

СТАЛІН-СЦЯГ ГЕРАЧНАЙ СОВЕЦКАЙ АВІАЦЫ

ЛЁТЧЫК-ІНСТРУКТАР

Пятнаццацігадовай дзяўчынай, пасля гучога ў Віцебскай школе ФЭУ чучоўнікаў, Дора Слесарова паехала ў Мінск у школу снайпернай. Старапанна ў рабоце і вучобе, жашчэрацкая і спрытна, Дора сур'ёзна ўзялася за вывучэнне і авалоданне складанай тэхніцы снайперскай стралбы. Ва ўсім яна паспявала, была пераможцай вучэбнай. Таварышы і падручнік не без заўважання гаварылі ёй.

— Дора ў нас маладзёна, за што ні возьмеш, у яе ўсё выйдзе, — гаварылі яны.

Але не! Не завалялася Дору толькі снайперскае справа. Яе жанілі і імкненні былі другія. Імча ў ФЭУ яна пачала стаць парашутысткай, лётчыцай. Штурманскія паветраныя прасторы, навучыцца кіраваць самалётам было яе заветнай марай, якая не давала спакою, кружыла галаву. Яна падоўгу глядзела на магучыя караблі, пралятаючыя ў небе, і яе думкі ў той час лясалі туды ў сіяньву, несіся ўслед за сталявымі птушкамі.

Стань лётчыцай! Дора едзе ў Маскву, вучыцца ў парашутнай школе. О, гэта зусім іншае! Дора была шчасліва. Першае знаёмства з паветра, з парашутам ўдзала ў яе новыя сілы, патэ, увяўнасьць, багавосць. А калі яна першы раз паднялася на самалёт і зрабіла прылёж з парашутам, радасці не было камя. 27 прылёж з парашутам зрабіла Слесарова. З рознай вышыні прыгала: з 800 метраў, з 1000 і больш.

Аднойчы быў арганізаван калектыўны прылёж. Авін за другім прылялі з пажарнага самалёта парашутысты. У ліку іх была і Дора.

Спакойна, упэўнена, без хвалявання адзялялася яна ад самалёта, раскрывала парашут і плаўна паплыла ўніз. Але пры тым яе парашут зваўся ў бок. «Нешта вяртылася» шпанскае лука ў галаве, і Дора быстра ўзлянула ўверх. Ёе парашут зачэпаўся за дорны парашут, заблытаўся ў стропы і з усёй іх імкнучася высвабодзіцца з гэтага становішча. Але дарэмна былі яе спробы.

Парашутысты маладзёна падалі, па-сабавалася немінучая катастрофа. Там Дора міг раскідана занасны парашут, але і ён заблытаўся.

Набліжалася зямля...
— Занасы раскіданы! — Крыкнула

свайей падруге Дора. Тая паспела ў час злёнуць за каляно запаснага парашута Асноўні раскіданы, і падругі ўдзала прызначыліся...

Скончыўшы вучобу ў школе парашутыстаў, Дора Слесарова прыехала ў горад Віцебск і паступіла вучыцца лётнай спецыяльнай авіаакадэміі. У 1937 годзе яна паспяхова скончыла вучобу, атрымала званне пілота і вельмі ўжо лва гоцы прылеж лётчыкам-інструктарам у Ваўраўскім аэраклабе.

Прытожкая жывёўская раніца. Піха. Лёгі вепер прыёма падуе твар, сонпа ласкава прытравае сваімі залацістымі праменямі. Широкае поле аэрадрома, паркетнае прыгожым льяном акасітай асфальта, пералівацца прабліскамі срабрыстай расы.

Каля стройнага рау самалётаў возыцца тэхнікі, вучыты, яны падрыхтоўвалі машыны да вылётаў.

— Таварыш інструктар, самалёт гатоў да вылёта — дакладвае тэхнік Канстанцін Лебедзеў, калі да машыны падыходзіць Дора Слесарова.

— Надвор'е сёння нарадкасп лётнае — кажа з усмешкай Дора і дае неабходныя распарадкаванні.

— Самалёт на старт! — камандуе яна.

Пачынаецца прапа: бүтнічная, звычайная і напружаная прапа маладзёных лётчыкаў.

Авін за авіам апытваюцца ад зямлі самалёты. Малады вучыты сёння заганчваюць вывучэнне тэхнікі самастойных палётаў па кругу, багавых разваротаў, павільнага прыземлення. Інструктары астаюцца на зямлі, сочаць за палётамі сваіх вучыц.

Усе трынаццаць вучыцэў з групы Лоры Слесаровай ужо самастойна возыцца самалётамі. Рэчка Іван, Нальвайка Вялікая, Івану Міхайла, Каюба Вялікімір Востра аналялі складаным майстэрствам самалятаважэння.

Восе ўжо два гоцы група лётчыкаў-інструктараў Лоры Слесаровай трымае чыстоны пераходны спят ЦБ комсамола і ЦС Асабвяхіма БССР.

— І не хлацім — гоцца заўважыць будучыя лётчыкі.

Я. ШЫНГАРОУ.

БОЛЬШЭВІКІ ПАВЕТРАНЫХ ПРАСТОРАЎ

Бліскуча выканаўшы заданне, лётчык Гвоздзеў выртаўся на аэрадром. Пад плакасамі самалёта мільгацілі знаёмыя месцы. Паветра, напоена сонечным ішплем і араматам сасновых лясцоў, багавосла, удзіла свежыя сілы. Нечакана ў роўны гул матара ўмяталіся непрычыныя сілы лётчыка гуці.

— Зае матор, — падумаў Гвоздзеў, і твар яго адрэа стаў сур'ёзным. Палучыўшы лётчыка апраўдалася. Матор чынуў і перастаў прапавяць. Да аэрадрома аставалася яшчэ многа кілометраў.

Гвоздзеў акінуў поглядам мясцовасць. Павокат лес, хмызняк, зрыта глыбокімі рэкамі нізіна. Самалёт усё больш прыскідаў да зямлі. Трэба было раманца, дзе паспрабаваць сесці.

Увагу лётчыка прыцягнула вузкая падока зямлі, сабавная ад дрэў. Толькі ў адным месцы па баках, бышам утвараюць вароты, сталі звы высокія сасы. У гэтыя вароты і накіраваў свой самалёт Гвоздзеў.

Са звычайным майстэрствам лётчык пачаў машыну ў авалоданне немагучымі для пасадкі ўмовах. Самалёт спыніў імклівы бег у некалькі крокаў ад сілы ня дрэў. Халоднакроўе, вытомыка і высокае лётнае майстэрства дазволілі выратаваць машыну.

Гэта не адзіны выпадак ў лётнай працы камуніста Гвоздзева. У любых умовах, ім і ночу ён з выдатным майстэрствам возыцца самалётамі і заўсёды паспяхова выконвае самыя складаныя вучэбна-бавыя заданні. У барабне са стыхіямі ён заўсёды выходзіць пераможцам. Сваім асабным прыкладам большавік Гвоздзеў выхоўвае загаганнае пакаленне бесстрашных лётчыкаў.

— Ніж не мог уцячы, усё ў мяне на хвасце сядзіць, Валікі майстар бою па пераваротах. Так у тварацы з бавымі таварышамі сакратар партыйнага бюро, вопытным лётчык Хорыкаў адзываўся аб

маладым лётчыку Барысе Сафонаў. Рабочы-чыгуначнік, Барыс Сафонаў, па прызначэнні прайшоўшы ў авіацыю, дасканала авалодае лётнай спынай. Ён валікі майстар паветранага бою. У скаротках з «праціўнікам» Сафонаў не ведае паражэнняў. Умела зваруочы ў паветры, ён імгненна знікае з поля зроку «праціўніка» і дасканалым маневрам захопіць яму ў хвост, паліваючы меткім куліётным ліўнем. Выдатны бавец у паветры, ён добры і чулы таварыш. Заўсёды дапамагае маладым лётчыкам авалодаць усмі прыёмамі паветранага бою.

Лётная кар'ера камандзіра перавоза зьяя вавейшаў, кандацата ў члены партыі Нікалая Вавойна пачалася ў Кагэбэльская авіаакадэміі. Тут ён атрымаў першае хрышчэнне і назаўсёды звязаў сваё жыццё з магучай авіацыяй Краіны Советаў. Зараз гэта выдатны паветраны бавец, камандзір зьяя імклівых сталявых птушак. Лётчыкі яго авяна — перавазікі часці. У сацыялістычным сабавінізме імені Тройці Сталінскай Партыі імя ішч у першых рыхах выдатнага бавоі і палітычнай падрыхтоўкі.

Зьяно дасканала валодае тэхнікай вясотных палётаў і майстэрскі выконвае фігуры вышэйшага пілатажу.

Камуністы Н-скай авіаацыі асабным прыкладам забавсваюць вышыня пакалянікі ў бавоі і палітычнай вучобе ўсёй часці. Яны з часцю пасля высокае зьяяне членаў партыі Леніна—Сталіна, апраўчваюць гэта зьяяне сапавым большавіцкім спрытам. Яны выхоўваюць у лётчыкаў большавіцкі характар, швэрую волю, вытрыманасць і праўдывасць — рысы, уласныя сталінісім сокалам — лётчыкам нашай краіны.

