

Вечная память погибшим воздухоплателям

Николай Семенович Гудованцев

Первый командир дирижабля

Замечательный водитель дирижаблей Николай Семенович Гудованцев родился в 1909 году в семье рабочего на станции Чумовская, Томской ж. д.

Он начал трудовую жизнь в 15 лет подручным прокатчика. В этом же возрасте вступил в комсомол.

Любознательного, способного, пылкого юношу увлекал в себе образ авиации. Поступив на учебу в комсомол в Омский институтный техникум, он проявил свои способности в создании ряда аэропланов и глиссеров. После техникума Н. С. Гудованцев прошел курс в московском высшем аэромеханическом училище (впоследствии московский авиационный институт). Энергичный, настойчивый, с редкими организаторскими способностями Николай Гудованцев выбрал своей специальностью дирижаблестроение. Он блестяще окончил в 1935 году курс в институте дирижаблестроения учебного комбината и получил звание инженера-механика дирижаблестроения.

Учителем дирижабля «Комсомольская правда» в 1930 году, Гудованцев в 1932 году уже командир дирижабля «СССР-8», а в январе 1938 года был назначен командиром эскадры дирижаблей.

Он неизменно участвовал в всех крупнейших перелетах дирижаблей. Больше двух тысяч часов провел Н. С. Гудованцев в воздухе на дирижабле, в том числе ночью и в сложных полетах свыше 200 часов.

Этот необычайно требовательный к себе человек не знал аварий. Простой и скромный он был способен на героические дела. За самоотверженный поступок по спасению дирижабля и людей в октябре 1935 года в Дубоссар Гудованцев был награжден орденом Красной Звезды.

Комсомольцы всех организаций, где приходилось работать Николаю Гудованцеву, знали его, как активнейшего члена ВЛКСМ.

С большим энтузиазмом внес Гудованцев предложение использовать свой корабль для спасения отчаянной четверки паванцев. Но несчастный случай жестоко оборвал жизнь неунывающего, талантливого командира, преданного сына родины комсомольца Николая Гудованцева.

Владимир Георгиевич Лянгузов

Второй помощник командира

Второй помощник командира дирижабля «СССР В-6» Владимир Георгиевич Лянгузов в 25 лет получил звание инженера-механика, окончил институт дирижаблестроения учебного комбината.

Он вышел из рабочей среды, рано начал трудовую жизнь. В 15 лет вступил в комсомол. Был учеником на кожвенком заводе, Владимир Лянгузов упорно и настойчиво овладевал искусством пилотажа. Он не знал вынужденных посадок и аварий. Он исключительно любил свое дело, все время работал над повышением своего технического уровня, чтобы быть всегда готовым к выполнению ответственных заданий, как верный сын своей замечательной страны, как верный сын ленинского комсомола.

Давид Исаевич Градус

Бортсинаоптик

20-летний пикар Давид Градус в 1928 году решил переменить профессию. Он поступил в военную школу на курсы метеорологов и через год стал специалистом-метеорологом. В 1933 году он был назначен младшим метеорологом метеорологической службы в дирижабелном полку.

Хороший специалист — синаоптик тов. Градус был активным общественником. Он заботливо и чутко относился к людям и пользовался всеобщей любовью.

Иван Васильевич Паньков

Второй командир дирижабля

Сын мордовского крестьянина-бедняка Иван Васильевич Паньков прошел славный жизненный путь. Он родился в 1904 году в селе Верхнее Сентелево, Старо-польского района, Куйбышевской области. До 18 лет Паньков работал в поле вместе с родителями. В 1922 году он поступил рабочим-смазчиком на Яковлевскую текстильную фабрику в Ивановской области. Там же в 1924 году вступил в комсомол, а в 1926 году в ВЛКСМ.

Энергичный, способный юноша жадно тянулся к знаниям. Несколько лет он вынашивал в себе мечту стать летчиком. И в 1926 году, окончив рабфак, он поступает в московское высшее техническое

училище на аэромеханический факультет, реорганизованный в воздухоплавательное отделение авиационного института. В 1932 году он, продолжая учебу, работает сначала помощником командира корабля, затем командиром. Он быстро приобретает славу знающего, мужественного, всегда спокойного и всегда бестрепетного водителя корабля. За ряд полетов Иван Васильевич получает благодарности и премии.

