

**3 000 000**

комсомольцев—

**3 000 000**

шефов  
военно-  
воздушных  
сил РККА

**СМЕНА**

**7**

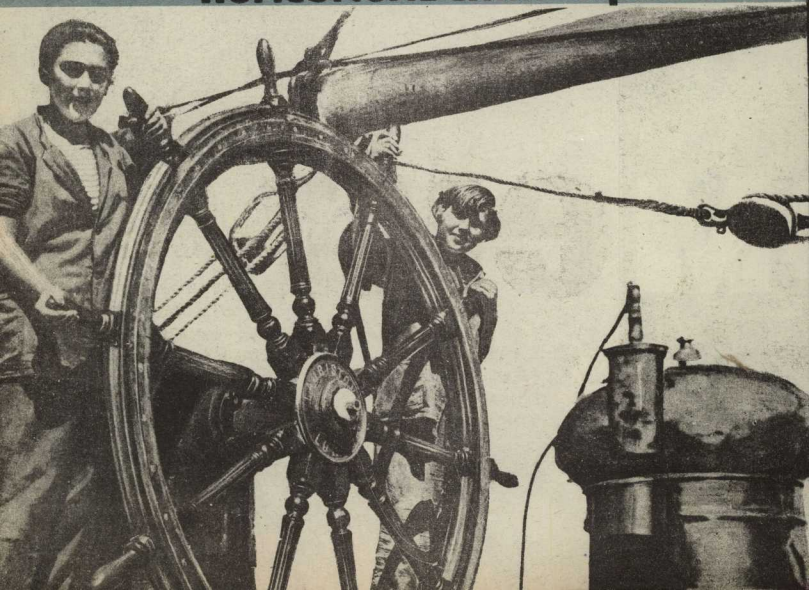
ГИЗ • Молодая Гвардия • 1931





девушкам Союза Советов, бойцам пролетарской обороны,

**КОМСОМОЛЬСКИЙ ПРИВЕТ!**



10 марта 1931 года

литературно-художественный и общественно-политический иллюстрированный журнал рабочей молодежи

ОРГАН ЦК и МИ ВЛКСМ

Изд. ОГИЗ — МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

Ответственный редактор С. КИМРАД

Зам. отв. редактора В. ЛЕБЕДЕВ

Заведующий редакцией М. ЮНПРОФ

Художники-оформители А. ДРУЖНОВ и Е. МЕНБАРТ

Адрес редакции: Москва, Центр,  
Б. Чернышевский, 6. т. 5-67-03

## вместе с орлами парят девушки нашей страны

Взрезанный громом винта,  
Воздух качнулся, и вот  
В розовом мареве старт  
Аэродрома плывет.  
Ты надвигаешь на лоб  
Шлем худощавой душой,  
Девушка—смелый пилот—



Режет кольцо облаков.  
В бездне увидишь Москву,  
Вспомнишь своих ребят,  
Споры и авиаузы,  
Встретивший смехом тебя.  
(„Девушка-леччик—Ха—ха!  
Бабы-ли дело полет!“)

С Запада грозная хмарь—  
Руль ты сжимаешь. Вперед!  
Выше—сквозь тучи, сквозь град!  
Нервы в мотор включены.  
Вместе с орлами парят  
Девушки нашей страны.

Ударник тип. Госиздата Украины  
Д. Супруненко

# ОСЛЫ

А. БОСНУНОВ

— Еще утром Спарель почувствовал, что ему очень хочется, как годовалому тоскалет детом на лугу,— задать хвост, озорно лягнуть ногой и с шалью ремом взыску попустить по лугу.

Но у Спареля нет хвоста. Лягаться он не умеет. Поэтому ему захотелось стать на голову, закумарекать петухом, зарорить источно какую-либо окочесуцу,— вообще надеть «великих и богатых» глупостей.

— Тю-тю! Мона мне в голову ударила, что ли?—спросил он себя и чему-то громко засмеялся. Такое состояние ему нравилось. Это все же лучше, чем вешать нос на кивнуту.

С этим «теплым» настроением он пришел и на аэродром. Там его уже ждал неизменный друг-приятель, летчик Митя, с которым они всегда летали. Здороваясь с ним, Спарель увидел, что и у Мити пригают в глазах такие же шустрые бесенята, какие он видел у себя, причисываясь дома перед зеркалом. Увидел, что и Митя тоже готов ходить на голове. Видно, с ним случилась какая-то очень большая неприятность.

— Так полетим?—хитро подмигнул Спарель Мите.

— Конечно, полетим.

— Как, по честному, или с выкрутасами?

— Т.-е. что за выкрутасы? А привая наркомом о летной дисциплине?—с очень серьезной миной, спросил Митя и попытаться было продолжать в таком же тоне, но Спарель скорчил на лице точно такую же «страшно серьезную» мину и так уморительно скрипя губы, что оба схватились за животы и начали ошалело хохотать.

Оба они—молодые здоровые ребята. Силы, энергии у них девять эта поднимают, подушечки их к каверсам, и оттого ребята иногда «во-привичному» озорничают.

Начальник штаба эскадрильи вручил задание: на высоте 2500 метров установить стеньгу сносом самолета ветром, а затем определить площадь ветра. Собственно, не задание, а пустячная прогулка. Даже не равняться на высоту, а следовать костью в воздухе. Ребятам взыскать бы сейчас тысячу на пять метров и начать бы выдвигать на самолете такие выкрутасы, от которых у товарищей на земле дух бы захватил!

Командир эскадрильи, старый «воздушный волеж» Павлов, глядит на них сбоку и ухмыляется в длинные усы свои.

