

ЧЕТВЕРГ, 18 АВГУСТА 1938 г.
№ 153 (5479)
ГОД ИЗДАНИЯ XIX

КРАСНОЕ ЗНАМЯ

ОРГАН ТОМСКОГО
ГОРКОМА ВКП (б)
И ГОРОДСКОГО СОВЕТА

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ ГОРДЫМ СОКОЛАМ НАШЕЙ РОДИНЫ, ВОСПИТАННЫМ ПАРТИЕЙ БОЛЬШЕВИКОВ И ВЕЛИКИМ СТАЛИНЫМ!

Доблестная авиация великого народа

На севере и юге, на востоке и западе нашей великой родины победно реют стальные птицы, построенные на социалистических заводах, из отечественных материалов, руками трудящихся нашей страны. Управляют стальными птицами доблестные советские летчики.

Авиация СССР олицетворяет собой величие и славу нашей родины, непобедимую силу ее великого народа. Авиация создана в нашей стране при советской власти. Сталинские пятилетки оснастили ее замечательными машинами собственной конструкции.

В 1933 году вождь народов товарищ Сталин сказал: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь.»

Благодаря сталинским пятилеткам у нас «воздушные силы не отстают от других наших, более старых родов войск, а кое в чем их опережают» (Ворошилов). Оснащен значительно гражданский воздушный флот многоцелевыми комфортабельными пассажирскими самолетами, скоростными почтовыми самолетами. Развита военная авиация по линии паркоматов танковой и лесной промышленности, здравоохранения и т. д.

На воздушных линиях советской страны выстроены замечательные аэропорты, аэровокзалы, высятся радиостанции и радиевизии, по всей стране развита сеть аэроklubов, парашютных вышек и т. д. Авиационные заводы, летные школы, военно-воздушная академия Леонтия Федина, Центральный аэродинамический институт — все это есть в нашей стране.

Наша авиация — авиация мира и прогресса. Военно-воздушный Флот является надежным защитником советских границ. «Мы создали мощную, тяжелую бомбардировочную авиацию и добились увеличения во всем другом рода авиации...» — говорил тов. Ворошилов.

Доблестная авиация в этом году отмечает с тридцатилетием гражданского воздушного флота. Волею партии и великого Сталина, усилиями всего советского народа наша гражданская авиация стала мощной. Первое место в мире занимает СССР, по протяженности воздушных линий. Со всеми 11 странами республиками своего воздушными путями наша столица Москва. Через горы Памира, над пустынями Каракум и золотыми приисками Восточной Сибири, над Дальним Востоком, Сахалином, арктическими льдами Арктики воздушные пути.

По объему воздушных перевозок наша гражданская авиация вывела одно из первых мест в мире.

Значение авиации для народного хозяйства неограничено. Благодаря ей тысячи гектаров площадей хлопководческих возделанных и совхозов Азербайджана, Узбекистана, Туркмении и других областей Востока обезврежены от морской болезни. Только за два последних года оценено 320 тысяч гектаров хлопчатника от вредителей, а в плавающих Терек, Кубани и других рек полностью уничтожены гнездящиеся азиатской саранчи. Благодаря нашей авиации трудящиеся многих населенных пунктов Казахстана, Таджикистана и других братских республик избавлены от малярии.

В НАРКОМИНДЕЛЕ

16 августа заместитель народного комиссара иностранных дел товарищ Потемкин В. П. принял польского посла господина Гржибовского, который, по поручению своего правительства, явился с предложениями относительно ликвидации инцидентов, нарушивших нормальную деятельность посольства и консульства СССР в Польше и выразивших ответные меры с стороны советских властей в отношении посольства и консульства Польши в СССР. (ТАСС).

ПРОБЕГ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ЯРОСЛАВЬ, 15 августа. (ТАСС). Сегодня на рассвете газогенераторные автомашины пришли в Ярославль — крупный центр резиновой промышленности Союза.

