

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЕ ТЕМПЫ

Орган Полевского райкома ВКП(б) и райисполкома Свердловской области

№ 104 (598)

18 августа 1936 года, вторник

цена № 5 коп.

Сегодня
трудящиеся нашей
родины празднуют
традиционный праздник
ДЕНЬ АВИАЦИИ

Да здравствуют советские летчики, — гордые соколы нашей родины!

Сталинские питомцы

18 августа вся страна празднует «День авиации».

Только что истекший авиационный год был годом блестящих успехов советской авиации. Он принес нашей стране ряд международных авиационных рекордов. Он показал всему миру, что сталинский лозунг «летать выше, дальше и быстрее всех» советские летчики блестяще выполняют.

Имена героев Советского союза останутся в памяти поколений, как имена храбрейших победителей надполярных пространств, пионеров трансарктических воздушных путей. Имена Коккыяки и Алексеева будут известны как имена людей, открывших транспортной авиации путь в стратосферу.

Тысячи имен замечательных летчиков Советского союза будут внесены в историю авиации как имена людей, неутомимо закреплявших завоеванное передовыми авиационными отрядами и двигавших советскую авиацию все к новым и новым победам.

«День авиации» — народный праздник в нашей стране. Наш народ любит авиацию. Он любит ее потому, что люди авиации ярко отражают основные народные качества: мужество, отвагу, выдержку, хладнокровие, настойчивость и мастерство.

Наш народ любит свою авиацию потому, что она честно служит ему: защищает его родину от врага, спасает погибающих в далеких льдах Арктики, прокладывает новые пути, разведывает косяки рыб и стада тюленей, гасит лесные пожары и переносит со сказочной быстротой людей, товары, письма из края в край советской земли.

Наш народ любит свою авиацию потому, что своими руками ее создал и посвятил летному делу лучших своих сынов. Советская авиация — плоть от плоти и кровь от крови советского народа.

В своей известной телеграмме героическому экипажу «АНТ-25» товарищи Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Димитров писали:

— Ваша победа будет победой Советской страны.

Стоит только разобрать причины победы Героев Советского союза Чкалова, Байдукова и Белякова, чтобы понять глубокий смысл сталинских слов.

Что нужно было для успеха великого перелета?

Во-первых, замечательная

машина, мотор, приборы, перво- сортное топливо и масло. Но их не было бы без успехов качественной металлургии, авиационной промышленности, машиностроения, резиновой промышленности, нефтяной промышленности и десятков других отраслей социалистического хозяйства.

Во-вторых, сеть безотказно работающих радиостанций, стройная система метеорологического обслуживания. Но всего этого не было бы без советской радиопромышленности, без широко разветвленной сети созданных нами станций, предсказывающих погоду.

И, главное, для успеха великого перелета нужны были люди — конструкторы, летчики, инженеры, механики, метеорологи, радисты, многочисленная сеть безотказно и самоотверженно работающих советских граждан. А их воспитали советская страна, партия и наш любимый вожь товарищ Сталин.

Каждый шаг в нашей стране связан с именем Сталина. Блестящие авиационные идеи, поражающие мир, зародились в гениальном мозгу нашего вождя. Дав идею, товарищ Сталин следит за каждой деталью ее выполнения, пока, наконец, блестящая мысль превратится в блестящее дело. Знаменитый сталинский маршрут Чкалова, Байдукова и Белякова — ярчайшая иллюстрация роли товарища Сталина в развитии авиации.

Непрерывно руководя технической авиационного дела, товарищ Сталин внимательно и любовно заботится о тех, без которых техника мертва. Иосиф Виссарионович лично знает всех талантливых конструкторов и летчиков. Сталин их вдохновляет, воодушевляет, воспитывает. Недаром народ любовно прозвал летчиков «сталинскими питомцами». И сталинские питомцы отвечают любовью и заботу народа и его вождя чудесами героизма и отваги.

Мы развиваем нашу авиацию на благо советского народа, для обороны нашей страны и защиты мира. Если враг попытается на нас напасть, авиация Советского союза отобьет охоту у фашистов совать свое рыло в советский огород. Тогда они почувствуют, что значат советская скорость, советская дальность и советская высота.



НА СНИМКЕ: Летчики-орденоносцы Герои Советского Союза (слева направо) т. т. Байдуков, Чкалов и Беляков, осуществившие 21—23 июля героический беспосадочный дальний перелет по маршруту Москва—Северный Ледовитый океан—Кэмчатка—Николаевск-на-Амуре.