А. ФРЫДЗІН.

Спец. нар. «Звязды».

АЖЫШЦЁУЛЕНАЯ МАРА

У снежні 1937 года комсамоўскі камітэт мінскай зубавучэбнай школы паслаў мяне на вучобу ў аэраклаб. Так спойнілася мая заветная мара. Паўгара года ўпорнай вучобы ў аэраклабе далі многае. Прышла доўгая каная вясна гэтага года. Мые дапусцілі да практычных заняткаў на аэрадроме. Спачатку з інструктарам у прылётнай кабіне, а пасля і да самастойных палётаў.

Пажэ было сумішчаць дзяржаўныя экзамены ў зубавучэбнай школе з лётнай практыкай, але гарачае жаданне стаць лётчыкам перамагло ўсё.

Комсапол падрыхтаваў мяне для ўступлення ў кандыдата БП(б)В. Я вельмі добра разумею, якім вадзікім дзавер'ем і колапатам акружылі мяне. Я ішчэ з бавым энергіяй узяўся за авалоданне майстэрствам ваджэня самалётаў.

Кожны дзень на аэрадроме прыязжваюць курсанты. Сярод гэтых жашчэрацкіх людзей, бавучых сокаў нашай радзімы, можна сустрэць стаханавцаў калгасных палёў і заводаў, студэнтаў, інжынераў, урацоў. Усе яны імкнуча да

аднаго — навучыцца лятаць. Сярод іх знаходжуся і я.

Калі машына паднялася ў паветра, перада мною шырока распылалася родная зямля, з маіх вуснаў ляся словы песні аб радзіме, словы гарачага прывітання таварышу Сталіну. Рука швэра трымала штурвал, халдэса лясавыя ад радасці. Зрабіўшы свой першы самастойны палёт, я бышам уноў нарадзілася для вадкай, ваджэй работы.

Радзіма, маё жыццё да апошняй кроплі грывы палежыць табе. Ты выкавала з мяне баіта, комсамоўку. Ты дала мне ў рукі зброю, якой я буду бяздэганна разіць ворага.

Калі прагучыць сігнал бавоі трывогі і ў паветра паліваюцца стаі сталявых птушак, можа быць і мой самалёт будзе ў іх рыхах.

Я буду настона прапавяць і вучыцца, каб у любую мінуту перасесці з вучэбнай машыны за штурвал бавога самалёта.

Н. М. БЕЛАХВОСТ,

курсанткі Мінскага аэраклаба — зубны ўрач.

ЛЮБІМАЯ СПРАВА

Выдатная жывёўская раніца. На блакітым прырасыты небе ні вадчакі. З усхода павольна вышывае жоўта-чырвоны ляск уздохзьячага сонца. На роўным, бышам бы вышывелым заліным каўром, аэрадроме выстравілі сталявыя птушкі. Каля іх капошаша людзі, апрутуцца ў камбізонах. Ідзе падрыхтоўка да чарговага палёта.

Дзсяткі маладых жывёўскавых людзей — вучыцэў Гомяльскага аэраклаба — без адрыву ад вытворчасці авалодваюць складанай авіаацыяй тэхнікай. Авіацыя да пазыта веча на аэрадроме нішч творчая работа. У гэты кузылі лётных караў рыхтуюцца будучыя бесстрашныя лётчыкі—гоцца сокалы краіны соцыялізма.

Перад Пяткей Оснавіч Галубоў — ахін з энтузіастаў лётнай справы. Не глядзячы на сваю занятасць па вытворчасці, Галубоў усё адзавя вучбе. За кароткі час малады патвёт асвоў матэрыяльную частку самалёта. І значна раней, чым гэта прадугледжана прагра-

май, навучыўся самастойна валодць самалётам.

Сёння Пяткей Оснавіч у прыўзнятым паветры. Пяткейскы раз самастойна, без інструктара, падняўся на ў паветра. Юбілейны палёт прайшоў у яго на славу. Пасляхова праходзяць курс лётнай вучобы стаханавца паравозарамонтнага завода тав. Раёўскі, механік швейнай фабрыкі «Комінтэрн» тав. Сарноўскі, электратэхнік абшчавой фабрыкі «Прапа» Петрынка і многа ішчых. Яны ўжо маюць па акаляні дзсяткаў самастойных палётаў і авалодалі тэхнікай вышэйшага пілатажу.

За пераў ішоў ішоў авіаацыя падрыхтаваў дзсяткі кваліфікаваных лётчыкаў, якіх ў часці Рабоча-Сялянскай Чырвонай Арміі і ў грамадзянскай авіацыі працуюць нал залейным уласканяеннем сваіх лётных вечаў. Бышам выкаваніцы аэраклаба тт. Таццілі, Поглі і ішч, працуюць інструктарамі і падрыхтавалі ўжо дзсяткі новых лётчыкаў, якія заўсёды гатоы перасесці па бавыя машыны.

Н. ГІРШЫН.

САКАЛЯТЫ

Сонца толькі ўстае. У чыстым раішчым паветры ішчэ адуваецца начная сывасць. У гэты час тэхнікі і вучыты ўжо кляпоцучы ляс машыны. Высока надзямлішч лясці віт-ў, стаюць на аэрадроме вучэбныя самалёты.

Людзі здымаюць першы брэнтажыя чалы з матараў, вытот і кабіні, апраўваюць капоты, прапавяраюць тросы кіраванія і ішчы механізмы.

— Падрыхтавацца к запуску! — камандуе тэхнік з кабіны самалёта.

— Сіць, падрыхтавацца к запуску, — адказваюць яму з зямлі вучыты.

Неўзабаве р'заспа каманда:

— Ад вытот!

Спачатку павольна, пасля ўсё быстрай і бавоі вяршыцца вітні. Агульнана равуць матары.

Лётны дзень у Мінскім аэраклабе імені Малахава пачаўся...

Выстраіўшыся ў шэрагу, выслухоўваюць вучыты залучу няя, але абясне лётчык-інструктар Ішатэў. Сярод вучыцэў—выдатнік бавоі і палітычнай падрыхтоўкі — слэсар па рамочу калявых частак да вачоў тав. А. К. Баравік, каваль тав. А. І. Цыванен. Толькі гол назал яны марылі ад вышч оні авіаацыянай справы, маюць стаць советскімі лётчыкамі. Прыйшлі доўгія ліні напружанай вучобы, і восе ўжо трыш месці яны самастойна кіруюць вучэбнымі самалётамі, робяць фігуры вышэйшага пілатажу.

За час практычных палётаў яны швэспі ўжо налятаць па 40 гадзін, зрабілі на некалькі дзсяткаў самастойных палётаў.

...Самалёт, кіруючы вучыцэтам тав. Баравіком, плаўна апраўвацца ад зямлі і набірае вышыню. Тав. Баравік трымае курс у зону, якая прызначана для апраўбы фігуры вышэйшага пілатажу. Вышыня 800 метраў. Авін за адным сласуць фігуры пілатажа, віражы, штурвалы, сываляжэнне.

Залуча выканава. Пасля 30-мінутнага апраўвацца ў паветры самалёт вавоўць вавіца на аэрадром. Пасадка зроблена багавуча. Інструктар-лётчык увазлява сочыць за дзьяніямі свайго вучыа ў паветры.

Так праходзяць лётныя ліні. Каваль тав. В. Свэдзюкоў, закончыўшы курс лётнай падрыхтоўкі на вучэбным самалёце і атрымаўшы званне пілота, пачер уласканальнае свае вельі, рыхтуюцца стаць інструктарам-лётчыкам.

11 рабавых завода імені Маснікова, якія без адрыву ад вытворчасці авалодваюць авіаацыяй майстэрствам, настойліва і сур'ёзна рыхтуюцца да паспяховага завяршэння вучобы; рыхтуюцца ўвайсці ў армію сталінісім сокалаў.

Для советскай моладзі адкрыт шырокі плых у авіацыю. Паветраны сп'рт акаляніма справой у нашай краіне. У стаў на вельзавую ўвагу, якую ўзляваюць партыя і ўраў падрыхтоўцы наараў советскай авіацыі, лясшыя людзі соцыялістычнай радзімы ішч вучыцца ў лётнай птэлі, у аэраклабах, каб зачучыць пачтоўнае права называцца советскімі лётчыкам.

І. СУРАГА,
А. ПАТРОУ.

КАМАНДЗІР ЗЬЯНА САНІТАРНАЙ АВІАЦЫ

На дзьяні праганаставе поды вораг пажэка раніў праціўніка. Пабрабавалася тарнівова авіацыя. Рапіной з Мінскага аэрапорта вылеў савітарны самалёт, на барту якога знаходзіўся хірург Ляпуш. Машыну вёў камандзір санітарнага зьяя лётчык Нікалаў Егораў.

Уніз павольна ішчэ зьяяна Палессе, сам-там з'яўляліся палы лясных азёр, бласкучыя зямлі рыха.

Пажэка савіцка ў гэтых лясавых месцах.