В пробеге, наряду с изучением газогенераторных автомобилей, испытываются опытные и серийные автомобильные покрышки и камеры, сделанные на ярославском резиноасбестовом комбинате.

Успешно держат испытание покрышки новой усиленной конструкции из советского синтетического каучука.



БУДЕМ ЛЕТЧИКАМИ

Готовить летчиков! — таков был призыв нашего летникового комсомола. Десятки тысяч молодых юношей и девушек откликнулись на этот призыв.

Молодежь с фабрик, заводов, учебных заведений пошла учиться в кружки пионеров, в аэроклубы, чтобы научиться летать, стать пилотами, авиатехниками, парашютистами, всегда готовыми встать на защиту нашей родины.

В этом году ленинский комсомолец отмечает свое двадцатилетие. Молодежь страны встречает эту великую дату новым подъемом стихотворения движения, новыми победами в промышленности, сельском хозяйстве, науке, искусстве, литературе.

Мы, курсанты Томского аэроклуба, готовимся встретить 20-летие комсомола новыми достижениями на благо нашей матери-родины.

Молодежь, на самолеты!

Томский авиационный клуб Осоавиахим существовал пять лет. За это время в нем получили первоначальное обучение на самолете сотни курсантов.

Без отрыва от производства, молодые патриоты овладевали в аэроклубе основами авиационного искусства, а затем окончательно отдавали себя летному делу.

Некоторые товарищи пошли в военные школы; обучались и стали полковниками советскими командирами-летчиками, штурманами и т. д. Другие товарищи пошли в гражданскую авиацию и работают на авиационных линиях.

КАПИТАНЫ ВОЗДУШНЫХ МОРЕЙ

По широким воздушным просторам Неоглятой Советской земли, Поднявшись веселым моторам, Днем и ночью летят корабли. Не эскадрат их крыльев могучих Цели гор и бесогонные льды, — Побеждают и меля, и кручи Капитаны летучих судов!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Вседе молодежь,
И все от рождения крылатые!

Для героизма не слышь предела,
У отчая не видно грани, —
Нет преграды умелым и смелым
Вожак наших сталинских отряд!
Подымай все выше и выше,
Устремляйся вперед и вперед,
Потоки и небесные крыши
Пробивает крылатый народ!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Вседе молодежь,
И все от рождения крылатые!

Не дай тиши войну и насилия
Покорим мы синий эфир,
Мы растем наши гордые крылья,
Ваша свобода и мир!
Ни ребенок, ни мать не боится
Мирных взмахов большого крыла.
Но горит наша красная птица
Черным воронам мрака и зла!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Вседе молодежь,
И все от рождения крылатые!

Враг не станет щадить безурзумных,
И крылатый бескрылогод бьет,
Мы не строили замков воздушных —
Мы воздушный построили флот!
Нет страны, где целили бы лучше,
Нет страны, где бы любил сильнее
Командиры эскадры летучей,
Капитаны воздушных морей!

Большая страна,
Родная страна —
От моря до моря легла ты!
Куда ни пойдешь —
Вседе молодежь,
И все от рождения крылатые!
Вас. ЛЕБЕДЕВ-КУМАЧ.

ЛЕТЧИЦЫ СОВЕТСКОЙ ЗЕМЛИ

★ ★
МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ДЕПУТАТ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
★ ★

Возвратившись с Северного полюса, я поспешил навестить своих земляков. Встреча была радостной и теплой. Они мне рассказали о своих победах — об успехах колхозного земледелия. Я им сообщил о полете вглубь Центрального полярного бассейна, об Арктике, поставленной большевиками на службу человечеству.

Волнуясь, ко мне подошла уважаемая всей деревней старая колхозница Крепко обняв меня, она вспомнила прошедший у нее на глазах мой жизненный путь — от пастуха до летчика — депутата Верховного Совета СССР. Она сказала, что рада за своего односельчанина, которому партия, правительство и товарищ Сталин доверяют смелые полеты по неизведанным воздушным просторам. Старая колхозница добавила, что в этом ничего мудреного нет, раз мы живем в такой неумирающей стране.