Я УПРАВЛЯЮ САМОЛЕТОМ

Оторвавшись от земли, «У-2» начинает набирать высоту. Волнуясь, улет в первый раз крепко держит штурвал самолета и я, рабочий-стахановец и летчик-инструктор, даю ему указания.

Я из деревни Напругово, Ленинского района, Московской области. Мальчишкой поехал в Москву и поступил в ФЗУ завода им. Сталина. Жил у знакомых, пока завод не предоставил мне места в общежитии. На моих глазах рос и развивался этот прекрасный завод автомашин. Вместе с заводом росли и мы с товарищами.

В 1934 году кончил ФЗУ. Сейчас я инструментальщик. У меня шестой разряд. В инструментальном цехе я делаю контрольные аппараты и различные приспособления, точность изготовления которых определяется микронами. Эти приборы раньше ввозились из-за границы. Теперь мы их делаем сами. Норму неизменно превышаю на 200 процентов. Сейчас я зарабатываю до 700 рублей в месяц.

Завод не только дал мне квалификацию инструментальщика и помог повысить культурный уровень. Он помог мне осуществлять затаенную мечту: стать летчиком, пилотом.

Год, который я провел в летной школе без отрыва от производства, пролетел быстро. Нельзя сказать, чтобы это было легкое время. Но желание учиться преодолевало все. Мне пришлось только выработать жесткий распорядок всей своей жизни. Это привучило меня к самодисциплине.

Я вставал в шесть—семь утра и спешил на аэродром для полетов или на теоретические занятия. Я живу очень далеко от места учебы и на проезд приходится потратить полтора—два часа. В 8—8 30 мин. начинались занятия, которые оканчивались в 2 часа. Потом обед, небольшой отдых, затем—на завод. В четыре часа я уже был у своего станка. Производственная и общественная работа задерживали меня до 12 часов. После этого сон был крепкий и здоровый.

И все-таки я еще выбирал время, чтобы читать политическую литературу, беллетристику, и, особенно, книги по авиации. Я занимался и спортом, летом и даже зимой (плавание в реке или бассейне, лыжи). Я увлекаюсь стрельбой, сам сдал на «Ворошиловского стрелка» и организовал группу по подготовке на значок. Хотя и редко, но ходил за время занятий в театр и кино.

Я, допризывник, член ВЛКСМ, стахановец Красногорского прииска, ежедневно, ежедневно готовлюсь в ряды рабочекрестьянской Красной армии и мне хочется, чтобы меня взяли в авиашколу, так как я люблю

летное дело и хочу быть летчиком. Прочитал я в газетах о летчиках-героях Советского союза Чкалове, Байдукове и Белякове, которые совершили беспосадочный перелет по Сталин-

Перед сдачей зачетов было особенно трудно, но благодаря помощи завода, мне удалось преодолеть эту трудность. Завод перед зачетами дал мне кратковременный отпуск, во время которого я сумел подготовиться. Да и не я один. Еще 30 рабочих нашего завода кончили вместе со мною и получили аттестаты пилотов.

«Меня учил завод, и я должен учить других рабочих сделаться летчиками» — решил я.

Из окончивших нас четырех отобрали для получения квалификации летчика-инструктора. Новый набор в летную школу по нашему заводу дал 90 человек. Сейчас в течение месяца я буду работать помощником инструктора, а потом буду самостоятельно обучать рабочих, которые хотят без отрыва от производства овладеть искусством самолетовождения.

Авиация привлекает рабочих. Они видят в ней мощное средство обороны нашей дорогой родины от врагов.

Авиационная учеба дает очень многое. Она дает знания, она меняет характер человека. Авиация учит людей преодолевать трудности, быть более твердыми и настойчивыми.

Я читал и читаю книги, которые рассказывают о прежней, дореволюционной жизни, и пытаюсь иногда представить свое место в ней. Кем бы я был? Крестьянином-бедняком, всю жизнь бьющимся из-за куска хлеба, подобно моему отцу.

Великая Октябрьская революция открыла новые возможности для людей.

Проект новой Конституции дает право всем трудящимся на работу, знания, отдых, обеспечение. Эти статьи не являются пустыми пожеланиями. Они уже проведены в жизнь. Страна советов дала мне, как и миллионам других, знания, живую творческую работу, радостный отдых. Наш завод носит имя Сталина, любимого вождя, ведущего страну к радостной, счастливой жизни. Имя вождя зовет нас к новым победам на производстве, в учебе, в увеличении мощи и богатства родины.