«Таварыш камандзір, — напісаў Егораў раву бортмеханік Канстанцін Сяонаў, — пойдзем на пасадку, мы ляс мэты. А палы, дарэчы, многа».

Камандзір коротка напісаў на авіаце: «Паспрабуем» і вярнуў лістоў бортмеханіку.

Самалёт пачаў зніжацца.

Патрабнай палюбі не было, — на палынах кусты, нарывы кушні. У адным толькі месцы зьяяна маленькая лугавіна — яврас сесі самалёту.

Бортмеханік выбравіся на крыло, у бурны паток супрачнага ветру, аспарож на сусітцы на фізэляжу на хвасце, сеў на стабілізатар. Гэта гарантавала машыну ад камота.

Хутка колы крапуліся зямлі.

Уперзае, у ішагах трох ад машыны, ляжаць заросшы травой і хвойнікам глыбокі бор.

З хвойніку наасотрач хірургу, які спашаючы, вылязаў з кабіны, выбеглі партыінікі.

— Дзе мы сесі? — спытаў Егораў.

— За два кілометры ад нас, — аказаўся напалынік заставы. — Мы заўважылі, як вы кружыцеся над лесам, і — хутчэй ссылі. А ў нас, таварыш лётчык, пудоўнае паучцё арыентавоўкі: знайсці

нас у тэхіх бавотах вельмі пажэка.

— Галоўнае, не сакавалі машыну, — заавіў, аглэвэўшы самалёт, бортмеханік.

Аперацыя прайшла ўдзала. Бавец астаўся жыць.

Партыінікі высокі кусты на палынах, зрабілі імправізаваную пляцоўку для ўдэўт.

Зноў пад самалётам, акружымым дрыжачым срабрыстым паветрам, калыхалася зьяяна зямля, павольна ішчэ масівы вадчак. Далека на поўначы яны былі запігнуты лёгкай дымкай. З часам палёту лямка расла, павялічвалася, пакрылася сіва-чорнымі воблакамі зямлі. Хутка лётчыкі ўбачылі рыжыя зыкі полымя. Гэта гарэў стары бор.

Самалёт накіраваўся да бліжэйшага насаўнага пункта.

Сінуўшы вышлел з весткай аб месцы ляснога пажару, машына павярнула на Мінск.

Пачасная, пажэкая і адказная работа ў пілотаў санітарнай авіацыі. Раптоўныя палёты. Рыжыя пасадкі ў явевядных месцах, дзе тысячы нечаканасцей і перамож.

Камуніст Нікалаў Егораў тры гоцы камандуе санітарным зьяном. Яго аяччо — самае лепшае ў авіацыі. За апошнія два месцы зроблен 94 тарніловыя палёты ў розныя куткі БССР. Выратаваны дзсяткі чалавечых жышч.

Гэтымі імямі Нікалаў Егораў вылятаў у Калінавічы. Трэба было выратаваць работніка, захараўшага гнойным апендытытам. Жыццё яго было ў небяспечы. Праз адну гадзіну 50 мінут самалёт быў на месцы. Хірург Маркалеў ўдзала зрабіў складаную аперацыю.

Анат. ВЯЛЮГІН.

ПЛАН ПАВЕТРАНЫХ ПЕРАВОЗАК ПЕРАВЫКАНАН

Грамадзянскі паветраны флот выкачаў спампаваны план перавозак на 100,8 працэнта. Транспартныя машыны і палётына 18.367.600 тонакілометраў. У паветраным з гэтым-жэ перыядам мінулага года аб'ём авіаперавозак зьяс на 16,2 прац. На паветраных лінях саюзнага значэння перавезена 163.082 пасажыры — на 16,7 прац. больш плана, 3.807.200 кілометраў пошту, 26.097.200 кілометраў розных грузаў і багажа.

У сувязі з Днём авіацыі 18 жніўня пачаліся Галоўнага Упраўлення Грамадзянскага паветранага флота Герой Соцыяла Саюза камыў т. Малахаў і шэраг іншых паветраных працавіцаў.

чальнік Палітычнага Упраўлення Грамадзянскага паветранага флота палкавы камісар т. Семёнаў павішавалі ў загале ўсё асабовы састаў Грамадзянскага паветранага флота з усеннымі святамі сталінскай авіацыі. Каляніцанне і Палітупраўленне флота залікаюць усіх плітаў, інжынераў, тэхнікаў, бортмеханікаў, радэцатаў, камандзіраў і палітработнікаў з ішчэ бавым энергіяй узяцца за авалоданне авіаацыянай тэхнікай, за ўсмернае ўмацаванне дзьянішчым, павышэнне прадукцывасці працы, за авалоданне большавіцкім — марксіска-ленінскай тэорыяй і ішчэ, павышэнне рэвалюцыянаў пільнасці.

(ТАСС).



Да ўсесаюзнага дня авіацыі 18 жніўня 1939 года. На здымку: камісар перавозага паветранага флота Герой Соцыяла Саюза камыў т. Малахаў, выдатны бавоі і палітычнай падрыхтоўкі І. В. Малахаў. Фото Д. Чарнова (Фотохроніка ТАСС).

МАГУТНАЯ АВІАЦЫЯ КРАІНЫ

Адно з самых любімых свят советскага народа—гэта свята сталінскай авіацыі. Наш народ падарава заветна крылатым народам, а наша краіна—вадкія авіаацыянай дзяржавы.

Штогод на ўставаўшайся традыцыі мы праводзім 18 жніўня ўсесаюзнае агляд нашых авіаацыяных перамож. Сталінісім сокалам—лётчыкам сёньні по каказалі ў гэты дзень. Краіна дала ім магучыя крылы. Сваімі бласкучымі палётамі нашы героі выкалікі залічэнне ва ўсім свеце. Імчы советскі лётчыкаў—Чкалава, Громава, Бовынакі, Валаўянава і ішчых назаўсёды ўвайшлі ў гісторыю сусветнай авіацыі.

Але рэкорды ў нас не з'яўляюцца прывілетый азіячак. Даслупнікі самых ішчэкусных майстэрцоў авіацыі ў пайкарпейшыя тэрміны становіцца на-пачу соціям і тысячам лётчыкаў. Маладыя вавіцныя авіатары пакрываюць тысячакілометровыя прасторы, вадучы на вадкія вышыні паветраныя баі, добра бавяць і страляюць з гэтай вышыні. На вадкія вышыні, бл

І. СПІРЫН, Герой Савецкага Саюза

Савецкая спартыўная авіяцыя

Пяць гадоў мы атрымалі ў Парыжы ад Міжнароднай авіяцыйнай Федэрацыі згоду рэкордаў, устаноўленых за апошнія тры месяцы. У графе «якая краіна» у гэтай зводцы ўсюды ставіць «СССР». Толькі адзін рэкорд — дальнасць палёту на планеры ў загады намечаны пункт — значыцца за Германіяй. Але і гэты рэкорд нялоўба палёту. Савецкія пилоты Карпашоў, Сайноў, Клепнікава, Зенцова блізка перакрэмлі яго.

Усім памятна дальні пералёт В. П. Чалавава, палёт нашых караблёў на Ухел — да берагоў Піхага акіяна, на Поўнач — праз палосы ў ЗША, на Захад — праз Атлантычны акіян у Паўночную Амерыку, на Поўзень — да берагоў Чорнага мора. Да гэтага часу ніхто не пераўзыходзіў рэкорд авіяцыі Громава, праляцеўшага ў свой час на замкнутай кровай палёту 12.411 кілометраў і працягнуўшага ў паветры 75 гадзін. У канцы ліпеня бягучага года гэты рэкорд пераўзыходзіць французскі лётчык Росі. Гэта яму не ўдалося: з'ява насправдзі матара Росі зрабіў вымушаную пасадку, пратрымаўшыся ў паветры каля 21 гадзіны.

Ніхто ў свеце авіяцыйны спорт не атрымаў такога шырокага развіцця, як у СССР. У авіяклубах, у школах Асоавіяхіма, у парашутных і планерных гуртках наша мужына і жанчынаў моладзь вучыцца перамагчы паветраную стыхію. Авіяцыя Асоавіяхіма, у якасці якой налічваецца нямецкая выдатнейшая лётчыца, інжынерка і тэхнік. — баявы рэзерв Работы-Складзюкага Васіля-Павётрава Флота. Для будучых бабў з фашысцкімі агітатарамі яна бесперапынна рытуе дзённыя залы. Нашы краіны трэба шмат перамагчы лётчыкаў, штурману, папарашутных палёту, першым ступенню ў парашутных будучых пілотаў, з'яўляюцца такія захвалюючы спорт, як планерызм. Планерызм пасля сур'ёзнай трэніроўкі на безматорнай машыне і адносна невялікай трэніроўкі на самалёце можа ўзлітаць на рэальна значны і выдатна кіраваць ім.