Скромный, обаятельный человек, замечательный товарищ и командир — таким навсегда он останется в сердцах всех знавших его.

Сергей Владимирович Демин

Первый помощник командира

Сергей Владимирович Демин был пионером института дирижаблестроения учебного комбината. Он поступил сюда в 1929 году с рабфака. До этого был на комсомольской работе, руководил школьниками отрядами, боролся с беспризорничеством в Бауманском районе Москвы.

В 1927 году он вступает в ВЛКСМ. Товарищ Демин окончил институт в 1934 году, по еще два года до этого ему доверяют водить один из дирижаблей.

Смелый, решительный, инициативный, он горячо любит летное дело, особенно экспериментальные полеты. — такова аттестация Демина командованием.

Товарищ Демин показал себя не только способным мастером пилотажа, но и выдающимся изобретателем. Его проекты механизации ввода и вывода дирижаблей, буксировки, многочисленные рационализаторские предложения были с успехом осуществлены на практике.

Тарас Сергеевич Кулагин

Третий помощник командира

Тарас Сергеевич Кулагин родился в 1911 году в Ростове-на-Дону.

Прекрасные качества — дисциплинированность и незаурядные организаторские способности были признаны за товарищем Кулагиным еще в ранней юности.

В 14 лет, работая подручным в механической мастерской на электростанции имени Классона, он уже был зав. культ-пропом комитета ВЛКСМ.

Товарищ Кулагин окончил в 1935 году институт дирижаблестроения учебного комбината по специальности инженера-механика. Работал корабельным техником, затем корабельным инженером. Во время учебы в 1931 году вступил в партию. Успешно овладевая техникой любимого дела, он активно участвовал в партийной жизни, была штурманом летной группы.

Алексей Александрович Ритслянд

Первый штурман

Алексей Александрович Ритслянд заслуженно пользовался репутацией лучшего штурмана Союза. В исторической экспедиции на Северный полюс он участвовал на самолете «СССР Н-171». За этот полет тов. Ритслянд был награжден орденом Ленина. В 1936 году он участвует вместе с Героем Советского Союза Молоковым В. С. в большом артистическом перелете на самолете «СССР Н-2». Правительство награждает его за этот полет орденом Трудового Красного Знамени.

Тов. Ритслянд родился в 1904 году в семье крестьянина. В 1922 году он окончил среднюю школу. Осенью 1923 года поступает курсантом в Ленинградскую артиллерийскую школу. Окончил в 1926 году Алексей Александрович командирует

ся в школу летчиков-наблюдателей, по окончании которой в 1928 году назначается летчиком в Н-скую авиаэскадрилью.

В 1929 году тов. Ритслянд назначается начальником связи авиационной, а в следующем году — начальником электро-радиослужбы эскадрильи. На этой работе Алексей Александрович — до 1932 года. В 1933 году он поступает в Главынморпуть штурманом-радиомехом и работает здесь, в поллярной авиации, до последнего времени.

Имя замечательного советского пилота, гордого сокола нашей родины Алексея Ритслянда сохранится навсегда в памяти всех знавших его.

Георгий Николаевич Мячков

Второй штурман

Сын казака Георгий Николаевич Мячков мечтал стать летчиком. С этой целью в 1925 году 20-летний юноша, прошедший суровую школу жизни, он приехал в Ленинград. Но в школу летчиков ему удалось поступить лишь через год. По окончании учебы он работал летчиком-инструктором. В 1933 году стал штурманом дирижабля.

Знание дела и аккуратность товарища Мячкова сказались в хорошо подготовленном и проведенном длительном испытательном полете дирижабля «СССР В-6» в 1934 году. За эту работу тов. Мячков был премирован.

Товарищ Мячков вкладывал всю свою душу в любимое дело, к которому стремился с юношеских лет. Он погиб на посту, выполняя ответственное задание, как верный сын своей родины.

Николай Алексеевич Коняшин

Старший бортмеханик

Николай Коняшин начал учебу в московской воздухоплавательной школе без отрыва от производства. Работал он в это время (1930 год) в моторном-механиком на строительстве треста «Москомстрой».