— Мы, женщины, — сказала она, — стали передовыми в своей деревне. Я уверена, что советские женщины не отстают от мужчин и в управлении самолетами. Тысячи героинь удивят своими полетами весь мир.

Старая колхозница сказала сущую правду. Великая Октябрьская социалистическая революция раскрепостила женщину от векового бесправия. В социалистическом государстве равные права с мужчиной, законные Сталинской Конституцией.

Великий русский поэт Николай Алексеевич Некрасов в тяжелые, мрачные годы господства царизма писал:

Три тяжкие доли имела судьба,
И первая доля: с рабом повенчаться,
Вторая — быть матерью сына раба,
А третья — до гроба рабу покоряться.

И все эти горючие доли легли На женщину русской земли. Эти стихи исключительно правдиво отражали рабскую долю и бесправие женщины в тогдашней буржуазно-помещичьей России. Только Советская власть, только партия Ленина — Сталина навсегда уничтожили рабское положение женщины. В нашей свободной социалистической стране перед женщиной широко раскрыты все двери в жизнь.

Советские женщины активно участвуют в борьбе за коммунизм, работают на всех участках грандиозного строительства. Мы видим женщину, работающую рука об руку с мужчиной на колхозных полях, на фабрике, в лаборатории научного института, у штурвала самолета, за рулем автомобиля, на помостках театра, у кормила государственной власти. У нас много женщин депутатов Верховного Совета СССР, Верховных Советов союзных и автономных республик. У нас есть женщины-профессоры, художники, капитаны, пилоты. Огромные безбрежные возможности открываются перед нашими женщинами.

На всю страну, на весь мир прозвучали славные имена героических советских женщин, воспитанных советской властью, большевистской партией, рыными товарищем Сталиным. Широко известны имена Марии и Евдокии Виноградовых, Марии Демченко, Паши Ангелиной, Паши Коварак, Зиянды Троицкой и многих других. Среди этой замечательной плеяды — смелые женщины-пилоты, женщины-планеристки, женщины-парашютисты, о подвигах которых известно далеко за рубежами родной земли.

Советские летчицы успешно завоевывали международные рекорды. Пламенные патриотки, они умоляют славу своей родины. В капиталистических странах тоже есть мужественные летчицы, но как бы талантливый и отважный они ни были, эти одиночки не могут вырваться из цепей капиталистической системы. Совсем другая женщина нашей авиации, окруженная всеобщим народным почетом, заботой и уважением. Ее воспитывают, учат, радуются ее успехам, по-отечески журят за промахи, ей помогают, ее обучают технике.

Советские парашютистки были пионерами парашютного спорта в СССР. Возвратившись с Северного полюса, я поспешил навестить своих земляков. Встреча была радостной и теплой. Они мне рассказали о своих победах — об успехах колхозного земледелия. Я им сообщил о полете вглубь Центрального полярного бассейна, об Арктике, поставленной большевиками на службу человечеству.

Несколько женских рекордов, зарегистрированных в Международной авиационной федерации (ФАИ) по классу аппаратов тяжелее воздуха с моторами нормальной мощности, принадлежат нашей славной летчице Полине Осипенко, бывшей батрачке, жене летчика.

В мае 1937 года отважная наша летчица установила три международных женских рекорда, поднявшись на обычном морском пассажирском самолете «МиГ» она пролетела по замынутому маршруту 1.749 километров 213 метров.

И, наконец, блестящий перелет совершила она вместе с Ломоко и Расковой от Черного моря до Белого — перелет, продемонстрировавший с новой силой высокое качество наших самолетов, отвагу наших людей.