Наша краіна займае першае месца ў свеце па ліку належачых ёй планерных рэкордаў. Гэты гол прыняў савецкім планерызму новы пералёт. Ольга Клепнікава ўстанавіла абсалютны рэкорд дальнасці палёту на планеры як для мужчын, так і для жанчын, праляцеўшы на «Рот-Фронт» 749 кілометраў 203 метры. І. І. Карпашоў прыляцеў з пасажырам на двухмесным планеры «Спяханарен» на загады вызначанаму маршруту з Масквы ў Горкі (395 кілометраў 730 метраў). Людзіла Велікасельцава ўзлянула на двухмесным планеры — на вышыню ў 1634 метры. Гэта — першы залаты рэкорд высотнага палёту на двухмесным планеры. Палётны планерны саборніцтва ў Тузе паказалі, як дабра адмысли нашы парашуты ў тэхніцы палёту, з якой уаказаналасцю валодаюць яны гэтым майстэрствам. Самыя складаныя фігуры вышэйшага палёту — мёртвыя пелі, «бачкі», палёт уверх кабінай — выконваліся імі ўзроста даканала і дакладна. На другі-ж гэты XIV Усеаавіяхімаў планерных саборніцтваў майстры савецкага планерызма тт. Карпашоў і Кімельман устанавілі два выдатнейшыя міжнародныя рэкорды. Яны ляцелі на сваіх планерах у загады намечаны пункт і без пасадкі вярнуліся назад, пакрыўшы на маршруту Тула—Ражск—Тула адлегласць у 340 кілометраў.

Вышукчыя дасягненні паказалі ў гэтым годзе і савецкія авіяцыйныя. Маладая ветэранавалі Альбін і Вурчуні ўстанавілі адразу восем міжнародных рэкордаў, праляцеўшы на сабярчым апаратах 1701 кілометр 810 метраў. Выдатнейшы пералёт на сабярчым апаратах зрабіла А. Кандрыцава, адначасова ўстанавіўшы 16 міжнародных рэкордаў.

Павётрамы спорт захвалюе ўсіх савецкіх моладзь, горах захоплены ім і дзеці. Нашы авіямадэлісты занялі першае месца ў свеце па колькасці рэкордаў. Яны канструююць малалі, майструюць бензінавыя матарычкі для іх. І гэтыя самалёткі павяваюць адзін за другім усё савецкія рэкорды. Так, малалі маскоўскага школьніка Деміа Вараб'ева пратрымаўся ў паветры 1 гадзіну 31 мінуту 24 секунды, малалі уфіма Владзіміра Байкова лятала 1 гадзіну 51 мінуту 40 секунды.

Выдатнейшых поспехаў дасягнулі савецкія парашутысты. Памята рэкордных індывідуальных прыжкоў з вялікай вышыні, заняўшы прыжкоў, на чале, на валу, нашы парашутысты робяць бліскучыя групавыя прыжкі. Парашутызм стаў масавым спортам.

Выключнай палёты ў гісторыі савецкай парашутызма быў адбыўшыся палёт збор парашутыстаў Чырвонай Арміі. Тут быў паказан высокі клас парашутнага спорта, яшчэ раз пратэставаліся рэальна сіла савецкага парашутызма.

Павётрамы спорт — рухавік росту і прагрэса авіяцыйнай тэхнікі, авіяцыйнага майстэрства. Таму з такім энтузіязмам займаецца ім сталінская моладзь, прымаючы гарах узяць ва ўсеагульных саборніцтвах, вывучае металы дальні, высокіх і скарачных палёту на планерах і самалётах.

Самая дарагая, самая заветная мара савецкай моладзі — стаць лётчыкамі, навушчыкі кіраваць сталёбымі птушкамі. Прафесія лётчыка, патрабуючая многа адвагі, ведаў, вылічанай волі і энэргіі, кампетацыя ў нас усенароднай любімо.

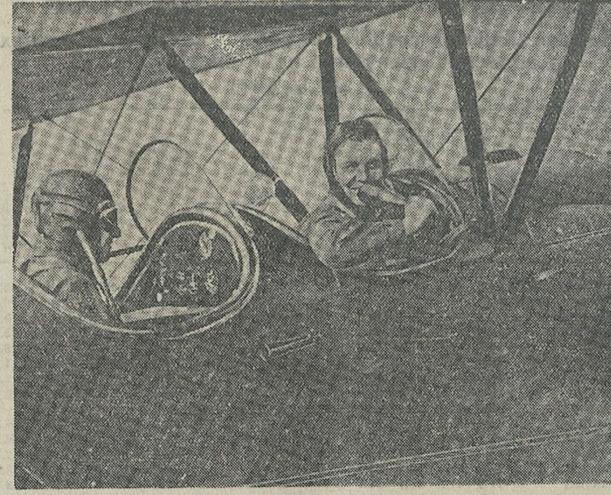
Мы жывем зараз у напружанай міжнароднай абстаноўцы, ва ўмовах палёту палітычнай фашызму да вайны супротив нашай радзімы, ва ўмовах пастаянных правакацый гэтай вайны. «...Трэба ўсёмова ўзмацніць і ўмацаваць нашу Чырвоную Армію, Чырвоны Флот, Чырвоную Авіяцыю, Асоавіяхіма. Трэба ўсею наш народ трымаць у стане мабілізацыйнай гатоўнасці перад тварам небяспечнай вайны, каб ніякай «свапгаловацы» і ніякай фашызму нашых энэргій ворагаў не маглі засцігнуць нас зняпакучу...»

Абавязковы вораг не засцігне нас зняпакучу. Ён ніколі не застане зняпакучу нашу Чырвоную Армію, нашу сталінскую авіяцыю.

Армійцы ўсвенароднай любімо, беззаветна адданыя сваёй радзіме, вядучай справе Леніна—Сталіна, мужныя савецкія лётчыкі, істотна ўдасканальваючы сваё майстэрства, рухавіцы наперад сапраўдныя авіяцыяны, гатовы да пераможных бабў.



Выдатны баявой і палітычнай падрыхтоўкі моладзёў лётчыкі (злева направа): І. П. Спяханарен, А. С. Галчароў, Н. С. Авіяцыйна-Слава, А. С. Галчароў, Н. С. Авіяцыйна-Слава.



Лепшы інструктар мінскага авіяклуба Іван Моканава, М. У. Калцова, студэнтка Мінскага дзяржаўнага ўніверсітэта 3-га курсу, вядучая партыя, без адрыву ад вытворчасці спартавага курсу пілотаў і аэрапрацэ інструктараў. Яе курсанты лятаюць самастойна. НА ЗДЫМКУ: тав. Калцова на старце перад палётам. Фото І. Калцова.

ПАКАРЫЦЕЛІ ПАВЕТРА

Па аэрадроме ішло звычайнае жыццё. Тэхнікі, матарысты, механікі рыхтавалі бясшарныя машыны к палётам, старанна аглядалі матары, апрабавалі іх, залівалі ў бакі гаручас.

Камандзір звана Аросій Дамітрыў, сабраўшы вакол себе камандзіраў вышэйшага, аб'явіў задачу. — Выліце ў 8 гадзін 30 мін. У пачатку лётнага дня страляем на конусах. У зону стралябў лямі максімальнай скарацы з наборам вышыні. На чаро адстраляўшыся, ізем на вышэйшым палёце. Па дарозе на аэрадром — паветраны бой.

У паветра адліз за другім узлятаў самалёты. У блыткую вышыню паднялася машына т. Бузыянова. Па лінію выканальнага старта падуртў т. Дамітрыў. Старцёр узмахнуў сцяжком. Машыні заравуў матар. Самалёт імкліва пайшоў уперад, узляцеў у паветра.

Зрабіўшы круг—два, самалёты пайшлі ў напрамку зоны стралябў. Уважліва наглядчыцы па паветраму, т. Дамітрыў убаць самалёт, які буксіраваў конус. Лёгкае пакаванне крыламі, і машыны разыходзіліся. Тав. Дамітрыў прыступае да стралябў на конусе. Вось ён заходзіць у хвост самалёту, які буксіраваў конус, атакуе яго. Бароткая кулямётная чарга, і «праціўнік» знішчак—28 прабін. Залача выканана.

У «бой» уступае лётчык т. Канатоккі. Раптоўным маневрам ён атакуе конус, дае—тры чаргі, і залача выканана на «добра». 20 падаванняў. На «добра» выканана залачу і тав. Бузыяноў. Ён даў 21 пададанне.

...Самалёты ў зоне палётывання. Яны то каменем жадаюць уніз, то набіраюць вышыню, робячы рознастайныя фігуры. Перамагаючы паветраную стыхію, умова і спакойна кіруюць лётчыкі сваімі машынамі. У іх руках яны па-саўмяняюць, як мачы.

Вось «святлой» уверх ляціль самалёт, кіруючы лётчыкам Бузыяновым. Адно імгненне, і самалёт каменем падае уніз, таго і гляды, што ўпаде на зямлю. Але не. Ён не падае. Штурвал знаходзіцца ў нажэйшых руках савецкага лётчыка.

Завончыўшы залачы на вышэйшаму палёце, звана накіравалася на аэрадром. На пільку рабіў рад перастраенняў. Вось звана ляціль прыгожым трохвугольнікам. Завявае пакаванне крыламі самалёта камандзіра звана, і машыны перастраиваюцца. Пилер яны ўжо ляціль «папентам». Гэта практыкаванне ўсім

злітажамі выконваецца па «святлаю». Усе добра вытрымліваюць строй.