В 1932 году комсомолец и кандидат ВЛКСМ тов. Коняшин доблестно выпускается из школы и направляется бортмехаником на дирижабль «Комсомольская правда».

В 1933 году товарища Коняшина призывают в Красную Армию, где он продолжает совершенствоваться в своей специальности. Энергичный, настойчивый, находчивый, особенно во время сложных полетов, точный в выполнении заданий — таким был безвременно погибший большевик тов. Коняшин.

Самый молодой участник рейса комсомолец Василий Дмитриевич Чернов родился в 1913 году. В 1931 году он окончил школу. С 1934 года тов. Чернов — бортмеханик эскадры дирижаблей. Свои обязанности он выполняет всегда безупречно. — Работа ради безотказна и хороша, — отмечает акты испытания дирижаблей, на которых работает тов. Чернов.

Василий Дмитриевич неустанно работает над собой, повышает свои технические знания. Катастрофа рано оборвала жизнь этого скромного человека, хорошего товарища, талантливого радиста.

Константин Алексеевич Шмельков

Первый бортмеханик

Константин Алексеевич Шмельков родился в 1903 году в Москве. С 16 лет он работает, затем 4 года учится в школе живописи. В 1925 году призывается в Красную Армию.

До 1930 года тов. Шмельков работает сапожником, потом механиком на фабрике «Москвичев», шофером второго автобусного парка. В 1932 году он окончил воздухоплавательную школу. С этого момента Константин Алексеевич — бортмеханик дирижабля. Эта работа стала для него призванием тов. Шмелькова. Он блестяще справляется с самыми ответственными заданиями. Он мечтает об учебе, о повышении своей квалификации, о дальних полетах.

Потому с такой радостью он принял предложение лететь в Мурманск, а потом — к папанинцам. Нелюбый случай сделал этот рейс его последним рейсом...

Михаил Васильевич Никитин

Бортмеханик

До 1926 года Михаил Васильевич Никитин занимался сельским хозяйством в своей родной деревне — на хуторе Охотники, Зарайского уезда, Рязанской губернии.

17-летним юношей он приезжает в Москву, где поступает в школу при первой ситцевобойной фабрике. В 1929 году тов. Никитин был послан комсомольской организацией в воздухоплавательную школу, которую и окончил через 3 года. В это же время он закончил школу пилажерма, получив звание пилота-планериста. В 1932 году Михаил Васильевич работает бортмехаником. За ударную работу неоднократно премируется. 1933—34 года он проводит в рядах Красной Армии, где показывает себя образцовым, дисциплинированным бойцом. В армии заканчивает школу младших авиационных специалистов.

С 1935 года тов. Никитин снова на дирижабле. Здесь он пользуется славою одного из лучших бортмехаников. Энергичность, инициативность, мужество — его отличительные качества.

Николай Никитич Кондрашев

Бортмеханик

Николай Никитич Кондрашев родился в 1907 году в Надышевском районе, Западной области, в семье железнодорожного рабочего. Окончив сельскую школу, а затем городскую, он учится в московском авиатехникуме и Ленинградской военно-технической школе. С 1932 года тов. Кондрашев — бортмеханик воздушных кораблей. Николай Никитич отлично справляется со своими обязанностями и по праву считается стахановцем воздухоплавания.

Василий Дмитриевич Чернов

Бортрадист

Самый молодой участник рейса комсомолец Василий Дмитриевич Чернов родился в 1913 году. В 1931 году он окончил школу. С 1934 года тов. Чернов — бортмеханик эскадры дирижаблей. Свои обязанности он выполняет всегда безупречно. — Работа ради безотказна и хороша, — отмечает акты испытания дирижаблей, на которых работает тов. Чернов.

Василий Дмитриевич неустанно работает над собой, повышает свои технические знания. Катастрофа рано оборвала жизнь этого скромного человека, хорошего товарища, талантливого радиста.

Утверждено Советом Народных Комиссаров СССР

5 февраля 1938 года.

ПОЛОЖЕНИЕ о финансировании машино-тракторных станций по государственному бюджету

1. Финансирование всех затрат машино-тракторных станций производится полностью за счет государственного бюджета.