Товарищ Сталин, Молотов, Ворошилов, Калинин, Каганович и Ежов послали героическим летчицам приветственную телеграмму:

«Горю поздравляем славных летчицу тт. Полину Осипенко, Веру Ломоко и Марину Раскову с успешным выполнением беспрецедентного перелета на гидросамолете по маршруту Севастополь — Архангельск.

Горжусь мужеством, выдержкой и высоким мастерством советских женщин-летчиц, вписавших своим блестящим перелетом еще один рекорд в историю советской авиации. Крепко ждем Ваши руны.»

Товарищ Сталин, руководители партии и правительства выразили чувства всего нашего народа, всей нашей страны, обратившись с теплыми приветственными словами к трем женщинам, каких у нас тысячи, каких у нас миллионы. Об этом красноречиво свидетельствуют их собственные биографии.

Полина Осипенко, командир экипажа, еще несколько лет тому назад работала на птицеводческой ферме в колхозе. В 1929 году она увидела самолет и решила стать летчицей. Эту мечту помог ей осуществить комсомолец.

Другая участница экипажа — штурман Марина Раскова, дочь музыканта и учительницы, в 1931 году окончила вуз по авионавигационному отделению и затем работала лаборанткой в Военно-Воздушной Академии им. Жуковского.

Отец Веры Ломоко и раньше работает кузнецом в Гомеле. Она закончила летную школу и прекрасно справляется с обязанностями второго пилота.

Общим уважением пользуются у нас летчица Валентина Гризодубова, избранная депутатом Верховного Совета СССР. Ее было установлено несколько международных женских рекордов на сухопутных и морских самолетах.

Выдающихся успехов добилась респондентка Октябри Катя Медникова, обучившаяся летному делу без отрыва от производства, работая слесарем на заводе «Калибр».

3 июля на легком спортивном самолете она пролетела со скоростью 164,94 км. в час. Такая скорость является рекордной для третьей категории легких одноместных самолетов.

Совсем недавно ФАИ зарегистрировала женский рекорд дальности полета по прямой планировки тов. Кленниковой с пассажиркой тов. Расгоргуевой. 10 июля на планере «Ш-10» они пролетели 152.638 метров.

Наша летчица с успехом борется за то, чтобы все женские авиационные международные рекорды принадлежали СССР. Все возможности для этого у нас есть. Мы распеваем лучшими машинами, лучшими талантливыми людьми.

Советские парашютистки были пионерами парашютного спорта в СССР.



Спортивные самолеты командира отряда А. А. Ястребова в воздухе, на тренировочных полетах и воздушном параде.

НАШИ ПРЕКРАСНЫЕ ЛЕТЧИКИ — ГОРДОСТЬ СОВЕТСКОГО НАРОДА

(ВОРОШИЛОВ)



Тов. РАССАДИН С. П. — старшина летной группы, пилот-парашютист. (Фото Ратникова).



Тов. МАРЮТИН А. М. — старшина летной группы, пилот-парашютист. Отличник сталинской колонны индустриального института.



Тов. ПАВЛОВ Ю. Г. — пилот-парашютист, изучил летное дело без отрыва от производства.



Тов. ХАРИН — пилот-парашютист, подготовленный аэроклубом без отрыва от производства, отличник всей подготовки.



Тов. КАНДИНСКИЙ Д. Н. — техник-стахановец. (Фото Ратникова).

ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА

Именины день авиации — шестой всенародный авиационный праздник — проходит в обстановке величайших исторических побед, достигнутых великим советским народом за последние годы на всех фронтах социалистического строительства. Как никогда, муча и непобедима наша социалистическая родина. В результате двух сталинских пятилеток, Советский Союз стал могучей авиационной державой. Наша авиационная промышленность крепнет и растет из года в год. Наши авиационные заводы выпускают первоклассные самолеты, целиком построенные из советских материалов, способные летать на большие расстояния, с большой скоростью, грузоподъемностью и на большой высоте.