— Что? Маловато, говорите? А вы сделайте меньше, да лучше.

— Обидно, товарищ командир!—вдохнул Спарель.—Что же это... полчас работы! Хоть бы часика на три маршрут дади.

— Ладно, дади! Бери то, что дают. Да гляди у меня!

Павлов прекрасно знает этих молодцов. По работе они лучшие в бригаде, все их любит. Любит их и Павлов, потому что Спарель знает свой самолет на три точки, а Митя—большая умница и лучший летчик, но Павлов знает, что оба они—великие прохвосты. Поэтому он грозит им пальцем при последних словах.

Спарель вскочил в свою кабинку, зарулил к старту. Митя с мотористом ведут самолет за плоскости. На старте Митя влез в кабинку, привязавшись, соединившись со Спарелем разговорной трубкой. Моторист берется за пропеллер.

— Контакт!

— Есть контакт!

Мотор слегка рокочет на малом газу, самолет дрожит весь, будто стараясь вырваться из чьих-то цепких рук. У Мити все готово, он хлопает Спареля ладонью по макушке. Спарель поднимает руку, стартер машет белым флажком. Мотор неистово заврел, самолет судорожно рванулся и ринулся вперед.

— Счастливо!—крикнул Павлов. Он кричит еще что-то, но рев мотора заглушил его слова и он еще раз погорно влез Спарелю пальцем, дескать «гляди у меня, сукины дети!»

Самолет вырвет несется по огромному полю, упруго покачиваясь плоскостями на неровностях. Рев мотора—торжествующий и радостный, будто он доволен, что вырвался на волю. Послушными руке Спареля, он незаметно отделяется от земли, игриво щекочет колесами засохшую траву, а потом сразу вымывает ввысь.

Митя жадно вдымает чудесный утренний воздух, а Спареля поднимает выкинуть какую-нибудь штуку. Но как выкинешь, если внизу стоит Павлов и зорко следит за полетом?

Ураганом проносятся над ангарами. Высота—50 метров. Самолет набирает высоту и вдруг—мотор остревенно взывает, будто его почти торчком—к земле. Голова Мити повисает над бездонной пропастью. Справа у него—земля, слева—небо. Где верх, где низ—чорт его разберет! Это Спарель не утерпел и выкинул штуку: почти над аэродромом сделал сумасшедший разворот на 180 градусов. Такие развороты умеет делать только Спарель: другой бы свернул шею и себе и самолету.

Павлов синю энергично грозит самолету кулаком. Это значит, что Спарелю влетит, когда он съедет. Митя при подъеме, раскладывая приборы, отстегнул ремни и при развороте чуть не вылетел из кабинки. Он кричит в трубку Спарелю, поднося кулак к его лицу:

— Угробись, гад! Я подымать еще не хочу...

Но Спарель бросает на Митю такой озорной взгляд, так уморительно кривит губы, что Митя подымает расхохотаться, и он дружески хлопает Спареля ладонью по макушке, когда тот успевательно кричит ему:

— Не дрейфи, Митя! До самой смерти ни черта не будет...

В сущности, Митя доволен таким номером, хотя они были на волоске от гроба. Представь себе, что вы мчитесь на велосипеде со скоростью... 180 километров в час. Попробуйте на таком аллоре повернуть сразу назад, не делая широкого круга. От вас останутся один ботинок, а от велосипеда—гайки. От самолета, от Спареля и Мити тогда и этого не останется. А они вот целехонки и невредимы. Как же тут не быть довольным!

Спарелю хоть бы что! Он зажал ручки управления между колен, довершая отключенно самолет, положил обе руки на борта кабинки и преспокойно любуется на ландшафт, как пассажир в окошко вагона. Митя возмущен такой беспечностью пилота.

— Дьявол! Я за тебя что ли править буду?

Спарель показывает ему сразу два кукиша и машет рукою вниз, предлагая и ему полюбозваться красотами природы.

Еще очень рано. Земля, как в сероватую вуаль, зашуртала в утреннюю дымку, и дымка эта белеет, светится, как добротный тонкий шелк. Сквозь этот шелк тускло поблескивают, как рассыпанные осколки зеркала, маленькие озера, лужи. Справа густо-зелено темнеет массив леса и около него любовно вьется широким полукругом, будто обнимая его, широководная река. Река матово блестящая, и в ней видно небо, включая облаков, зарево восхода. Над горизонтом высунулся



В. И. Ленин и Я. М. Свердлов наблюдают за полетом наших военных самолетов над Красной площадью в 1918 г.



# Комсомолец на самолете

ФОТО-ИЛЛЮСТРАЦИИ  
Е. ГОРОШЕВСКОЙ



В Туле, на улице Свободы...

## 1. Сон „учлета“...

Дежурный ввел меня в большую комнату. Ряд кроватей выстроились около стен. А за окнами—морозная ночь.

— Вот здесь, товарищ,—показал он на свободную койку.—Погасите потом огонь,— тихо добавил он и, пожелав покойной ночи, уходит.

Я раздвинулся и одновременно присматривался к спящим. Они спали спокойно и ровно. Молодые румяные лица. Глубокое дыхание. Это—не скрюченные тела зверски усталых людей, с вытнутыми, судорожно хватаящими в кошмар снов руками... И вдруг один из них как-то дико и резко взмахнул руками и громко закричал: — Разворот... Направо разворот... Ногу... Еще больше ногу...—и сразу замер словно в забытии.

Я недоумевал сначала, но потом, преодолев дремоту и жажда скорее заснуть, полав, в чем дело, и нервно улыбаясь...