2. Объем финансирования МТС определяется следующими расходами: а) производственные расходы (горючее и смазочные материалы, заработная плата персонала, занятых обслуживанием машин и механизмов, капитальный и текущий ремонт машин, орудий, строений и оборудования); б) образованные переходящие на следующий год запасы горючего, запасных частей и прочих материалов, необходимых для производства ремонта; в) капитальные вложения (приобретение всех видов машин и инвентаря, строительство и оборудование); г) содержание агрономического, инженерно-технического и административного персонала (заработная плата, установленными надбавками) и прочие административно-управленческие и общехозяйственные расходы.

3. Финансирование МТС производится по сметам, составленным на основе годовых производственных показателей и лимитов финансирования, установленных для них наркомземами республик, краев (обл.)ЗО. Последние исходят при этом из установленных для них Наркомземом СССР показателей и лимитов.

В пределах этих показателей и лимитов наркомземами республик, краев (обл.)ЗО утверждаются годовые сметы отдельных МТС. Сметы составляются и утверждаются с разбивкой по полугодиям.

4. Наркомземами республик и краев (обл.)ЗО на основе годовых смет МТС устанавливаются полугодовые лимиты финансирования и соотношения их с наркомфинансами республик, краев (обл.)ЗО, которые сообщают эти лимиты Наркомфину СССР для перевода бюджетных средств.

Наркомземами республик, краев (обл.)ЗО при распределении между МТС отпущенных на полугодие ассигнований имеют право оставлять в своем распоряжении маневренный перераспределенный фонд в пределах 3% от суммы этих ассигнований по области и республике, имея в виду: а) полную и своевременную выплату ассигнований тем МТС, которые полностью выполняли установленный план работ; б) дополнительную выплату средств тем МТС, которые перевыполнили установленный план работ, за счет тех МТС, которые недолюбыли установленный план работ.

5. Финансирование МТС осуществляется через Госбанк. На каждый вид затрат: затраты на горючее, затраты на ремонт, затраты на зарплату рабочим, занятым обслуживанием машин и механизмов, затраты на зарплату аппарату МТС, прочие административно-хозяйственные расходы — открываются отдельные целевые бюджетные счета.

Выдача средств производится отделениями Госбанка в пределах утвержденной сметы непосредственно с бюджетных счетов следующим порядком: а) на зарплату рабочим и служащим МТС — по чекам с предъявленным требованием ведомостей, подписанных директором и главным бухгалтером МТС; б) на административно-хозяйственные расходы — по чекам с поручениями МТС; в) на приобретение материальных ценностей и расходы за услуги — по счетам, выписанным МТС, или по выставленным МТС на выставление аккредитивов.

6. С бюджетного счета по горючему производятся следующие расходы: а) на оплату видов горючего и смазочных материалов, включая расходы на прокат тары и разницу в стоимости тары по смазочным; б) на выплату премий трактористам за экономичное горючее и сбор отработанных масел, с предъявлением расчетных ведомостей, подписанных директором и главным бухгалтером МТС; в) на расходы по доставке горючего и смазочных со складов Наркомзема или железнодорожных станций до усадьбы МТС, если доставка производится наемным транспортом; г) на железнодорожные расходы при получении горючего транспортом.

7. С бюджетных счетов по заработной плате рабочим, занятым обслуживанием машин и механизмов, и служащим МТС производятся следующие расходы: а) выплата зарплат; б) перевод начислений на зарплату по социальным страхованию, а также установленных удержаний из зарплат (подходящий налог, культдотации).

8. С бюджетного счета по ремонту производятся перечисления на специальные текущие счета МТС по ремонту.

9. Бюджетные средства выдаются Госбанком строго в пределах утвержденных ассигнований отдельно по каждому мероприятию.

10. Полученная МТС экономия по одному из видов затрат может использоваться в дальнейшем самой МТС по тому же назначению, а на другие расходы — лишь с разрешения Наркомзема республик или краев (обл.)ЗО по согласованию с Наркомфинансом республик, или краев (обл.)ЗО финансовым отделом в каждом бюджетном.

28 декабря в корреспонденции из Пристенского района «Пристенский райком прикрывает вражеские дела» корреспондент «Курской правды» тов. Сиваков писал о бывшем зам. директора Черновской МТС по политчасти тов. Николаеве Е. Н., как о троцкисте.

