

7 ноября 1933 г.

№ 5

АДРЕС РЕДАКЦ.  
Москва, 57, Ту-  
шино, Авиагород,  
ДУК

# За ленинскую Эскадру

Орган политот-  
дела Дирижа-  
блестроит. учеб-  
ного комбинатаВыходит раз  
в декаду

## ВПЕРЕД, К МИРОВОМУ ОКТЯБРЮ!

В кровавых боях с мировой и отечественной буржуазией под руководством коммунистической партии рабочий класс завоевал все необходимое для построения социализма. Победа над интервенцией империалистов и белыми генералами открыла реальную возможность заняться восстановлением промышленности и сельского хозяйства. Коммунистическая партия повела рабочий класс в атаку на новом фронте ликвидации хозяйственной и культурной отсталости, за построение социализма.

В то же время по другую сторону рубежа капитализм охвачен кризисом и идет к гибели. Кризис и безработица обрекают рабочих и трудящееся крестьянство на голодную смерть. Растет новый подъем революционного движения, который возглавляют братские компартии, загнанные в подполье кровавым фашизмом. Империалисты видят выход лишь в войне и готовят новое нападение на Советский Союз.

Под руководством коммунистической партии и ее гениального вождя тов. Сталина Советская страна идет от победы к победе, успешно завершила выполнение первой пятилетки и строит бесклассовое общество во второй.

Громадный рост научно-технических достижений происходит на основе выращивания новых кадров советских специалистов-общественников. Эта ответственная задача в области дирижаблестроения возложена на наш комбинат. Дирижаблестроение в Союзе делает лишь первые шаги в области строительства предприятий и кораблей в то время, как ряд стран переходит уже на более высокую ступень. Дирижаблестроение отстает не только от авиации, но и в целом от темпов развития социалистической индустрии. Отсюда вытекает задача решительного развертывания работ Дирижаблестроя и комбината как в области проектирования и постройки кораблей, так и в области подготовки кадров.

Празднуя ныне открытие Дирижаблестроительного учебного комбината, мы

можем сказать, что уходит в область истории и воспоминаний зима 1932—33 гг., проведенная на 4-м этаже недостроенного корпуса, остекленногофанерой, без отопления, без столовой и без учебной базы. Прошло то время, когда отсутствие нового набора означало в перспективе постепенное умирание ВТУЗ'а, когда уходили профессора и рождались ликвидационные настроения среди слушателей.

Постановление правительства и ряд специальных решений коллегии Аэрофлота открыло для нас возможность напряжением сил всей общественности приступить к новому учебному году в значительно лучших условиях, чем было до сих пор.

В области социально-бытовой организовано общежитие, получены фонды снабжения и дифференцированные стипендии дефицитной специальности.

В области административно-хозяйственной подготовлены помещения, пригодные для учебных занятий и значительно укреплен аппарат, обслуживающий комбинат.

Силами слушателей-дипломантов под руководством профессорско-преподавательского состава сделан эскизный проект, получивший высокую оценку Научно-технического совета Дирижаблестрои; подходят уже к концу проектные работы и рабочие чертежи корабля, имеющего большое значение для СССР.

Достижения последних месяцев должны нас мобилизовать на борьбу против новых трудностей, связанных с строительством своего корабля, созданием летной базы для обучения слушателей и курсантов и строительством нового корпуса для слушателей и постоянного состава.

**Выше знамя ВКП(б) — организатора Октябрьской революции!**



7/XI/33

# БОРЬБА ЗА КОРАБЛЬ „ДУК-1“— ЕСТЬ БОРЬБА ЗА ЛЕНИНСКУЮ ЭСКАДРИЛЬЮ

## НАШ ПРОЕКТ—ШАГ ВПЕРЕД

В организации преддипломной практики ная скорость, скроподемность и т. д.). Наше командование пошло не по линии наименьшего сопротивления, а наоборот, по линии наибольшего сопротивления.

Было бы гораздо легче распределить слушателей на преддипломную практику по различным проектирующим и строющим организациям. Хлопот меньше, но и пользы не много.