На вышыні 2.000 метраў палёваюцца «варожка» самалёты. Камандзір звана т. Дамітрыў рашае: — Разбіць «праціўніка». Самалёты падыходзяць усе блыжэй і блыжэй. Вось яны ўжо зусім блызка. Звон рэзкім пых атакуе іх. Завязваюцца «бой». Як тыя, так і другія машыны прымяняюць глыбокія вяржы, баявы развароты, скарацьваюць штурвал.

Бой скончак. Яго вынікі — «праціўнік» знішчак. Самалёты на аэрадроме. Да тав. Дамітрыва падышоў камандзір падрадка звана, папсуюць руку і скажу: — Вынічу т. Дамітрыў з выдатным выкананнем пастаўленых задач. За добрую работу ўсюду звана аб'яўляю лётчыку.

Звон т. Дамітрыва з'яўляецца перадавым у падрыхтоўцы, янім камандзе тав. Фелотаў. Пошчкі звана—гэта рэзультат настойлівай работы маладога камандзіра. Аросій Дамітрыў—дасціглівы і працавіты камандзір, патрабаваўшы да сябе і падначаленых, чыты таварыш, выдатны лётчык. Ён лепшы паветраны стралок, майстар тэхнікі палётывання, ацэньвае грамадскі работнік. Ён член бюро ВЛКСМ, рэдактар наценнага паветра дзяляцця.

Сваіх падначаленых т. Дамітрыў патрымае асабістым прыкладам. Яны з узаўнасцю вучацца ў свайго камандзіра мейкай страляб, хладнакроеў, вытрымцы, майстэрству палётывання. Лётчык тав. Канатоккі зусім недаўна лятэ дронна страляб. Тав. Дамітрыў заўважыў ім. Ён дапамагаў яму дора вывучыць тэорыю, палёту, штурманскую справу, разлікі на страляб. Зараз т. Канатоккі—лепшы лётчык у падрыхтоўцы, майстар паветранай і наземнай страляб.

Лётчык Бузыяноў таксама многаму навучыўся ў свайго камандзіра—і зараз не адстае ад яго. Бузыяноў—смелы, ініцыятыўны, выдатны страляб.

Асабовы састаў звана ні на мінуту не сціпяецца на дасягнутых поспехах, штохэдня змагаецца за новыя і новыя пазаліны ў вучобе. Арадуецца баявой падрыхтоўкай, лётчы састаў звана самастойна вывучае гісторыю партыі, працы Леніна і Сталіна.

У паветраных схватках звана крылатых разаб'е лётца ворага.

Маладоці камандзір С. КУЦАЕУ.

БАЯВЫЯ БУДНІ

У НАЧНЫМ ПАЛЁЦЕ

Быстры самалёт ішоў да свайго аэрадроме. За штурвалам кіравалі, схіліўшыся над прыборамі, сялез лётчык-командзір І. А. Ольбк. Палёт прадаўся некалькі гадзін. Ён праляцеў ва ўмовах невычайна пёмнай почы. Іскрыстае святло зорак не магло рассяяць густой пемры.

Зрэдку халёка ўнізе мільгала агні каласных электрастанцый. Там, дзе ляжаў аэрадром, час-ах-часу ўспыхвалі і гаслі рэкорды. З кожнай мінутай агні становіліся ўсе больш расплыўчатымі і туманна-мі. Ольбк нахмурыўся.

— Чаго добрага туман напшые, — падумаў ён і, быццам у падварожжэнне, атрымаў рашчэ: «У раёне аэрадроме, сучаснае воблачнасць».

Бачнасць з кожнай мінутай пагаршалася. Усё разлэй палёўчалі вокны ў сучасным фронце воблакаў.

— Справы не блыскачыя, — павеламіў лётчык штурману.

— Бачу, — лакачыча адказаў той. Паказальны расходу гаручага не абяцаў нічога добрага. Бензіну хваціць толькі да свайго аэрадроме. Значыць, найбольш правільнае ў такіх выпадках рашчэнне — змяніць курс і ляцець па сусені аэрадром — нешчымема.

— Аэрадром блызка, — павеламіў штурман. Пад пааскамі самалёта ляжала бяспраглядна пемра. Ольбк рапту зніжача. Паказальны вышыні з 3500 метраў упаў да 600 метраў. Самалёт увайшоў у воблакі. Зніз з вяду звяжылі небасхіл. Нават крылі самалёта знікі з поля зроку пілота.

Хутка прыблізіўся прадзел вышыні, з якой магчымы быў прыжок з парашутам. Злаваўся, амак ніякага выхаду. Ольбк да болу ў рачах углядаўся ў воблакі.

— Ура, — раптам вырвалася ў яго. На воблаках пемна праектыравалася бледна-жоўтая пляма. Пилер лётчык быў ужо ўжо ў выхадзе пасадкі. Ён расхукаў лётца адну такую пляму — адблэк промня пражэктара. Потым узняў у памяці аэрадром, разаміччэнне пражэктараў і смела пайшоў на пасадку. Машына вярталася з туману ў 15 метраў ад зямлі. Самалёт утала прыжыміўся на аэрадроме.

ТЭРМІНОВАЕ ЗАДАННЕ

Праменні пражэктараў барэзлікі пемна неба. Поласы яркага святла імкліва пшлі ў паветра і, злучаючыся адна з другой, чарпілі гіганцкія геаметрычныя фігуры. Пражэктарысты шукалі самалёт.



Вучыць—выдатны Мінскага авіяклуба тт. С. Н. Тешчанка, дасціглівы аэрадромавалі (злева) Н. С. Парашутна, словаў шукаўнай фабрыкі. Фото А. Кіслява.

На зямлі стаяла група лётчыкаў. Яны з цікавасцю сачылі за тым, што адбывалася ў паветры.

Самалёт майстэрства маневрыраваў. Лётчык кілаў бстрыму машыну за воблакі, густыя воблакі, імкліва пікараваў да самай зямлі і зноў узмаў уверх, даваўся ў хлопчых враных воблакаў.

— Не зловяць, — пераканана даказаў каракасці лётчык таварышу, — Ольбк лятае. Ён у такіх справах шпешчліст. Чуеш, прыгудшыў матар, вась і згадаецца дзе ён.

Да групы лётчыкаў падышоў пасылчый.

— Васільева тэрмінова выклікаюць у штаб, — сказаў ён. Алізін з лётчыкаў бстрыга падышоў з тавары і бгом накіраваўся па выкліку.

Праз некалькі мінут ён вярнуўся да свайго машыны. «Выліцець у начны рёйс, маючы ў якасці пасажыра хірурга», — таварыш атрымаў ім загад. За 300 кілометраў патрабаваўся неадкладна дапамога хірургаму камандзіру.

Тэхнік далачыў ад гатоўнасці самалёта з выліце. Пакуль чакаў ўрача, Васільёў праляцеў на капе трасу палёту і знаёміўся з метаэвлодкай.

Нізка воблачнасць рабіла ноч асабліва пёмнай. Алізін Васільёў не сумняваўся ў зыходзе палёту. Яго не пахолапа пасадка ноччу на незнаёмай пшчэты.

Паг'ехала машына. З ё вылез хірург. — Ляцім? — спытаў ён. — Зараз-жа, — коратка адказаў лётчык. Праз некалькі мінут самалёт знік у начной пемры.

Лёзь-лётэз святла, калі самалёт да'сягнуў пункта назначання. Пасадачнай пшчэты быў шырокі луг. У ашным вуглу яго пемна гарэў касцёр.

Васільёў зрабіў круг і, не чакаючы святання, пасадзіў машыну. Праз некалькі гадзін ён дэзавуаўся ад тым, што, калі-б самалёт спазніўся хоць на некалькі мінут, хворага не было-б у жыцых. Майстэрства лётчыка вырагавала жыццё чалавеку.

СКРОЗЬ ВОБЛАКІ

Нікалаі Патроўч Мішын зусім малады штурман. Мешч чым 5 год назваў ён адчэпуваў дэталі на адным з маскоўскіх за'водаў. Любоў да авіяцыі прывяла яго ў авіяклуб. У нас стала звычайным і знаёмым выражэнне — вучыўся лётнай спра'ва без адрыву ад вытворчасці. Мішын вучыўся без адрыву ад базовой вучобы, знаходзіўшыся ў рыхдах Чырвонай Арміі. Ён паспяваў быць выдатным баявой вучобні і выдатнікам у авіяклубе.

Маладое ўпорства, стараннае жадаанне ажыццявіць заветную мру зламалі ўсе перашкоды.