Вспомнил о моих авиашкольных днях понеслась передо мною. Я вспоминаю грязные бары с разношерстными расстрепанными „тюфяками“ школы авиации „для нижних чинов“... Мрачное кирпичное здание казармы учлетов того времени. Полеты из железнодорож. штепсбок „Фарианов“ и бесконечные смерти товарищей.

Вспомнил и моего „классового врага“, прапорщика „Киринца“, присланного в школу для поддержания на высоте юнкерского духа... Частые часы нахождения „под винтом“ с полной нагрузкой в ранце за спиной... К сожалению, у меня всегда была „текущий счет“ этих тяжелых часов стояния под окнами офицерского собрания.

Но все же эти неприятные воспоминания утончили в ярких, волнующих до сих пор впечатлений первых полетов в дождливой зелени белых ночей... И мы, ученики-летчики того времени, бредили во сне и жили полетом: столь же ясно, как и мой сегодняшней сосед, ощущали детали этого полета... Мы волновались, делали ошибки, падали...

— Разворот... Направо разворот... Ногу... Вспомнил годы авиационной юности, я понял бред спящих в общестии Тульской школы комсомольцев-летчиков.

Авиация даже в то время увлекала... Тем более естественно такое увлечение учебной в современной комсомольской авиашколе, созданной с любовью к ней тульскими рабочими.

— Где авиашкола?—позумелся „справочное окно“ на вокзале.—Да ее вам каждый прохожий покажет! Садитесь на маршрут номер первый

А кондукторша трамвая „маршрут номер первый“ даже трамвай задержала и с расплывшейся улыбкой кричала мне вслед:

— Как дойдете до угла Свободы, тут вам, граждане, и школа наша авиационная... И все в Туле так: наша авиационная школа. Приятно все-таки учиться в своей авиашколе...

## 2. Тула—авиационная

Я прибыл в Тулу, чтобы познакомиться с учебной летчиков-комсомольцев. Но сразу, без небольшой подготовки, я бы многого не понял.

Ворочаясь с боку на бок и стараясь заснуть (говорят, на новом месте плохо спится), и воспринял в памяти только что слышанный мной в красном уголке школы рассказ секретаря комсомольской ячейки тов. Кучерова.

И. С. Кучеров перешел к профессии летчика от родственной (как ни странно для многих) профессии железнодорожного машиниста. За плечами у него двухлетний стаж работы на Московско-Курскую дорогу; сейчас же он является одним из наиболее успевающих учлетов.

Тов. Кучеров ввел меня в курс дела и рассказал, как туляки сумели создать авиашколу, признанную сейчас одной из лучших в Союзе.

— Наша Тула — красная кузница! Союз—издана привычка видеть самолет. Частые прилеты известных летчиков Михеева, Найденкова, Копылова и других во время агитационных облетов Союза до сих пор памятны населению.

Наша молодежь бредила авиацией, видя ежедневные пролеты над городом пассажирских самолетов из Москвы на юг и обратно. Почти в каждой школе, при каждом звонке имелись осовавихимские кружки. Сотни комсомольцев прошли учебу в модельных и плаверных кружках. Урывками, в свободное от работы и партийных обязанностей время, старались мы овладеть „тайной“ полета. И для многих из нас еще с детства был сбросив покров с этих тайн.

Когда в позапрошлом году Осовавихим и центральные авиационные журналы начали кампанию за создание местной авиации, Тула первой приобрела самолет. Правда, это был устарелый самолет „Конек-Горбунко“, но есть пословица: „аппетит приходит во время еды“. Почти вслед за приобретением самолета был брошен лозунг: „Дашь свою авиационную школу“.

Центральный совет Осовавихим, занявшийся к этому времени созданием сети гражданских авиашкол, горячо поддержал нас и прислал летчика М. И. Ефименко для организации школы.



Авиация увлекает молодежь



Начальник школы тов. Ефименко

# Авиация всегда вперед



Подводят горячие

В Управлении аэродрома—своя жизнь. Здесь комендатура, штаб, полготдса, пожарная команда, амбулатория, буфет, радиостанция, метеорологическая станция, душевая комната, комнаты отдыха, жилые помещения. Вверху—сигнальный вышка с фонарями, сигнальными приборами, ветряным конусом.

Оживление всех работает душевая и буфет. В душевой—пять отдельных кабинок и струи холодной, как лед, воды. Партиями сюда беспрерывно заходит законный, засаленный летеросов и тащит под ледяной струей. Ребята фыркают, крапают, выкают от холода воды, но ползут к остервенело, ослепая грязные распаренные тела. Одни жаркаются перед полетом, другие—после. И сейчас же спать. После полета сон необходим. Летчик утомляется в воздухе. Возбуждение, напряжение нервов в течение нескольких часов полета изматывают силы, гонят спать.

Душевая здесь—целый клуб. В ней скрещивается вся жизнь аэродрома. Здесь все новости дня, оценка, критика полетов, обмен впечатлениями, песни, шутки. Холодный душ всех бодрит и всех настраивает на веселый лад. Те, которым нужно лететь, моются особенно усердно. Потом смачивают комбинезоны, слегка выжимают и одевают мокрими.

— Так оно все же. Пока дойдешь до старта—сыхнешь, а я в машину сразу свиски. А тебеждь до нас—первое дело...

Шумно в буфете. Он тоже работает почти круглые сутки. Все время здесь полно народу. Буфетчика и повара дергают немилосердно. Одним нужно спешить к взлету, другим после полета—спать. Наскоро закусаешь, пьешь чай, уходишь в место вылетаешь новые топы запяленных комбинезонов, и так без конца. Здесь—тоже клуб. Гудят репродукторы радиопередатки, гудят голоса, аязают тарелки. И все это покрывается здоровым хохотом, когда кто-то «загинат» смешную шутку о полете. Летчикам дают дынуть. В буфете—молоко, сливочное масло, сыр, бисквиты, сладости, горячие яичные блины. Их работа требует усиленной пищевой «заправки», как и моторы самолетов.