Тов. Николаев до этого — 18 декабря Пристенским райкомом был исключен из партии «как троцкистский пособник».

Тов. Николаев Е. Н. реабилитирован и восстановлен в рядах ВКП(б)

Сообщение корреспондента основывалось на этом решении райкома и некоторых других материалах районных организаций. Паркоздателя Комиссии Партийного Контроля при ЦК ВКП(б) по Курской области в результате проверки апелляции тов. Николаева установило, что выдвинутые против него обвинения являются необоснованными. Тов. Николаев Е. Н. реабилитирован и восстановлен в рядах ВКП(б).

отдельном случае, или специального разрешения Наркомзема СССР.

11. Контроль за правильностью финансирования МТС и использованием ими средств по назначению осуществляется: Наркомземом СССР, наркомземами республик и краев (обл.)ЗО.

Наркомземами республик и краев (обл.)ЗО проверяют правильность расходования бюджетных средств на основе месячной бухгалтерской и оперативной отчетности МТС, а также путем ревизий и специальных обследований.

12. При установлении перерасхода средств и нарушения финансового дисциплины, наркомземами республик и краев (обл.)ЗО обязаны принять меры для устранения обнаруженных нарушений и привлечь виновных к ответственности.

13. Наркомфинансы республик, краев (обл.)ЗО или по их поручению районные производят ревизии финансового состояния МТС, согласно присвоенного им права.

14. Контроль и отделения Госбанка проверяют исполнение смет МТС на основе представляемой ежемесячной бухгалтерской и оперативной отчетности о выполненных работах. При этом на основе данных о фактически выполненных работах Госбанк проверяет: а) соблюдение установленных по плану норм расхода горючего; б) соответствие с планом фактических расходов на зарплату постоянным рабочим.

15. Кроме бюджетных счетов МТС имеют право открывать в Госбанке следующие текущие счета: а) по расчетам с трактористами; б) по фонду директора; в) для прочих операций.

На текущем счете по прочим операциям учитываются все непланируемые доходные поступления МТС (работы на сторону, штрафы и т. д.), а также полученные премии.

Средства с этого счета расходуются по усмотрению директора МТС. Перевод средств с бюджетных счетов на текущие счета МТС осуществляется: 16. На основе плана, утверждаемого СНК Союза ССР, Наркомземом СССР устанавливает план капитальных вложений МТС по республикам, краям и областям с выделением затрат: а) на строительство, включая оборудование; б) на приобретение машин всех видов.

В плане работ по строительству Наркомземом СССР указывается в качестве обязательного задания перечень строительных мастерских капитального ремонта.

17. Из предусмотренных по плану средств на приобретение машин выделяются необходимые суммы для централизованных расчетов Наркомзема СССР по приобретению тракторов, комбайнов, автомашин, сложных молотилок, тракторных плугов, автомоторов, станков.

18. Наркомземами республик и краев (обл.)ЗО утверждаются годовые планы капитальных вложений МТС, обязательство выделять затраты на строительство и на приобретение сельскохозяйственных машин.

В пределах установленных для МТС лимитов директор непосредственно определяет конкретные объекты по строительству и перечень приобретаемых машин.

19. Титульные списки на строительство МТМ капитального ремонта представляются Наркомземом СССР на утверждение Экономического Совета при СНК СССР.

Титульные списки на все другие необходимые для МТС постройки утверждаются директором МТС в пределах установленных Наркомземом республик или краев (обл.)ЗО лимитов.

Затраты на капитальный ремонт построек включаются в годовую смету производственных расходов МТС в размере 75% от установленных годовых норм износа.

20. На мероприятия по финансированию капитальных вложений, не предусмотренных планом, Наркомземом СССР оставляется в своем распоряжении резерв в размере 3% от годового плана капитальных вложений.

21. Финансирование капитальных вложений производится сельхозбанком. 22. Причитающаяся с колхозов оплата работ МТС (натурой и деньгами) полностью поступает в доход государства. На МТС возлагается: а) определение размера причитающейся с колхозов натуральной и денежной оплаты фактически выполненных работ по ставкам, предусмотренным договором МТС с колхозом и постановлениями правительства; б) выписка счетов колхозам за произведенные тракторные работы в сроки, установленные договором; в) учет начислений и поступившей от колхозов натуроплаты; г) ответственность за своевременную вывозку и сдачу колхозами натуроплаты.