Если враг нападет, тогда и мы, рабочие автозавода имени великого и любимого Сталина, как и рабочие десятков других заводов, поднимемся высь на своих самолетах, чтобы нанести фашизму в воздухе смертельный удар.

Инструментальщик-пилот ЗОТОВ.

ХОЧЕТСЯ БЫТЬ ЛЕТЧИКОМ

летное дело и хочу быть летчиком.

Прочитал я в газетах о летчиках-героях Советского союза Чкалове, Байдукове и Белякове, которые совершили беспосадочный перелет по Сталин-

скому маршруту Москва—Николаевск-на-Амуре и благополучно прибыли обратно в Москву, у меня желание быть летчиком удвоилось.

Г. Талашманов.

Мировые и международные авиационные рекорды Советского союза

За последние 1—2 года Советский союз уверенно вышел на арену международной авиационной жизни, завоевал ряд решающих рекордов.

В области авиации нам принадлежат решающие рекорды высоты. Самый высокий в мире подъем самолета осуществлен в нашей стране: этот рекорд установлен летчиком Коккинаки, поднявшимся 21 ноября 1935 г. на высоту 14.575 метров. Тов. Коккинаки на самолете конструкции инж. Поликарпова побил мировой рекорд высоты итальянца Донати.

Совсем недавно Коккинаки установил два международных рекорда высоты с коммерческой нагрузкой в 500 и 1.000 кгр. С грузом 500 кгр. Коккинаки поднялся на 11.458 метров, а с грузом в 1.000 кгр. — на 11.746 метров. Этими подвигами Коккинаки намного превзошел рекорд высоты, установленный французом Синьерином. В обоих случаях полет производился на машине «ПКБ-26», сконструированной под руководством инженера Ильюшина.

У нас есть не менее выдающиеся рекорды дальности полета. На известной теперь всему миру машине «АНТ-25» Герой Советского союза летчик Громов с летчиками Спириным и Филиным еще в 1934 году налетали по большому замкнутому кругу без посадки 75 часов. За это время они покрыли 12.411 км.

На этой же замечательной машине «АНТ-25», представляющей собой одно из мировых достижений авиационной техники, оборудованной советским мотором «М-34», совершен легендарно трудный, небывалый в истории авиации перелет Героев Советского союза Чалова, Байдунова и Белянова «по сталинскому маршруту»: из Москвы через арктические области на Дальний Восток.

В воздухоплавании, в полетах на аэростатах — летающих аппаратах легче воздуха, мы держим с сентября 1935 года рекорды по решающей категории. Пилоты Зинов и Троянин установили мировой рекорд продолжительности полета на сферическом

аэростате объемом 2.200 куб. м., вылетев из Москвы 3 сентября, они только 7 числа приземлились в Актюбинской области. Их полет продолжался 91 ч. 35 минут (побитый рекорд немца Колена равен 87 часам).

В тот же день был дан старт и другому такому же аэростату с пилотами Романовым и Бабкиным. Они решили установить рекорд дальности полета, и это им вполне удалось. Их гигантский путь на неуправляемом аэростате лежал через Муром, Арзамас, Казань, Уфу. Впервые в истории воздухоплавания был пересечен на воздушном шаре Уральский хребет. Пройдя Челябинск и Кустанай, аэростат сел в 300 км. западнее Голодной степи. Они пролетели 2.300 км. по прямой, значительно опередив американцев Сэттля и Киндала (1.550 км.).

Планеризм — летание на безмоторных аппаратах тяжелее воздуха — развит в нашей стране, как нигде в мире.

В октябре 1935 года на всесоюзных планерных состязаниях в Коктебеле (Крым) были достигнуты два выдающихся рекорда. Одновременно, в 8 ч. 20 минут утра с горы Узун-Сырт стартовали две машины: пилот Лисицын с пассажиром слесарем

тов. Доля поднялся на двухместном планере «Сталинец-2 «бис», а пилот Сухомилинов — на одноместном «Сталинец-4». Обе машины были сконструированы старейшим конструктором планеров — тов. Верзилиным.

Полет обоих планеров продолжался целый день, ночь, весь следующий день. Пилоты искусно пользовались восходящими потоками воздуха над горами и термическими (тепловыми) потоками над долиной. Они брали пример с орлов, летавших неподалеку.