Пять лет тому назад великий вождь народов товарищ Сталин сказал: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь. Дореволюционная Россия не имела своей авиационной промышленности, своего воздушного флота. В наследство от царской России мы получили несколько сот устаревших самолетов, ставших вскоре музейной редкостью. Эти самолеты наши летчики прозвали «летающими гробами». Стрельбовое и бомбардировочное вооружение их было крайне примитивно. Летчики, летавшие на этих машинах, выбрасывали бомбы из кабины самолета прямо за борт, а вместо авиационных пулеметов брали с собой револьверы и винтовки.

Особенно остро в тот период стоял вопрос с горючим. В этом отношении показатели следующего случая, происшедший на одном из фронтов гражданской войны. Для выполнения ответственного полета в тыл белых требовалось горючее. Пришлось собирать в больницах, часовых магазинах и частных квартирах все, что может гореть в моторе. На нескольких подводах к самолету подвели множество бутылок, флажонов, флагов, бидонов со всевозможными горючими, в том числе с бензином, скипидаром, спиртом и эфиром. На месте была составлена смесь, и из этого «горючего» был выполнен полет.

Об оборудованных аэродромах в то время и мечтать не приходилось. Садился везде, где только можно, — на дугу, в поле. Метеорологической службы в том виде, в котором мы ее имеем сейчас — с целым рядом институтов, станций и постов — не было. Радиосвязь была организована также примитивно.

На развитых, закупленных машинах, доставшихся нам в наследство от царской России, доблестные красные воздушные воины вступали в открытый бой с контрреволюционными армиями русских генералов и интервентов, одерживая блестящие победы над врагом, проявляя беспримерный героизм и отвагу. Тысячи героических подвигов занесены в книгу истории нашей боевой авиации.

Красные летчики самоотверженно защищали свою родину. Многие из них погибли смертью храбрых. Великий советский народ бережно хранит память о них.

Опыт применения авиации в мировой империалистической и гражданской войнах показал, что воздушный флот является грозной силой, способной решать самостоятельные задачи.

Сразу же после окончания гражданской войны наша партия и советское правительство обратили особое внимание на строительство воздушного флота, как мощного орудия обороны социалистического государства.

В 1924 году советская авиационная промышленность начала наладку выпуска первых советских самолетов, а в 1927 году она уже выпускала многоконтурные металлизированные военные воздушные корабли. В это же время было налажено производство моторов.

За годы первой пятилетки советский народ под руководством великой партии Ленина — Сталина создал

мощную авиационную промышленность, богатую конструкторскую базу и организовал крупные научно-исследовательские институты.

Вторая пятилетка позволила поднять нашу авиационную технику на такую высоту, которой может позавидовать любая крупная капиталистическая страна. Советская авиационная промышленность дает и будет давать нашей могучей Красной Армии мощные бомбардировщики, скоростные истребители и неуловимые штурмовики.

О могуществе нашего Воздушного Флота ярко свидетельствуют дальние, высотные и скоростные рекорды наших самолетов. В 1934 году Герои Советского Союза Громов, Смирнов и летчик-однокосянец Филанов совершили беспосадочный полет по Ломаной линии, покрыв на одностороннем самолете расстояние в 12.411 километров. Челябинская эскадра принесла мировую славу нашим летчикам. О высотности и грузоподъемности нашей авиации ярко свидетельствуют замечательные полеты с различным грузом, совершенные в 1936 году летчиками-героями Коккинаки, Юмашевым, Нюхтактовым и Липкинскими. В 1937 году был знаменательным годом в истории советской авиации, годом дальних беспосадочных перелетов. Полет воздушной эскадры на Северный полюс и перелеты из Москвы в Америку через Северный полюс, совершенные героями Советского Союза Челомовым, Вайтуковым и Беляковым, Громовым, Юмашевым и Данилиным, поразили весь мир.

В июне 1938 г. только одна итальянская фашистская авиация, согласно данных итальянской газеты «Стампа», сбросила в районе реки Жиро 718600 килограммов бомб и выпустила 40.542 пули.