Здесь знают и ценят наш Осоавиахим. Его военная подготовка населения, ознакомление его с авиацией здесь чувствуется, как нигде. Командир отряда рассказывает:

— Пришлось нам как-то делать многоочасовой рейс в составе пяти самолетов. Подлетаем к Т.—гляжу, в баках бензин закончился. Чорт его знает, как оно так поучилось. Бывает ведь! Что тут делать? Ночь—ни зги не видно. Нужно скорее садиться, а куда? Нарывшись на строения, на сад, садясь в овраг, на гору и—гроб. В воздухе тоже держаться нечем—последние килограммы горячего дотерать. Прямо ложась, да и помирай! Садиться в светлую тень—гибкое дело! Гробы! Вдруг глгжу—загорелся внизу костры. Горят и горят. Чувствую—да, нас кто-то зажег. Спускаюсь осторожно, сажусь около костров. Своим семафором, чтобы подождать в воздухе. Сел превосходно. Посадили и остальные самолеты. Ни одной поломки—как на старте... Оказываются, комсомольцы-осоавиахимовцы услыхали, как мы кричим, увидели наши сигналы и зажгли костры. Пошли в чей-то дом. Вот вам и Осоавиахим. А не будь осоавиахимовцев—нам бы гроб.

Днем была тихая погода. Но метеорологическая станция дала сводку, что нужно ждать бурь. «Мелозог» предусмотрительно запрятал в ангары. Снаружи остались несколько бомбовозов. Их задрали на штопоры и так оставили: они слишком тяжелы для бурь. Но ночью неожиданно рванул сумасшедший ураган. Зазвенели стекла, все завывало, затрещало. Аэродромные огни потонули в море пыли. В ней скрывались и ангары. Судорожно заколыхались крылья бомбовозов. Вот-вот сорвет с места этакую многотонную махину—и тогда жутких делов она наделает. На аэродроме—тревога. Зазвенели звонки. Через несколько минут на грузовиках притягивают задержанные взводы, бросаются к машинам. Их дополнительно задрали на штопора, около каждой поставили команду. Началась борьба с ураганом.

Металлические колоссы, сильные и гордые в подбеленной выси, здесь, на земле, потребовали помощи слабого человека. Здесь они беспомощны против бурь, хотя сами рождают бурю, вдостеро сильнее, чем эта, они вылетают над воздухом. Рожденные летать, они бессильны на земле и боются бурь. Нося на себе десятки людей, сейчас они сами нуждаются в их защите.

А завтра они вымят кверху и полюбуются, повагуют над этой бурей.

## В. МАРКИН

Ни одна область мировой техники не развивалась и не совершенствовалась с такой головокружительной быстротой, как авиация. В войну 1914—1918 гг. самолет вступил в младенческое состояние, хрупкий, малонадежный, с карпизным мотором, с малым радиусом действия, с примитивным вооружением, с небольшой скоростью (70—80 км/ч.). Импералистическая боня отшарила и усовершенствовала этот новый вид оружия, ставший с этих пор предметом исключительного внимания и забот генеральных штабов всех больших и малых импералистических государств.

Неограниченные средства, отпускаемые военным ведомством на научно-исследовательскую и изобретательскую работу в области самолетостроения, наложив глубокий отпечаток на все дальнейшее развитие авиации, как средства нападения и разрушения, оставив совершенно в стороне вопрос использования самолета в мирных условиях для транспорта и связи.

Такое внимание военных ведомств к развитию военной авиации вполне понятно. К концу мировой войны авиация уже показала даже при тех технических средствах огромную мощь и ударную силу, свою способность «перепрыгивать» через армию и флот и нести сокрушительный удар на тыл, действующий непосредственно против гражданского населения, против жизненных и правительственных центров.

Появление на войне авиации произвело переворот в военном деле, в его тактике и стратегии.

Кончилась война. Десятки тысяч самолетов осталось не у дел. Помысли использовать эти самолеты в мирных условиях для организации воздушного транспорта не увенчалась успехом. Самолеты, созданные по заданиям генеральных штабов специально для военных целей, на мирной службе оказались слишком дорогим и невыгодным видом транспорта. Открытые во Франции и Америке почтовые и пассажирские воздушные линии, на которых применялись приспособленные для этих целей военные самолеты, принесли огромный убыток. Капиталисты поняли, что для развития авиации нужны новые пути, нужны новые типы самолетов, которые отвечали бы всем требованиям коммерческой транспортной службы, с другой стороны и авиационности нуждалась в заручке строительством гражданских самолетов неиспользованной в полной мере производственной мощи ее. Опыт же прошлой войны показал, что будущая война в воздухе будет решаться не десятками и сотнями самолетов, а десятками тысяч их, и не сотнями пилотов военной авиации мирного времени, а десятками тысяч летных кадров резерва. Для создания же такого огромного количества самолетов необходима не только мощная авиационная промышленность, опирающаяся на передовую промышленность (металлургическую, машиностроительную, электротехническую, нефтяную), но и сильный резерв и транспорт военной авиации—гражданский воздушный флот с густой сетью хорошо оборудованных воздушных линий.