...Самалёт, які буксіраваў конус, ляцеў па сучасным курсе. Машыны зблыжачы з галаваружалым скарацы. Трэба было імгненна прыгатавацца да страляб і дакладна зрабіць разлікі. Гэта практыкаванне Мішын выканана выдатна. Быў у яго жыцц і такі выпадак. Машына ішла выгонвалі вучоба-баявое залач'не. Да палігона было сотні кілометраў пшчэты. І калі самалёт наблізіўся да палігона, аказалася, што яна была закрыта. Скрозь рэзкія вокны ў воблаках пшчэта было вянчачыць, дзе рабіць залч. Мішын рапту выканач залачне, і выканаў. Пель была паражана. Такіх прыкладаў можа было-б прывесці вельмі многа. Яны ярка сведчаць аб тым, як бстрыга расце малады штурман, ператвараючыся ў воньчанага баяна паветраных прасторыў.

У асродкі лётчыкаў Н-скай авіяцыйна многа такіх, як Ольбк, Васільёў, Мішын. У палётную мінуту ўсе яны трэніруюць лавіна з'яўляюцца пад пшчэты, каб абрушчыць варажылаўскія кілаграмы на галавы ворагаў.

П. ТУРСКІ.

СОВЕЦКАЯ АВИЯЦИЯ И СОВЕЦКАЯ ЛЕТЧИКИ

У гісторыі савецкага прагрэса ёсць рад галі тэхнікі, якія ўзніклі ўсяго некалькі дзесяткаў год таму назад і за гэтыя голы атрымалі велізарнае развіццё. Да ліку такіх галі тэхнікі адносіцца і авіяцыя.

Усяго 36 год таму назва свет быў сведам першых палётаў братоў Райт.

Чалавек зайздросціў птушцы. Спачатку зважалося, што тэхніка палёту птушак пшчэта насцяглына для чалавека. Горны аэро, цар птушак, гола парыць пад воблакамі на ўзрўні высокіх гор. Лястаўкі і іншыя пералётныя птушкі робяць велізарныя маршруты па паветру з пельных краін у халодныя і назва.

Але пилер чалавек ужо лаўно пакінуў за сабой усеіх птушак. Крылаты чалавек лятае гола на вышчынах, недаступных пилерным. Чалавек лятае ў мноства разоў бстрым і лепш, чым птушка.

Імклівае развіццё і ўдасканальванне авіяцыі зрабілі не меншым срэдам сувачі і транспарта і разам з тым грознай зброй для абароны і для навалу.

Ужо ў першую савецкую імперыялістычную вайну самалёты былі на ўзбраенні арміі ўсёх варажых дзяржаў. Агульнаапольская ваяныя самалётаў, якія знаходзіліся тады ў страю, не пераўзыходзілі пачатку вайны некалькіх сот адзінак. Усё гэта былі толькі знічачы крокі ў параўнанні з тым, чаго авіяцыя дасягнула ў нашы дні.

Лоўчы час умеліе лятан адносілася таў разраду нейкіх асобых, вышэйшых якасцей чалавека. Вялікая Кастрычніцкая сацыялістычная рэвалюцыя апракнуча гэта ўчуніваючы вычунную толькі для буржуазнай лумку. Пролетарыі сёл на самалёты і іменна ў Краіне Саветаў авіяцыя атрынала лоступ у самы шырокі масы па сасцінах.

Савецкі народ любіць авіяцыю. Наша моладзь штурмуе дзверы авіяклубаў і авіяцыйных школ. Дзесяткі тысяч лод

А. В. БЕЛЯКОЎ

Герой Савецкага Саюза

дзей авалодаюць тэхніку палёту без адрыву ад свайго асоўной работы. Энтузіясты авіяцыі паказалі і паказваюць узоры сапраўды сацыялістычных адносін да працы ў авіяцыі і да сацыялістычнай авіяцыйнай уласнасці. Многа срдчанаснаў і Герою Савецкага Саюза вырасла ў нашай авіяцыі.

Савецкая ўлада робіць усё магчымае для паліпавання ўмоў працы лётчыкаў і іншых авіяцыйных работнікаў.

Мы, работнікі авіяцыі, штодзёна адчуваем на сабе сілу сталінскай ааскі і клопату аб людзях. Гэта напхнае лётчы мір на новыя пелі і перамогі, заве іх да раласнай творчай працы, заве на самаафараванні ў славу і ў чэсьць нашай радзімы.

Авіяцыя ў Савецкай краіне пастаўлена на службу сацыялістычнай народнай гаспадарцы. Значная частка авіяцыі знаходзіцца ў рыхдах Грамадзянскага Паветрава Флота. Самалёт стаў зручным, бстрым і няўзрымным срэдам зносіў. У 1939 годзе ў Савецкім Саюзе функцыяніруюць паветраныя лініі з агульнай працягласцю ў 106.000 кілометраў. На працягласці паветраных ліній мы стаім на першым месцы ў свеце.

Намяна пасажырскіх ліній, абсталаваных найвышэйшымі пасажырскімі самалётамі, у нашай краіне многа нашых ліній дзяржаўнага і мшпцовага значання. Гэтыя лініі абсудуваюцца скарачэнні самалётамі «ПС-40». Пашта з Масквы ў Іркуцк пастаўляецца самалётамі за 20 гадзін. Мастовыя лініі абстаўлены неадаргі прыставаанымі для пасадкі самалётаў на невялікіх пшчэты.

Самалёт, які апраўляецца ранішоу з Масквы, брэ 21 чалавека пасажыраў і

300 кілаграмаў груза. Вечару таго-ж дня ён дастаўляе пасажыраў і груз ў Ашхабад за 3.000 кілометраў ад Масквы. Калі наехаць у Ашхабад з Масквы поездам, то на гэта трэба патрапіць болей пачу сутак.

Уся краіна ведае кіраўніка грамадзянскай авіяцыі Героя Савецкага Саюза В. С. Малакава, Герою Савецкага Саюза, Громадзубав, Гаванява, Селінава, лепшых пшчэты, палётных вельдэрнуў колькасці кілометраў: «мільянер» Шабанова, Новікава, Матвеева, Выхачанка і Ішчына. Вось яны, лётцы саўнай савецкай грамадзянскай авіяцыі.

Паветраныя лініі звязваюць нашу сталіцу з зарубажнымі краінамі.

За 1938 год нашы самалёты перавезлі 269.000 пасажыраў і звыш 45.000 тон грузаў. Асобую ролю адтрымае авіяцыя, як срэдак сувязі ў раёнах з слаба развітай сеткай чыгунак і шасейных дарог. Там магучыя грузапагнібныя самалёты перавозіць калітоўныя грузы — золата, пшшчыну і інш. Там авіяцыя ў многіх выпадках з'яўляецца адзіна магчымым срэдам транспарта.

Велізарную работу праводзіць наша авіяцыя ў справе аказання медыцынскай дапамогі насельніцтву, па ахове лоду, барацьбе з пажарамі, са шкоднікамі сельскай гаспадаркі.

Дзесяткі тысяч жывяў вырагавалі ўрачы, выялачыцца на саптарных самалётах.

Нашы лётчыкі знічачы вельмі гідэлы азіяцкай сарачыні, знічачы іе ачагі ў Дагестанскай АССР, у Паўднёвым Казахстане, прыкшчачы пшчэты, у Кара-Калпакскай АССР.

Самалёты нашай палярнай авіяцыі дапамагаюць ператвараць Паўночны марскі шлях у пастаянна дзеючую навігуючую марскую магістраль, праводзяць

НЕЗАКОННЫЯ ДЗЕЙНІ ЯПОНСКОЙ ФІРМЫ „МАЦУО ДОКІЯРД“

ВЛАДІВАСТОК, 17 жніўня. (ТАСС) 24 ліпеня г. у сваім адказе на японскі мемарандум, Народны Камісарыят Замежных спраў адзначыў пасобніцтва з боку японскага ўрада незаконным дзеянням фірмы „Мацуо докідард“, якая не толькі адмовілася заставацца казанымі параждамі, але і вярнуць узяты аванс у размерзе 1.647.750 іен. Вось гісторыя гэтай абуральнай справы.

Ганцэлівае прадстаўніцтва СССР у Японіі заключыла 18 верасня 1936 года ў г. Токіо дагавор з японскай фірмай „Мацуо докідард“ на пабудову і пастаўку плавачайнай флоты для СССР проць параждаў.

Па дагавору фірма абавязана зладзіць паражды ў перыяд 15 мая — 30 чэрвеня 1937 г. Гэтыя тэрміны фірма захавала не былі і фірма патрабавала прадужаць тэрмін зладзіць казаных параждаў. Ганцэлівае прадстаўніцтва СССР у Японіі пачынае магчымым пайсці фірма наустрача і дадаваць пагадненнем, заключаным 23 жніўня 1937 г., былі ўстаноўлены новыя тэрміны зладзіць параждаў, аднесенныя на перыяд 1 снежня 1937 г. — 1 сакавіка 1938 г. Затым дадаваць пагадненнем ад 20 лістапада 1937 г. Ганцэлівае прадстаўніцтва згадзілася павялічыць конт паказаных параждаў па дагавору ад 18 верасня 1936 г. Агульны конт усяго трох казаных параждаў складаў 2.535.000 іен. У адпаведнасці з пагадненнем ад 20 лістапада 1937 г. павялічэнне конту складала 25 проц. ад зыходнага, устаноўленага ў дагаворы, або на 633.750 іен.