В борьбе против Китая Япония сбросила значительный воздушный флот, который не считал ни беззащитные города и села, ни больных, ни женщин, ни детей, ни памятники культуры. Только за последние шесть месяцев прошлого года японская авиация совершила 2472 налета на 275 уездов и 16 провинций Китая, сбросив свыше 33000 бомб на мирные города и села. В результате этих воздушных бомбардировок, по далеко неполным данным, убито 16532 человека и ранено 21752.

Все эти огромные достижения советской авиации — показатель мощи нашей страны, отличного качества наших самолетов, показатель непревзойденного мужества и бесстрашия советских людей, воспитанных великим Сталиным.

Но все, что было продемонстрировано нашими героями — летчиками за последние годы, еще не предел. Возможности огромны. Наша авиация, наши летчики еще покажут в будущем, на что они способны.

Шестой всенародный авиационный праздник мы встречаем в условиях напряженной международной обстановки, в условиях непрекращающихся провокаций и угроз по отношению Советского Союза. Японская военищина с несмываемой наглостью организует на наших дальневосточных границах одну провокацию за другой. Дорого обошлась японским самураям их попытка провокационного вторжения на советскую территорию в районе озера Хасан. Во всеоружии первоклассной боевой техники героические части нашего Дальневосточного Краснознаменного фронта разгромили японских захватчиков, вышвырнув их вон с советской территории. Как известно из сообщения штаба Первой (Приморской) армии, опубликованного 8 августа с. г., в сражении против японских захватчиков, в тесном взаимодействии с наземными частями доблестной Красной Армии, наши славные летчики мужественно и блестяще выполняли поставленную перед ними боевую задачу, деморализуя и уничтожая противника, посягнувшего на священную землю нашей родины.

Важнейшим условием развития авиации является строительство и совершенствование авиационной промышленности. В настоящее время в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности. За последние годы в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности.

Важнейшим условием развития авиации является строительство и совершенствование авиационной промышленности. В настоящее время в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности.

Важнейшим условием развития авиации является строительство и совершенствование авиационной промышленности. В настоящее время в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности.

Важнейшим условием развития авиации является строительство и совершенствование авиационной промышленности. В настоящее время в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности.

Важнейшим условием развития авиации является строительство и совершенствование авиационной промышленности. В настоящее время в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности.

Важнейшим условием развития авиации является строительство и совершенствование авиационной промышленности. В настоящее время в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности.

Важнейшим условием развития авиации является строительство и совершенствование авиационной промышленности. В настоящее время в нашей стране созданы все необходимые условия для дальнейшего развития авиационной промышленности.

ОТ МОДЕЛИ — К САМОЛЕТУ

Сергей Харин познакомился с инструктором авиамоделизма Казанцевым и с ним в аэроклубе начал строить модели. Работа эта заинтересовала Сергея. Работая над моделями, он представлял себе огромных стальных птиц и бескрайние голубые просторы любимой родины, в которых он будет когда-то летать. Большое желание у Харина стать летчиком.

Прошел год с тех пор, как он переступил порог аэроклуба. Харин стал инструктором моделизма. В начале 1937 года он работал с ребятами в кружке моделистов, передавал им свои знания. Сергей делал уже большие модели.

В воображении его часто рисовалась модель, самолет, голубой фон неба, ровный рокот мотора, покачивание крыльев машины. Уж очень хотелось Сергею управлять самолетами — моделями: оторваться от земли и парить в облаках.

Когда осенью 1937 года в аэроклубе производился набор учащихся в планирную школу, Сергей Харин шел на планер.

Появились первые ощущения. Первое чувство счастья парения в воздухе.

Вот быстро сокращается резина амортизатора, планер бесшумно и быстро скользит по траве. Валяет аверк... и вот незабываемого восторга парения.