23. Работы МТС, по которым производится денежный расчет, оплачиваются колхозами по специально установленным Наркомземом СССР и утвержденным Экономическим Советом при СНК СССР расценкам на отдельные виды работ. Расчет производится в сроки, предусмотренные договором МТС с колхозами. Копии счетов за произведенные работы с оплатой деньгами МТС немедленно представляются в районный отдел, на который возлагается контроль за своевременным поступлением денег в доход бюджета.

СОРЕВНОВАНИЕ ЗА СТАЛИНСКИЙ УРОЖАЙ

Изучают агротехнику

Участники областного совещания стахановцев сельскохозяйственных полей А. В. Ермолова, Н. Алексеев и А. Толстых выступили на собраниях в ряде колхозов Горшеченского района с лекциями о работе совещания. Их рассказы об опыте лучших мастеров высших урожаев — орденосца Давыдова, В. Чаловой и других вызвали в колхозах новую волну социалистического соревнования за лучшую подготовку к весенней посевной, за сталинский урожай в 1938 году.

Участники совещания показывают лучший пример образцового подбора в поле. Тов. Ермолова в колхозе «Трудовая отпала» борется за тысячный урожай. Вернувшись из Курска, она провела сдвиги снегозадержания на своем участке. Все это собрало уже более 6 центнеров пшеницы, больше 7 центнеров пшеницы, больше 11 тонн пшеницы-перелом.

Знает тов. Ермолова соревноваться со своим Марии Кузнецовой. Эти званья ста-

ли инициаторами в организации агротехники. Агроураж полностью посещают 29 колхозников и колхозниц. Уже изучили почву, ее обработку, порядок внесения местных и минеральных удобрений. Сейчас агроураж начал изучение процесса выращивания сахарной свеклы, методов обработки и ухода за ней. Агроураж соревнуется с агроуражом колхоза «Путь к коммунизму».

Тов. Алексеев организовал агроураж по изучению агротехники в своем колхозе «Солнечный».

Сейчас в районе работает 12 агротехнических агроураж. Больше 140 колхозниц вступили между собой в социалистическое соревнование за высокий урожай сахарной свеклы.

Активно агроуражную работу ведет агроном Т. М. И. Гончарова и учитель Т. Костин. Они сочетают теоретическую подготовку стахановцев сельского хозяйства с практической работой.

Н. СОКОЛОВ.

Соревнование районов

Недавно в Борзовке состоялся районный слет стахановцев сельского хозяйства. Были подведены итоги борьбы за высокий урожай сахарной свеклы и зерновых и намечены мероприятия на 1938 год.

Тут же было решено заключить договор социалистического соревнования с соседним Пригородным районом.

Через несколько дней после слета делегация Борзовского района выехала в Пригородный район для подписания договора. В состав делегации вошли лучшие стахановцы — званые колхоза имени Калинина, Пригородного сельсовета, Мезенцева Марфа Яковлевна, собравшая в прошлом году 563 центнера сахарной свеклы с гектара, званые Григорьевы из колхоза имени ОГПУ, получившая 458 центнеров сахарной свеклы с гектара, и другие.

Грайворонцы тепло встретили делегацию, подписывать договор собирались все званые люди района.

Основными показателями соревнования является получение в текущем году в среднем по району 350 центнеров сахарной свеклы и 17 центнеров зерновых с каждого гектара.

Социалистический договор опубликован в районной газете, сейчас идет проработка его в колхозах, бригадах и звеньях.

Волна соревнования охватила весь район, колхозы заключают между собой договоры, идет дружная подготовка к весеннему сезону. Число званых, вышедших обязательств получить высокий урожай сахарной свеклы, по сравнению с прошлым годом возросло в 2—3 раза.

Звенья ведут успешную вывозку навоза на участки, собирают местные удобрения.

В колхозах Царевского и Покровского сельсоветов все звеньевые прошли 15-дневные курсы.

Агроном ЗАМХОВСКИЙ Л. М.