Все это привело импералистические государства к широкому строительству гражданской авиации, к прокладке новых и новых воздушных линий и вне страны. Вместе с тем и в строительстве коммерческих самолетов ряд правительственных и частных лабораторий и научно-исследовательских институтов достигли огромных успехов. Они дали не только новые типы транспортных самолетов, но и сумели сочетать в них необходимые качества коммерческих самолетов с боевыми качествами военных. Сегодня это—транспортный пассажирский самолет, рассчитанный на 20—40 пассажиров, а завтра, если нужно, он превращается в тяжелого бомбардировщика с 2-4 тоннами бомб.

Развивая конструкцию коммерческих самолетов в сторону увеличения мощности установочных моторов, увеличения грузоподъемности, авиационная промышленность подошла почти во всех странах к созданию самолетов-гигантов, которые действительно делают полный переворот и в гражданской, и военной авиации. В Германии Дорнье выпустил огромную летающую лодку—воздушный корабль, «До—X», имеющий размах крыльев 48 м., с 12 моторами, по 625 л. с. каждый. Полетный груз, подвешенный к этим воздушным гигантам, весит 23 тонны, а полный вес в полете—около 50 тонн. При оптимистическом полете на борту «До—X» помещалось 169 пассажиров.

В той же Германии выпущен в полет и второй гигант «Юнкер G-38», сухопутный самолет. Размах крыльев этого самолета 45 метров, 2 мотора по 800 л. с. и 2 по 400 л. с. Грузоподъемность—11 тонн, вес в полете—24 тонны. В Италии выпущен в полет большой самолет-бомбардировщик Колони «Ка»—90. Размах крыльев—47 м., и 6 моторами по 1000 л. с. Полезный груз—20 тонн, а вес в полете—35 тонн. Скорость этих самолетов 200—215 км/ч.

Несколько меньших размеров и грузоподъемности построены самолеты во Франции и Америке. Во Франции пассажирский самолет «ДВ—70» с тремя моторами по 500 л. с., рассчитанный на 28 пассажиров или 5 тонн груза. В Америке «Фоккер» «Ф—32», с 4 моторами по 525 л. с., рассчитанный на 30 пассажиров или 5 тонн груза.

Насколько велико значение этих «гражданских» самолетов в системе вооруженных сил империалистических государств? Послушаем, что говорил о них представитель империалистической Франции Масилья на подготовительной комиссии Женевской конференции по разоружению при обсуждении вопроса о воздушных вооружениях. Масилья внес предложение о необходимости опубликования каждым государством данных о количестве коммерческих самолетов и дирижаблей, как это предложено уже сделать в отношении военных аппаратов. Это предложение Масилья мотивировал тем, что современные коммерческие самолеты представляют собой настоящие орудия значительной силы, которое будет использоваться для бомбардировки на дальних расстояниях, и что военная авиация уже обратила исключительное внимание на развитие истребительной авиации, призванной служить для защиты от этих бомбардировщиков.

В подтверждение своего предложения Масилья привел беседу с пилотом германского самолета-гиганта «Юнкер G—38» Цеммерманом, указавшим, что этот самолет-гигант легко превращается в военный, причем вооружение его может состоять из 4 пушек, нескольких пулеметов и груза бомб весом в 5 тонн. Отправленный, например, из Саргоссы с таким грузом самолет «G—38» может сбросить бомбы на Лондон, Париж, Брюссель, Рим и т. д. и вернуться в Саргоссу даже не снижаясь в пути.

Кроме того, этот самолет с полным грузом имеет общий полетный вес в 28 тонн, может совершать полет на высоте 6 000 м., где он становится совершенно неуязвимым для выстрелов зенитных орудий.

Необычное «миролюбие», проявленное в этом вопросе французским делегатом, станет вполне понятным, если указать на то, что именно у Франции гражданский воздушный флот значительно слабее и по качеству и по количеству, чем у Англии, Германии, Америки. Наоборот, против предложения Масилья возражали и Англия, и Италия, и Германия, располагавшие более сильными гражданскими воздушными флотами.

Из этих споров достаточно ясно проявляется истинная сущность гражданской авиации империалистических государств, являющаяся резервом и исполнением военной авиации.

Итак, для нас ясно—военно-воздушная мощь страны определяется не только наличием военных самолетов в строю в данное время, но и в гораздо большей степени наличием развитой мощной авиационности, резервом летных кадров и мощной гражданской авиации с густой сетью воздушных линий.

Наш очерк был бы не полным, если бы мы не указали на огромный прогресс военной авиации. Насколько повысились боевые качества самолета со времен мировой войны, видно из следующих цифр. К концу войны максимальная мощность мотора, установленного на самолете, не превышала 260 л. с., а скорость его не превышала 200 км/ч. В настоящее же время в распоряжении империалистических государств состоят самолеты, мощностью в 700—800 л. с., обладающие скоростью в 320 км/ч.

Вооружение этих самолетов состоит из 2—3 пулеметов. Современных тяжелых самолетов-бомбардировщиков и самолетов воздушного боя прошлая война не знала совсем. Эти же самолеты обладают мощностью моторных установок от 3 000 до 6 000 л. с., скоростью до 250 км/ч., вооружение их состоит из 2—3 пулеметов, 4 пушек и 2—4 тонн бомб.

Эти новые воздушные крейсеры несут новые сдвиги в военное дело, в дело обороны страны.

Но военная авиация не только сделала огромный скачок в качественном отношении, она выросла и количественно. Так, в 1930 г. империалистические большие и малые государства имели в строю следующее количество военных самолетов: Франция—2 700, Италия—900, Англия—1 500, САСШ—2 000 и сопредельные с СССР государства (Румыния, Польша и т. д.)—1 500. Эти цифры являются хорошей иллюстрацией к тем дидактическим разговорам о разоружении, которые ведут империалисты в Лиге наций и на Женевской конференции по разоружению.