Сухомилинов побил мировой рекорд немца Шмидта (36 ч. 37 м.), продержавшись в воздухе 38 ч. 10 м. Лисицын же оказался победителем по классу двухместных машин, продержавшись на двухместном планере 38 ч. 40 м.

Пилот-паритель Ильюченко на тех же состязаниях пролетел с пассажиром 160 км. по прямой на планере конструктора комсомольца Емельянова — «КИМ-2». Используя кучевые облака и умело маневрируя над местностью, он перелетел почти весь Крымский полуостров, сделал посадку в районе Евпатории. Этим был установлен новый международный ре-

корд дальности полета на двухместном планере с пассажиром.

Наконец, нам принадлежит и рекорд высоты над стартом для двухместного планера, который установил пилот Гавриш на планере «Ш-4» еще в 1933 году. Он сумел набрать высоту 2.530 м.

Комсомолки-планеристки Раценская и Зеленкова держат мировые рекорды продолжительности полета на планерах для женщин: Раценская — на одноместной машине (15 ч. 39 м.) и Зеленкова — на двухместной (12 ч. 09 м.).

Парашиотизм — любимейший спорт советской молодежи — получил в нашей стране исключительно широкое развитие. Ни одна из зарубежных стран, не исключая и США, не может даже сравниться с нами не только по массовости парашютного спорта, но и по рекордным достижениям. Все мировые рекорды по прыжкам с парашютом принадлежат нам. Назовем наиболее интересные.

Инструктор-парашютист Аминтаев сделал прыжок без кислородного прибора с высоты 8.126 м. Парашютистки Яковлева, Бабушкина, Блохина, Николаева, Барцева, Малиновская совершили групповой прыжок без кислородных приборов с высоты 7.035 м. Вскоре за ними такой же прыжок с еще большей высоты (7.932 м.) сделали парашютистки Шимарева и Пясецкая. Наша Красная армия и Осоавиахим знают немало парашютистов, совершивших не одну сотню прыжков, в разное время дня и года, из самых разнообразных положений самолета.

Первая ступень авиационной работы — авиомоделизм — в руках нашей славной пионерии также завоевал большинство мировых рекордов для летающих моделей.

Большинство авиационных и воздухоплавательных рекордов нами установлено в течение последнего «авиационного года», то есть после 18 августа 1935 г. Это говорит о том, что кривая развития нашей авиации круто поднимается вверх.

В прокуратуре Союза ССР

Народным Комиссариатом Внутренних Дел Союза ССР в 1936 году был вскрыт ряд террористических троцкистско-зиновьевских групп, подготовлявших по прямым указаниям находящегося за границей Л. Троцкого и под непосредственным руководством так называемого объединенного центра троцкистско-зиновьевского блока, ряд террористических актов против руководителей ВКП(б) и советского государства.

Следствием установлено, что троцкистско-зиновьевский блок организован в 1932 году по указаниям Л. Троцкого и Зиновьева в составе:

Зиновьева, Каменева, Евдокимова, Бакаева, Смирнова И. Н., Мрачковского, Тер-Ваганяна и др., и что совершенное 1 декабря 1934 года ленинградской террористической группой Николаева-Котельникова злодейское убийство т. С. М. Кирова было подготовлено и осуществлено также по непосредственным указаниям Л. Троцкого и Зиновьева и этого объединенного центра. Следствием также установлено, что в целях совершения террористических актов против руководителей ВКП(б) и советского государства непосредственно Л. Троцким был переброшен из за границы в СССР ряд троцкистских террористов (В. Ольберг, Берман-Юрин, Фриц Давид, И. Лурье, М. Лурье и др.)

В настоящее время следствие по этому делу закончено.

Обвинительное заключение утверждено прокурором Союза ССР и направлено с делом в Военную коллегию Верховного суда Союза ССР для рассмотрения согласно постановления ЦИК СССР от 1 августа с. г. в отрывом судебном заседании.

Преданы суду: Зиновьев Г. Е., Каменев Л. Б., Евдокимов Г. Е., Смирнов И. Н., Бакаев И. Н., Мрачковский С. В., Тер-Ваганян В. А., Дрейфер Е. А., Гольцман Э. С., Рейнгольд И. И., Пикель Р. В., Ольберг В. П., Роман-Юрин К. Б., Фриц Давид (Брунльянский И. И.), Лурье М. И., Лурье Н.