Заключэнне Ганцэлівым прадстаўніцтвам двух паманеных дадатковых пагадненняў сведчыць аб імгненні Ганцэліва прадстаўніцтва спрыячы задаволіць просьбу фірмы аб прадужэнні тэрмінаў зладзіць і аб павялічэнні конту параждаў, хоць па дагавору ад 18 верасня 1936 года ганцэлівае прадстаўніцтва ў гэтых адносінах не толькі не прыняла на сябе ніякіх абавязанняў, але мела права, пры незаконным дзеянні фірмы тэрмінаў зладзіць, устаноўленых дагаворам, патрабаваньне аб фірмы ўплатіць няўстойкі. К пачатку сакавіка 1938 года (з пратэрміновай на тры месяцы супярочкі тэрміна, устаноўленага дадатковым пагадненнем ад 23 жніўня 1937 г.) быў гаўту да канчатковай зладзіць першы з казаных параждаў „Бомасондэ“. Два другія параждаў — „Бомасондэ“ і „Валачасеве“ — гэтым часам былі сунучаны на воду і лямбуйваліся на вазе.

Пачынаючы 12 сакавіка 1938 г. фірма пачынае ганцэлівае прадстаўніцтва аб адмаўленні аб выкананні фірмай дагавора ад зладзіць ўжо гатовых параждаў. Адназначна фірма было забаронена замежным эксклертам — прымішчыкам Ганцэлівага прадстаўніцтва, нагляданым за пабудовай параждаў, прабыванне на тэрыторыі заводу фірмы.

Такія дзеянні, зробленыя праз паўтара года пасля заключэння дагавора і пасля адмаўлення ад Ганцэлівага прадстаўніцтва ў конт дагавора аванс ў суме 1.647.750 іен, з'яўляюцца з камэрцыйнага пункту гледзення зусім неадпаведнымі і сведчыць аб зусім неадпаведных адносінах да выканання абавязанстваў, прынятых перад савецкай старалю.

Пасля гэтай заявы фірма Ганцэлівае прадстаўніцтва прашыла многачастыя спробы да зваротнага атрымання ад фірмы

выданага ёй Ганцэлівым прадстаўніцтвам аванса і да атрымання прычынаючыся Ганцэліваму прадстаўніцтва згодна дагавору, няўстойкі ў 10 проц. ад сумы дагавора.

Непасрэдным зварот да фірмы „Мацуо докідард“, а таксама к 99 банку і да таварыства „Семізі бокі“, выдаўшым Ганцэліваму прадстаўніцтва гарантыю за кампанію „Мацуо докідард“, сутэрала немагчыма раванае грубае адмаўленне ў заагаворенні законных патрабаванняў Ганцэлівага прадстаўніцтва. Зварот у афіцыйнае японскае органы, у тым ліку ў міністэрства замежных спраў з прадстаўленнем аб аказанні Ганцэліваму прадстаўніцтва сядзейнасці ў атрыманні баспрэчна павышчваючы яму сумы, не даў ніякіх рэзультатаў.

У канчатковым рахунку Ганцэліваму прадстаўніцтва не аставалася нічога іншага, як толькі зварнуцца ў японскі суд з іскам да паманеных трох фірм аб зварот аванса і аб уплате дагаворнай няўстойкі. Іскавая заява ў тайкійскі акружны суд была пазана ў снежні 1938 года. Толькі праз чатыры месяцы пасля пачатку іскавой зладзіць, 8 красавіка г. г. адбылося першае пасаджэнне суда. Не гледзячы на яўную грунтоўнасць адгавораў фірмы, суд усё ж аказаў разгляд справы яшчэ больш чым на 2 месяцы — на 14 чэрвеня 1939 года.

У пасаджэнні суда 14 чэрвеня 1939 г. адказчыкі высуудзілі новае „супярэчэнне“, якое зводзілася да таго, што справа не падлягае разгляду суда, паколькі адзін з супраціўніцтва Ганцэлівага прадстаўніцтва, падпісаваных дагавор, выбыў з Японіі і, значыць, Ганцэлівае прадстаўніцтва ў судзе прадстаўлена не належным чынам.

Не гледзячы на яўную грунтоўнасць негрунтоўнасць пабуды зладзіць, выданаючы для кожнага юриста, японскі суд пачынаў магчымым, не разглядаючы іска Ганцэлівага прадстаўніцтва па сутнасці, — адкладзіў справу яшчэ на 4 месяцы і назаўваж наступнае пасаджэнне на 4 кастрычніка 1939 года.

Пракладжэнне гэтай справы ў судзе паказвае, што японскі прадстаўніцтва адказчыкам па данай справе шырокую сааказнасць для ўхілення ад пакрыцця незаконна прывосенных сум, якія належалі Ганцэліваму прадстаўніцтва.

Такім чынам устаноўлена і даказана, што:

1) Фірма „Мацуо докідард“ напушыла дагавор і адмовілася ад пастаўкі параждаў;

2) Фірма „Мацуо докідард“ адмовілася вярнуць атрыманы ёй аванс у размерзе 1.647.750 іен;

3) Усе звароты па гэтым пытанню ў міністэрства ганцэлі і фанансаў, да гандытрываўшага гэты дагавор банку і ў міністэрства замежных спраў не далі ніякага рэзультата;

4) Японскі суд стаў на бок фірмы, прычынаючы гэтым незаконным дзеянні дзяржавы „Мацуо докідард“.

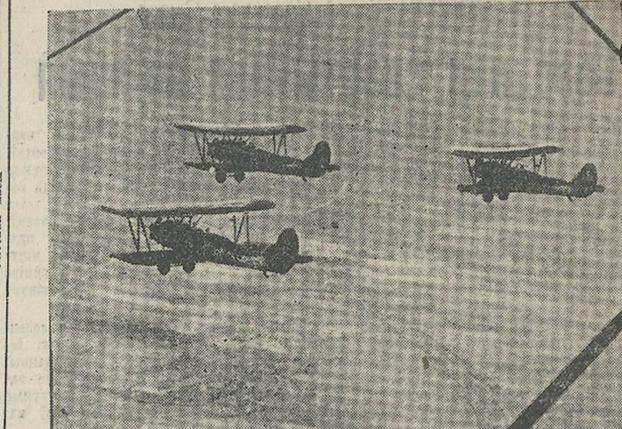
Такое напружэнне фірмы сваіх абавязанстваў і адмаўленне запытаў на міністэрстваў і японскага суда ад умяшання ў гэтую справу ў мэтах зааказнасці абсалютна баспрэчных патрабаванняў Ганцэлівага прадстаўніцтва СССР — маглі адбыцца толькі па пачыну ўказанню японскага ўрада, на які, такім чынам, падае адказнасць за ўсё гэта абуральнае напружэнне японскай фірмы і гарантыі сваіх абавязанстваў.

ЗВОДКА НАРКАМЗЕМА БССР

аб ходзе сельскагаспадарчых работ у калгасах па раёнах і абласцях рэспублікі на 15 жніўня 1939 г. (у проц. да плана)