Но капиталистические государства не только заботятся о технике и количестве самолетов.

Буржуазия широко поставила и вопрос о подготовке своих надежных классов-наследников летных кадров. Рабочему нет доступа в летные школы буржуазии. Сетью авантюристов спортивных клубов охватывается буржуазная и фашистская молодежь, из них готовят свои кадры буржуазии.

Нельзя забывать, что всю эту технику вооружения империалисты в первую очередь готовят против страны Советов.

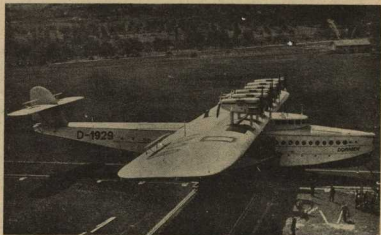
Мы обязаны усилить обороноспособность Советского союза упорным строительством и развитием военной и гражданской авиации, опирающейся на мощную авиационную промышленность.

IX съезд комсомола учел это обстоятельство и, приняв шефство над военно-воздушными силами ГВКА, обещал оказывать всемерное содействие и развитию гражданского воздушного флота.

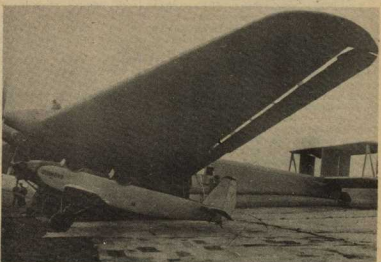
Вперед за мощную советскую авиацию!



Английский дневной бомбардировщик «Хаттер» с мощным мотором в 280 л. с., скорость 270 км. в час



Воздушный гигант «Дорна DO—X» с 12 моторами, по 825 л. с. каждый. На пробном полете на борту «DO—X» помещалось 160 пассажиров



Воздушный гигант «Юнкер В—30» с четырьмя моторами, общей мощностью 2 400 л. с.



Пассажирская кабина самолета «DO—X»



Электрическая кухня на самолете «DO—X»



# КОМСОМОЛЬСКАЯ смекалка

под редакцией С. Глязер

## ЧТО РЕШИЛ СЪЕЗД?

Рабочая молодежь выдвинула из своих рядов лучших общественников-ударников, чтобы выполнить решения IX съезда Всесоюзного Ленинского комсомола.

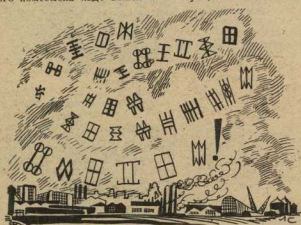
На проводы товарищей явились все рабочие предприятий фабрик, заводов. Для того, чтобы узнать, что решил IX съезд ВЛКСМ, нужно прочесть лозунг, написанный на знамени.



Как это сделать?

## ЛОЗУНГ

Чтобы обеспечить выполнение решений IX Всесоюзного Ленинского комсомола надо выполнить лозунг, заключенный в этой задаче.



Решить эту задачу вы сможете только в том случае, если догадаетесь, на сколько частей надо разделить каждый изображенный знак.

## Решение задач, помещенных в № 5

Мертвая петля. Пользуясь ключом, прочеи «Моладежь— в авантюры».

Твердое решение. По линиям читаем: «Ликвидируем кулачество как класс».

## ГЕОГРАФЫ

Это очень забавная игра, в которой одновременно может принять участие до 60 человек. В этой игре развивается память на географические пункты, страны и города, причем все эти знания имеют направление осуществлять какой-то определенный лозунг, требующий географических знаний. Или, вернее, лозунг, который можно лучше осуществить, если хорошо знать географию.

Инвентарь для игры заключается в двух листках бумаги и двух карандашах, независимо от того, сколько бы человек ни участвовало.

Порядок и правила игры.

1. Все играющие делятся на две равные партии.  
2. По общему согласию выбирается лозунг, который должен быть по числу букв не более 40—50. Лучше, если короче. Например, в связи с шефством комсомола над воздушным флотом можно взять лозунг: «Лучший комсомолец — в авиации».

В этом лозунге 24 буквы. Значит, каждая буква считается за одно очко. Сель каждой партии первой набрать 24 очка, чтобы этим запамятовать намененный лозунг.

3. Для того, чтобы получить в этой игре одно очко, надо дать название одного города. Для того, чтобы получить два очка, нужно дать название страны.

4. Поступая в самом начале игры играющие стараются называть страны, а потом, когда уже иссякает запас, переходят к городам.

5. В зависимости от подготовки участников можно усложнить, что страны и города будут называться только в именительном падеже, но гораздо интереснее этого не обуславливать.

6. В этой игре назвать страну или город недостаточно. Надо дать фразу, в которой бы обязательно участвовала страна или же город. Фраза должна быть тематически связана с намененным лозунгом.

7. Приводим пример игры. Партия, начинающая игру (это решается по согласию или жребью), говорит: «Комсомолец Германии приветствует решения IX съезда ВЛКСМ о шефстве над воздушным флотом».

Вторая партия должна дать в ответ название другого города или страны с таким расчетом, чтобы это начиналось с последней буквы названного географического пункта, в данном случае «н». Например: Испания, несмотря на фашистский террор, все же пережила забастовку, в которую немалую роль играл комсомол. Партия, начавшая игру, должна назвать страну или город или другой географический пункт, начинающийся на «н» — Ямайка, Ява, Япония и т. д.

8. Придумать название города или страны каждая партия должна не позже, чем через пять секунд, т.е. в течение счета до пяти. Этот счет делает ожидающая партия.