Дело слушанием в Военной коллегии Верховного суда Союза ССР назначено на 19 августа с. г.

(ТАСС)



В мае 1935 года. т.т. И. В. Сталин, В. М. Молотов, К. Е. Ворошилов, Л. М. Каганович, Г. К. Орджоникидзе и В. Я. Чубарь посетили Московский аэродром.

На сн: т.т. Сталин и Орджоникидзе беседуют с летчиком Чкаловым. (Фото Вихирева).

В райсовете Осоавиахима

В процессе подготовки ко Дню авиации Полевской районный совет Осоавиахима отработал „Ворошиловских стрелков“ первой ступени 370 человек, второй ступени — 6 человек и юных „Ворошиловских стрелков“ — 10 человек.

Прошли подготовку по противо-воздушной химической обороне 200 человек.

По уходу за конем — 360 человек. По изучению автомашин — 142 человека. По знакомству с топо-

графией — 424 человека.

С построенной парашютной вышки прыгало 3.350 человек.

Слабо развернута оборонная работа среди трудящихся Северского завода. Работник ОСО Карфидов халатно относится к своей работе. В течение июля месяца он не был в райсовете и не отработал ни одного „Ворошиловского стрелка“.

Ширяев.

Два часа работы в противогазах

Готовя встречу традиционному народному празднику — „Дню авиации“ 18 августа, мы, сотрудники редакции газеты „За большевистские темпы“ и типографии в количестве 12 человек 13 августа в течение двух часов работали в противогазах.

В течение двухчасовой работы у нас был простой 10 минут, причем во время простоя маски мы не снимали.

Работа в противогазах, как-то: набор, разбор, резка бумаги, переноска бумаги, печатание на машинке и др. были выполнены, несмотря на простой, на 100 процентов. Качество работы хорошее, настроение у всех бодрое. Наборщик тов. Потеряева в противогазе работала много лучше, чем в обычное время.

Наше бодрое настроение во время работы в противогазах дает нам право заявить, что мы в любую минуту готовы встретить врага.

Коллектив работников.

Овладеем

противогазом

Готовясь к празднованию Дня авиации районный совет Осоавиахима в ряде учреждений и организаций провел двухчасовую работу в противогазах.

13 августа работали в противогазах работники редакции райгазеты „За большевистские темпы“ и типографии — качество работы хорошее.

14 августа работа в противогазах проводилась в райотделе связи. Хорошо работали работники телеграфы и особенно нужно отметить 55-летнего бухгалтера отдела связи т. Вайцеховского, который работал в противогазе, несмотря на то, что был в очках. После снятия противогаза чувствовал хорошо.

В этот же день, 14 августа, работали в противогазах работники райаптеки.

14—15 августа двухчасовая работа в противогазах была проведена в цехах промкомбината — пропущено 60 человек. Хорошо работали старички: Шахмин И. М. — 56 лет, Охлупин С. П. — 50 лет, Ельцов — 48 лет.

Нач. боевой подготовки Ширяев.

Криолитовый завод ко Дню авиации

Готовясь к празднованию Дня авиации, рабочие фтористого цеха Криолитового завода отработали по два часа в противогазах.

Производительность труда у работающих в противогазах была несколько ниже обыкновенной работы. Самочувствие также хорошее.

Всего работающих в противога-

зах по фтор-цеху было 92 человека и в кож-депо 44 человека.

В криолитовом цехе работу в противогазах должен был организовать секретарь заводского комитета комсомола т. Головин, который много говорил, но ничего практически не сделал и его разговоры остались пустой болтовней. Балдин.

Сводка о ходе уборки хлебов на 15-VIII по Полевскому району

Наименование колхозов	Сжато машина-		% выполн.
	По плану	ми и ручным способом	
Красный пахарь	399	9,38	2,3
Красный Урал № 2	218	14,97	6,8
Трудовик	388	не приступил	
Мрамор	118	15,58	13,5
Красный Урал № 1	193,5	2,67	1,3
Красный партизан	87,0	приступил после	15-VIII
Им. Ильича	113	9	7,9
Итого по колхозам: 1516,6			51,6

Несмотря на то, что по области уборка урожая в самом разгаре, по отдельным районам план уборки выполнен на 60 и больше процентов (Фокинский р-н) — наш Полевской район стоит на самом последнем месте. Наши руководители колхозов еще не взялись по-большевистски за организацию ударной работы на полях.

Ответственный редактор В. В. СПЕШКОВ.