Теперь уже модель — планер была не маленькой, а большой. С ней Сергей отрывался от земли, он управлял ею.

Вскоре Харин блестяще освоил материальную часть планера, стал совершать полеты на «отлично» и сдал первую ступень планиризма.

Шел декабрь 1937 года. Лучшие планиристы перевелись на самолетно-летное отделение. И среди них был Сергей Харин.

Зима прошла в напряженной учебе и работе: днем Сергей ходил в школу, вечером изучал самолет, постигал теорию авиационного дела. Какое большое желание вкладывал он в свой труд! Все задания

выполнялись отлично, дисциплина была безупречной. Начальник штаба объявлял Харину благодарности.

Харин первым среди других повел свою машину в воздух, первым бросился с крыла самолета, раскрыл парашют. Товарищи восторженно встречали его на земле.

Сергей счастлив. Он не любит много распространяться. Коротко, иногда сопровождаемая смехом, он расскажет кое-что о полетах: летал, змейках, штопорах, переплетах, глубоких выразах, падениях «летисто».

Интересны вращательные полеты, — говорит он, — особенно трудны вращательные. И очень ответственна посадка.

Посадка самолета действительно ответственна. Недаром у летчиков говорят при старте по «счастливому пути», а «счастливой посадке».

Харин отлично велет машину и совершает посадку. Он совершил 7 прыжков с парашютом. Почти все задания по летной и теоретической подготовке Харин выполняет на «отлично». О нем хорошие отзывы дает т. Краснопуцкий:

— Это самый дисциплинированный курсант: аккуратно посещает занятия, выполняет задания.

Рассказывает в летной группе и о том, что Харин серьезно относится к порученному делу, что мужество и выдержку он сочетает с большой скромностью и железной дисциплиной.

Сбываются мечты Сергея. Развивает он качества, присущие советским летчикам, набирается мужества. Страстная любовь к делу и высокая сознательность делают из него замечательного пилота.

5 августа завуча клуба областного аэроклуба объявил Харину благодарности. Это по счёту четвертая благодарность, которую получает авиационист, планирист, учитель Харин за освоение летного дела, к которому он так страстно стремился.

ЯКОВЕНКО.



Курсанты - пилоты, обучающиеся без отрыва от производства. Слева направо: Цибулькина Оля, Сазонова Нюся, Гузаква Лида и Соболева Вера. (Фото П. Резвакова).

МОЙ ПУТЬ

— Стать летчиком, — эта мысль у меня зародилась давно. В 1933 году я пошел учиться в Томский аэроклуб.

Учеба протекала крайне неудовлетворительно: не было учебников, специально приспособленного помещения. Инструктор — летчик Андрей К. техник Федулец — вот наши командиры и старые товарищи. Они нам передавали свои знания и опыт летной работы.

Прошла зима напряженной, теоретической учебы. Каждому курсанту-учебу хотелось скорее испытать свои силы в воздухе — проверить теоретические знания на практике.

Наконец-то инструктор разрешил мне лететь самостоятельно. Кажется, как будто это было вчера. Сегодня я уже инструктор-летчик-парашютист.

После окончания летной программы меня командировали учиться в Москву на инструктора парашютного дела. Там я совершил первый парашютный прыжок.

До приезда в Москву я не имел понятия о парашютных прыжках, а когда совершил прыжок, только тогда понял особенности прыжков, выработавшие волю, мужество, решительность.

По окончании школы я поехал работать в Томский аэроклуб.

Я начал обучать парашютному спорту передовую молодежь города. Это были студенты транспортного института, в числе которых первая томская девушка — парашютистка Лидия Кошкина.

Одновременно с парашютной работой я также не оставал и подготовку летчиков.



Тов. Стрелетов Н. Б., Третьяков С. И., Горюхов И. К. без отрыва от производства, изучают летное дело. На снимке: будущие авио-техники за проверкой самолета перед полетом. (Фото Ратникова).