9. Если же в течение пяти секунд ответ на последнюю букву названного географического пункта не поступит, то партия, последняя назвавшая город или страну, должна в этот же срок назвать новый географический пункт.

10. Можно отвечать на предпоследнюю букву, если последняя окажется «й», «ь» и т. п.

11. Победителем в игре считается та партия, которая первая наберет безусловное количество очков, соответствующее количеству букв лозунга.

Персеполох. «Красная армия — единственная армия в мире, которая знает, за что она борется».

«Смена» будет регулярно освещать шефство ВЛКСМ над воздушным флотом, а также летную жизнь и боевую подготовку красной авиации.

В следующих №№ «Смены» будут помещены статьи начальника военно-воздушных сил РККА Т. П. И. Баранова, зам. нач. ВВС т. Алксиса, т. И. А. Фельдман, т. Зарзара; очерки летчиков Б. Чуховского, М. Бабушкина, А. Алексеева, С. Шестакова, Л. Минова, А. Петрова; авиа-фельетоны Л. Кассила, А. Тома, В. Иванова, Н. Боброва, З. Рихтер; рассказы С. Гехта, А. Бобунова, А. Ханова, и др.; фото-черки Ел. Горошевской, В. Грейтала и А. Самсонова.

Читайте «Смену»!

Выписывайте «Смену»!

# ИДИТЕ в авиашколы

Вербова добровольцев и предварительный отбор из них кандидатов в военные авиашколы производится местными организациями ВЛКСМ. Вторая группа отбора — окончательная — производится в центральных приемных комиссиях при школах.

Эти комиссии производят отбор кандидатов в следующие школы:

## Военно-теоретическая авиашкола

Эта школа относится к группе авиашкол подготовляющих летчиков. В ней имеют два курса: курс сухопутных летчиков и курс морских летчиков.

Школа берет обучающихся общую и специальную теоретическую подготовку. Обучение полетам и боевая подготовка производится в военных школах сухопутных и морских летчиков, куда и направляются все курсанты, успешно окончившие Военно-теоретическую школу.

## Военно-техническая авиашкола

Военно-техническая школа готовит младших авиационных техников (авиаинженеров), назначение которых — уход за самолетом и моторами, подготовка их к полетам, сборка, разборка, регулировка и умение производить мелкий ремонт и смену негодных частей самолета и мотора.

## Объединенная военная авиашкола

Эта школа по своему назначению, программам и условиям приема и обучения в ней и во всех остальных отношениях соответствует: по курсу летчиков — Военно-теоретической авиашколе, и по курсу авиаинженеров (авиаинженеров) — Военно-технической авиашколе. Она готовит, таким образом, и летчиков и техников.

## Военная школа специальных служб

Военная школа специальных служб готовит радиотехников, фотограмметристов, фотоборантов, метеорологов и техников по авиационным приборам.

Назначение радиотехника — электрод и радиоборудование самолетов, и уход за ним; фотоборанта — подготовка и установка фотоаппаратов на самолеты, метеоролога — несение службы погоды; техника по авиационным приборам — оборудование самолетов авиационными приборами и уход за ними.

## Как производится отбор желающих

Прием заявлений от добровольцев, желающих поступить в авиашколы, производится в местных организациях ВЛКСМ круглый год.

Испытания во всех авиашколах проводятся два раза в год. Медицинское же обследование производится круглый год бесплатно. Кандидаты, оказавшиеся принятыми ко-

миссиями при комсомольских организациях, отправляются командами непосредственно в центральные приемные комиссии при авиашколах.

Каждый комсомолец и военнослужащий, желающий поступить в школу, может непосредственно явиться лично в одну из центральных приемных комиссий при комплектовании школ в период отбора кандидатов в данную школу.

## Условия поступления

Правом поступления в авиашколы ВВС РККА пользуются все граждане, не ограниченные в гражданских правах по законам СССР, отвечающие установленным требованиям приема в отношении возраста, знаний, здоровья и социального положения, но преимущественно — представители старшего поколения.

Возраст кандидатов ограничен — от 18 до 25 лет (для военно-старшего от 18 до 27 лет). Помимо этого, необходимо наличие желания работать в авиации, подлинное моральное соответствие, знания по прилагаемой программе не ниже 5 групп школы-семилетки и соответствие медицинским требованиям.

## Какие документы надо предъявлять

Все желающие поступить в школу и удовлетворяющие требованиям приема при подаче заявлений в комсомольскую организацию должны иметь при себе документы, удостоверяющие: 1) возраст, 2) отношение к военной службе, 3) социальное происхождение и положение (для крестьян — к какой группе относится хозяйство), и наличие у кандидата или его родителей избирательных прав, 4) полученное образование.

К поступающим в авиашколы предъявляются самые серьезные требования в отношении здоровья: отсутствие каких-либо нарушений в вестибулярном аппарате; жгострота зрения — на каждый глаз 0,9 и на оба глаза 1,0; з) нормальное цветоощущение, и) дальновидность не свыше 2 Д, ж) нормальное зрение и а) отсутствие синфирии и хирургических заболеваний.

## Программа приемных испытаний

По авиации:

1. Сведения по самолетам:
1. Устройство самолета — как частей он состоит (фюзеляж, крылья, элероны, горизонтальное оперение, шасси, воздушный винт).
2. Представление о принципе по лета самолета.
3. Законы сопротивления воздуха. Кто егоavier сопротивление воздуха. Законы полета самолета. Движение в воздухе плоской пластины, крышйи пластины, самолета. 4. Какие бывают самолеты. Отличие самолетов друг от друга по величине, по числу крыльев, по числу моторов, по расположению воздушных винтов. Разделение самолетов на сухопутные и гидро, по-

следях — на лодочные и поплавковые.