Вобласці і раёны	Знаходзіцца адназначна ў проц. да плана	У т. л. уборны камбайнамі	Абмалочаны абыччымі апрацоўшчыкамі (у проц. да плана)	Рэспубліка абавязанна пастаўка выданага плану (у проц. да плана)	Знаходзіцца адназначна ў проц. да плана	Вобласці і раёны	Знаходзіцца адназначна ў проц. да плана	У т. л. уборны камбайнамі	Абмалочаны абыччымі апрацоўшчыкамі (у проц. да плана)	Рэспубліка абавязанна пастаўка выданага плану (у проц. да плана)	
Віцебская вобл.	88,8	43,3	19,1	25,1	36,3	Меніслаўскі	95,7	50,1	16,6	16,9	45,6
У тым ліку:						Правослаўскі	100,1	72,8	32,7	62,4	16,1
Аршанскі	91,5	40,2	21,1	31,1	16,8	Хоніцкі	97,3	69,1	27,8	19,2	5,0
Асвейскі	80,0	42,1	22,3	37,7	83,4	Чаўскі	94,9	68,1	15,6	25,9	15,7
Багушэўскі	95,2	52,6	15,4	44,9	46,5	Чэрныяўскі	97,1	84,3	24,0	32,4	8,5
Бешанковіцкі	90,0	34,7	15,4	22,7	29,3	Чэрвоначольск.	100,0	32,3	56,5	20,7	1,9
Ветрыцкі	85,1	56,7	13,7	12,2	51,6	Шклоўскі	93,2	69,2	16,8	15,5	2,6
Віцебскі	93,8	52,8	27,5	32,6	29,1	Мінская вобл.	89,9	60,9	21,1	27,9	13,8
Гарадоцкі	93,8	35,9	20,9	28,7	41,0	У тым ліку:					
Дубровенскі	86,6	62,9	20,8	11,0	49,1	Барысаўскі	92,1	44,3	18,3	30,3	8,3
Дзвінскі	83,4	49,6	23,7	10,8	36,4	Віцебскі	85,5	70,6	28,3	18,7	46,1
Лельчанскі	96,3	40,0	19,4	14,3	48,4	Грэскі	99,1	38,5	15,9	55,4	2,8
Лядзненскі	70,8	49,6	14,2	25,2	28,6	Мінскі	74,2	57,4	15,4	8,6	3,5
Мухаўцкі	77,3	47,9	25,7	14,7	60,6	Копыльскі	92,8	55,5	20,2	39,0	8,8
Позацкі	90,7	41,9	18,3	13,8	10,9	Крупскі	93,3	74,4	19,0	27,5	17,9
Расонскі	97,5	41,8	21,4	23,5	46,2	Лагойскі	86,6	43,9	16,3	15,1	11,9
Сенненскі	85,3	35,9	12,6	9,9	57,2	Лобатскі	98,2	64,1	32,4	25,1	42,8
Спрыжскі	93,4	62,2	22,8	33,5	73,0	Масляніцкі	84,7	27,7	16,9	15,4	12,7
Суражскі	83,7	30,8	15,9	9,9	38,1	Пашчавіцкі	85,6	77,7	14,1	7,9	26,1
Талачынскі	87,4	40,5	15,0	4,2	4,7	Пухавіцкі	85,6	67,8	21,1	33,9	14,1
Ушачскі	95,0	35,2	18,8	26,1	30,7	Слуцкі	93,4	67,8	21,1	33,9	14,1
Хвостынскі	92,6	54,6	18,9	63,1	42,0	Смалявіцкі	89,6	63,0	24,0	7,5	18,7
Гомельская вобл.	99,4	94,5	41,0	58,3	31,8	Рудзінскі	102,5	71,8	16,2	15,1	12,1
У тым ліку:						Старалароцкі	98,5	69,9	36,5	52,2	22,1
Будакашэўскі	99,7	107,7	37,3	43,1	11,4	Старобінскі	96,9	81,1	29,6	58,9	9,0
Веткаўскі	100,0	84,5	54,5	84,8	64,8	Уздзенскі	91,3	48,0	17,1	15,1	3,2
Гомельскі	100,0	92,7	43,0	61,2	20,5	Халопеніцкі	91,9	55,6	16,9	19,4	21,7
Добрушскі	100,0	111,7	48,8	65,0	53,3	Чарняўскі	99,5	50,4	18,0	12,1	1,1
Жлобінскі	100,0	108,0	36,6	60,3	11,9	Чэрвоначольск.	98,7	78,4	32,6	49,8	11,4
Журавіцкі	97,9	94,7	36,6	39,6	28,1	Дзяржынскі	82,8	57,5	22,5	7,8	2,0
Кармянскі	100,0	94,1	32,3	55,2	10,4	Палеская вобл.	90,8	74,8	33,8	69,2	39,9
Лоеўскі	97,1	102,1	43,8	100,0	41,7	У тым ліку:					
Рагачоўскі	100,0	78,7	34,7	48,3	41,0	Брагінскі	100,0	83,0	35,6	58,4	41,6
Рэчыцкі	100,0	54,9	31,7	38,0	16,6	Васілевіцкі	100,0	57,6	39,6	58,7	31,1
Сьвіслацкі	100,0	121,5	45,6	75,3	42,7	Гускі	100,0	49,0	31,4	15,1	18,0
Уварыцкі	99,0	100,3	56,0	82,1	49,3	Даманавіцкі	99,7	107,2	30,5	65,5	24,9
Чароўскі	100,0	86,2	41,0	65,7	45,6	Ельскі	100,0	76,7	25,3	97,4	30,3
Чарыцкі	100,0	93,2	48,9	89,9	28,2	Жыткавіцкі	95,7	63,0	47,3	53,5	42,2
Магілёўск. вобл.	98,9	63,6	24,8	31,4	19,6	Кімавіцкі	100,0	77,2	37,2	80,0	43,9
У тым ліку:						Калатвіцкі	100,0	60,1	21,8	57,6	47,6
Асіповіцкі	99,3	34,6	21,7	36,3	16,2	Лельчанскі	100,0	80,4	34,5	100,0	83,3
Барысаўскі	98,6	61,1	23,3	41,5	23,0	Мазыскі	100,0	89,1	32,2	75,5	34,3
Бялыніцкі	100,2	99,1	34,9	80,6	67,3	Парулявіцкі	100,0	51,0	43,3	94,3	68,7
Бярэзінскі	100,4	59,7	21,7	45,3	40,5	Парыцкі	99,3	55,8	36,9	62,0	29,0
Быхаўскі	97,3	40,2	22,3	25,8	4,2	Петрыкаўскі	100,0	89,9	31,0	87,8	50,7
Горакі	94,7	36,3	20,7	34,9	30,1	Тураўскі	100,0	44,2	41,9	84,2	60,7
Драбінскі	93,4	49,2	16,5	32,8	4,6	Хойніцкі	100,0	81,9	35,7	77,3	23,2
Касцюковіцкі	93,5	61,2	23,6	55,3	49,9	Хішкавіцкі	99,7	117,3	28,5	69,7	56,9
Кіраўскі	96,2	78,9	25,5	55,8	15,0	Увогуле па БССР	93,7	64,9	26,0	32,4	26,8
Клімавіцкі	97,9	61,0	26,5	56,8	11,1	Было на					
Клязьмінскі	94,4	66,1	26,3	18,7	2,5	У 1938 г.	83,6	61,0	21,6	16,5	25,8
Круглянскі	92,3	73,3	29,2	20,5	10,4	Увогуле па Жыткавіцкаму раёнах					
Крычаўскі	94,6	71,2	27,1	21,3	19,7	даныя на 10 жніўня.					
Магілёўскі	90,8	79,9	29,5	21,0	2,5						

Учотна-Статыстычны адрзел Наркамзема БССР



Перадавое авіяно віцебскага аэраклуба ў палёце. Камандзір гэтага авіяно тав. Сталкоў, былы калгаснік Віцебскага раёна, БССР. Фото спецкора „Звязды“ П. Турскага.

АВІАЦЫЙНАЕ СВЯТА У СТАЛІЦЫ БССР

Сёння, у Дзень сталіцкай авіяцыі прапоўняць сталіцы БССР на масоўны на аэрадроме ўбачаць выхадцаў вучыцца. На аэрадроме паявіцца дзесяткі самалётаў. У чоткіх страі працягнуць зводна аскарылля вучэбных машын. Яе ўначальвае былы сласар аднаго з віцебскіх завадаў, зараз начальнік лётнай часткі мінскага аэраклуба тав. Магер. Атрады аскарылля выдубіць лётчыкі аэраклуба, выхаваныя авіяны Асавіхіміа тт. Паўлаў і Абяняў. На чале звычайнаў Паўлаў тт. Жарыкаў, Петроў, Оленеў, Паўлаў і інш.

Залёку даносіцца нарастаючы гул матараў. Набліжаюцца атрады баявых машын, якія прымаюць узлёт у шквалі інспірацыі, у набыце на аэрадром „Праціўніка“. З велізарных вышынь лётчыкі скінучь на аэрадром бомбы. Наустрач вышэйшай стаіх баявых знішчальнікаў. У паветры разгарыцца гарачы паветраны бой.

Калі аскарылля ўчыцца ў даль, паявіцца самалёт з планерам на бусыры. На вышыні 1200 метраў планер пачне самастойны палёт. Выдатны майстар планераў аэраклуба тав. Быкаў прадэманструе рад фігур вышэйшага пілатажа. Гледачы ўбачаць галавакружальныя „цёмляны“, складаныя віткі „серыйных імпульсаў“, перавароты праз круло, спіралі і інш.

На авіамасоўку запрашаюцца 35.000 працоўных Мінска.

СЕННЯ У ПАРКАХ МІНСКА

Сёння ў перах культуры і адпачынку Мінска адбудуцца народныя гуляньні, прысвечаны Усеагульнаму дню савецкай авіяцыі. У зладзіць тэатры парка імені А. М. Горькага вечарам наладжвацца паітамасоўка працоўных горада. На масоўны з

АДКРЫЦЦЕ ПМНІКА СЕРГО ОРДЖАНІКІДЗЕ

БАРЫСАЎ. Барысаўскі дом адпачынку „Ваяны“ азнадзіцца на тэрыторыі Бродзюскага сельсавета, у зкружэнні вяска, дзе легендарны камандзір Серго Орджанікідзе быў у рэздэнцыі ў часе барацьбы Чырвонай Арміі супроць беларускіх акупантаў. 15 жніўня працоўныя Мінска і Барысава, адпачываючы ў „Ваяны“, а таксама калгаснікі бліжэйшых сельсаветаў ушанаваць паміць незабытага Сяргея адкрыццём помніка, гераічнаму падкаводу. На мігнучы, прысвечаным адкрыццю помніка, выступілі прадстаўнікі Барысаўскага райкома партыі, старшыня Бродзюскага сельсавета тав. Качан і іншы.

2,5-метровая фігура Серго Орджанікідзе ўстаноўлена на прыгожым настанеіце. Яна адлюстроўвае знаходжанне Серго ў рэздэнцыі, з