их на три точки. «Замечательно» — вырывается из уст начлета, когда какой-нибудь курсант хорошо приземлит машину. Из кабин показываются лица товарищей. Побывав в воздухе и хорошо выполнив задания, они с чувством удовлетворения возвращаются на землю.

Так проходят дни, наполненные настойчивой учебной по овладению летным делом.

Упорная работа и большое желание — залог того, что они будут хорошими пилотами, готовыми по приказу родины громить врага, откуда бы он ни появился.

В. К.

НАША УЧЕБА

4 часа утра. Курсанты быстро вскакивают с кровати и бодро бегут на зарядку. В 5 часов начинаются полеты. Подходит очередь лететь в зону. Детально продумываем свой полет и, наконец, мы в воздухе. Выполнив задание, докладываем инструктору, получаем замечания. Все недостатки, которые были в полете, записываем, продумываем, чтобы в следующем полете их устранить и сделать полет более правильным. Так, устраняя одну ошибку за другой, овладеваем летным искусством. К сро-

ку выпуска надеемся прийти с отличными показателями по всем элементам техники пилотирования и сдать высший пилотаж на «отлично».

Выполняя наказ товарища Ворошилова, научиться летать выше всех и дальше всех, мы по первому зову партии и правительства с радостью пополним ряды военно-воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии и станем на защиту священных границ нашей родины.

Учлеты: Шляпцев, Дмитриев.

МЕЧТА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ

Первый раз я увидел самолет в 1925 году, когда Громов делал перелет Москва — Улан-Батор. Тогда я еще был учеником второго класса. С тех пор я внимательно следил за героическими подвигами наших советских летчиков. Их мужество и отвага еще больше укрепили во мне желание стать пилотом.

Теперь я и сам получил полную возможность заниматься в аэроклубе. С первых же дней занятий я решил овладеть в совершенстве техникой пилотирования.

Я знал, что этого можно добиться, относясь требовательно к себе и серьезно продумывая каждое замечание инструктора.

Это дало мне возможность с первых же дней летной практики выполнять отдельные элементы вождения самолета на «отлично».

Теперь я летаю самостоятельно, управляю машиной в воздухе без помощи инструктора. Надеюсь, что к окончанию учебы как практический, так и теоретический курс сдам на «отлично».

Заветная мечта — быть полноценным летчиком, могущим защищать сильным оружием священные рубежи нашей родины — осуществляется.

Учет-отличник С. И. Касперчик.



Тов. Шляпцев Н. В., курсант-пилот.



Тов. Селин А. Ф., помполит летной группы.

МОЙ ПЕРВЫЙ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

Это утро было радостно не только тем, что весело светило и приятно пригревало солнце, что легкий ветерок ласково дул в лицо и, казалось, существовал лишь для того, чтобы определить разбивку старта, но и тем, что мне было разрешено совершить первый самостоятельный полет.

К полету все было готово, и я нахаживался в кабине в ожидании разрешения взлететь. Ухо невольно пыталось уловить привычный голос инструктора, делающего замечания, но

их не последовало. Это создавало некоторую торжественность и поднимало гордое чувство сознания того, что управление этой совершенной машиной находится в моих руках. Все последовавшие затем привычные движения приобрели какой-то новый облик; хотелось шепнуть, о счастье юности, о родине, где такая юность стала доступна всем, о лучших людях нашей страны, которые двигают ее неуклонно вперед.

Старшина летной группы, Шильников.

РОСТ СОВЕТСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

★ С 1923 года в СССР организовано регулярное воздушное сообщение. Первая аэролиния Москва—Нижний Новгород имела длину 420 километров. В 1923 году по этой линии было перевезено 229 пассажиров, 1,8 тонны почты и 100 килограммов груза.

★ По протяженности авиационной сети СССР стоит на первом месте в мире.

★ К 15-летию Гражданского воздушного флота (1938 год) протяженность воздушных линий в стране превысила 100 тысяч километров. В последнем году второй пятилетки на самолетах было перевезено свыше 211 тысяч пассажиров, свыше 36 тысяч тонн груза, более 9.000 тонн почты.

Отв. ред. В. И. ВАНДЫШЕВ