5. Деревянные и металлические самолеты.

6. Органы управления самолетом и их действие. Какие органы управления нужны самолету и почему. Руль поворота и управление им. Руль глубины и управление им. Элероны и управление ими.

## II. Сведения по моторам

1. Авиамотор — двигатель внутреннего сгорания и сущность его действия. Из каких главных частей состоит авиамотор. Принцип действия авиамотора — 4 такта. Название и назначение каждого такта.
2. Какие бывают авиамоторы. Ротативные и стационарные авиамоторы. Авиамотор с водяным и водяным охлаждением.
3. Работа авиамотора. На каком горючем работает авиамотор. Понятие о карбюраторе, зажигании, смазке, охлаждении.

Кроме того, для поступающих в Военно-техническую школу необходимо обязательно знание слесарного, столярного или токарного дела (одного или практическое знание дает опыт внутреннего столярного дела).

Эти знания надо предоставить кандидату при поступлении в другие авиашколы.

От всех поступающих требуется политическая грамотность, знание русского языка, математики и знания в объеме пяти групп семилетки.

## Продолжительность обучения

В Военно-теоретической авиашколе: а) на курсах сухопутных летчиков — 1 год 6 мес., б) на курсах морских летчиков — 2 1/2 года, в) в Военной авиашколе летчиков по окончании Военно-теоретической авиашколы срок обучения — 1 год, и в Военной школе морских летчиков — 1 год, в Военно-технической школе — 1 год, и ускоренный курс — 1 год; в Военной школе специальных служб: а) на курсах техников по радио — 1 год 6 мес., б) на курсах фотоборантов, метеорологов и фотограмметристов — 1 год; в Военной авиационной школе — 1 год.

Комплектование школ ВВС РККА производится два раза в год: первый прием — с 1/VI-25/VI, и второй прием — с 1/III-24/III. Предварительный отбор кандидатов, между приемами в авиашколы, производится отборными комиссиями в течение всего года.

## Права окончивших авиашколы

Окончившие полный курс летнего обучения при выпуске из военных школ удостоверяются знаниями командира РККА и военного летчика и назначается в строевые части на должность старшего летчика, командира звена, командира отряда и командира эскадрильи. Содержание командного состава ВВС приравнено к размеру заработка гражданского рабочего.

Окончившие Военно-техническую школу ВВС удостоверяются знаниями командира РККА и авиаинженера и назначается на должность младших авиационных техников. Дальнейшее продвижение по службе: должность авиаинженера зрелого, старшего авиаинженера, младшего инженера после соответствующей переподготовки.

Окончившие Военную школу специальных служб ВВС назначаются на должности авиационных техников (по фото, аэронавигации, радио, приборам), кото-

рые относятся к среднему административному составу. Дальнейшее продвижение по службе — до должности старшего техника специальных служб.

Окончившие школу военных пилотов ВВС удостоверяются знаниями «военного пилота» и назначаются в Военную школу исполнения обязанностей младших летчиков, с присвоением им прав по службе и по нормам довольствия наравне с полкомандира звена и с вымпалом до назначения на должность пилота, установленном для младших летчиков.

Все военные летчики имеют право после определенного срока службы поступить по желанию в Военную школу РККА авиаинженеров. Прием в Военно-воздушную академию РККА на инженерный факультет, выпускающий инженеров механиков техники, окончивших курсы Военной школы, производится по отбытию определенного служебного стажа имеет право держать экстерном экзамен на знание летчика-наблюдателя и командира РККА.

## Порядок поступления в гражданские авиашколы

Почти в каждой крупной организации Осоавиахизма имеются летние школы. Срок обучения в них — 6 месяцев. Окончившие эти школы получают звание летчика Осоавиахизма, с правом после соответствующей летней тренировки поступления в гражданский воздушный флот или в школу военных-воздушных сил. Обучающиеся в летних школах Осоавиахизма пользуются стипендией и общежитием и на время обучения освобождаются от работы на производстве. Приемный курс длится 25 лет. Требования, предъявляемые к поступающим в эти школы, те же, что и для кандидатов военно-воздушных учебных заведений. Комплектование летних школ Осоавиахизма производится в разное время года. По вопросам поступления в летние школы Осоавиахизма надо обращаться в местный Осоавиахизм.

Кроме летних школ Осоавиахизм имеет сеть планерных станций, где члены Общества обучаются планерному делу и выявляют свои летные качества. Осоавиахизм также организует ежегодно сеть периодических трех-четырёхдневных курсов мотористов, метеорологов и фотоборантов для допризывников. Прощедшие эти курсы при призыве их на военную службу направляются в авиачасти для работы по специальности.

В летние школы Осоавиахизма открыт доступ и рабочим с образованием, которые предварительно прошли обучение на планере и выявили наличие летных способностей. В связи с развитием дирижаблестроения воздухоплавательные курсы Осоавиахизма в Москве и Славянске реорганизованы в воздухоплавательные школы. В них будут готовиться специалисты для обслуживания дирижабля (русьевые, мотористы, борт-механики, зандвигоные машинисты и т. д.). Приемные требования: возраст до 25 лет, образование не ниже 5 лет семилетки. В эти школы принимаются исключительно рабочая молодежь с родителями и члены ВЛКСМ, из них до 20% женщин.

В общем, как мы видим из этого сообщения, комсомольцам широко открыты двери военных и гражданских авиационных школ. Комсомольцы, идите в авиашколы — крепить военную мощь Союза!



**из плена кухонь—  
к станкам социалистической промышленности**



**За руль  
самолета,  
автомобиля,  
танка  
берись,  
Комсомол!**

фото Е. Герасимовой