Все инженерные должности в конструкторском бюро заняты слушателями. Командование сумело получить для руководства конструкторским бюро не только двух инженеров, прошедших школу проектирования кораблей В-2, В-3, В-5, В-6, и частично В-7, но сумело получить в качестве главного конструктора инженера Феличе Трояни, представителя классической итальянской школы полужесткого дирижаблестроения, во главе которой стоят знаменитые Крокко, Форланини, Риколозини и др. Инженер Трояни вкладывает в свою работу не только богатый опыт итальянской школы дирижаблестроения, но и сочетает в своей работеенную энергию с любовью к делу.

В результате ударной работы слушателей и умелого технического руководства, был выполнен в рекордно короткий срок проект, отмеченный в резолюции НТС Дирижаблестроя, как значительное достижение и шаг вперед в мировой дирижаблестроительной технике.

Разработанные дипломные задания обеспечивают полное обобщение всего теоретического курса. Составленные задания целиком отражают тенденции в современной дирижаблестроительной технике (повышение

## ПРОЛЕТАРСКОЕ... СВОЕ...

Подождем, когда у нас  
будут свои дирижабли.  
(Ленин, 1914 год.)

Ленин фразу  
бросил не случайно

В тот

далекий

далекий год,

Когда пацифисты

разливались речами

И гнали народ

На «германский» фронт.

Ленин знал тогда,

Ленин предвидел

Грядущую победу

классовых борьб,

Стройку заводов,

Стройку эскадрильй,

Что все это будет

Пролетарское, свое

Время шло,

Время катило;

Подтвердились

золотые слова,

В войне и крови

Революция родилась

Родилась и крепла.

Крепла и росла,

Сегодня ей

Уже шестнадцать лет.

В небе есть не один

дирижабль,

Но наша задача —

Построить эскадрилью,

Эскадрилью дирижаблей

Ильича.

В. Н.

## ЗДЕСЬ ТЕОРИЯ ПОДКРЕПЛЯЕТСЯ ПРАКТИКОЙ

(Статья иностранного инженера Ф. Трояни)

15 июня 1933 года приступило к работе конструкторское бюро ДУКа по проектированию дирижабля ВУК-1. К началу своей деятельности КБ не имело своих кадров, ибо часть инженеров, назначенных в КБ, была занята еще на другой работе, а большая часть слушателей, которые должны были проходить преддипломную практику в КБ, были в отпуске.

Укомплектование персонала и административная организация бюро потребовали около двух с половиной месяцев, но, несмотря на это, КБ смогло представить 6 августа 1-му техническому совету комбината эскизный проект дирижабля ВУК-1.

Можем ли мы быть удовлетворены темпами работ наших слушателей в КБ ДУКа? Я думаю, что да, и выше приведенные факты это подтверждают. С одной стороны у наших студентов нет недостатка в энтузиазме, с другой — и руководство КБ нельзя упрекнуть в отсутствии интереса и энергии в работе. Между теми и другими существует полное согласие и отношения характеризуются не столько элементами администрации, сколько элементами

сотрудничества и единого общего желания, состоящего в том, чтобы скорее и лучше осуществить практически нашу общую задачу и чтобы скорее над СССР мог реять дирижабль ВУК-1.

Однако, нельзя закрывать глаза на трудности, которые еще нас ожидают. В бли-



Инж. Феличе Трояни

жайшие дни начнется производство корабля и с ним начнется действительный и серьезный экзамен нашей работе по проекту и чертежам, и только тогда можно будет оценить качество проделанной нами работы.

Слушателями в их работе руководят инженеры, имеющие практический стаж по осуществленным уже конструкциям этого рода.

Я считаю, что в общем слушателям ДУКа, проходящим преддипломную практику в КБ, посчастливилось, и что они должны быть признательны тем, кто дал им возможность пройти такую практику, которую обычно инженер может получить лишь спустя несколько лет после получения диплома.

Слушатели, работающие в КБ, не ограничены выполнением сухой академической работы, они имеют возможность следить за проектированием и производством корабля во всех его фазах — шаг за шагом вплоть до приемных испытаний, сопоставить каждый расчет, каждый чертеж с практическими результатами, войти в самое существо конструкции и отдавать себе отчет в каждой его детали. А это для инженера и тем более для студента является действительно счастливой возможностью.

Я не сомневаюсь, что слушатели ДУКа сумеют использовать эту возможность. Среди них есть немало таких, хорошую подготовку и хорошую квалификацию которых я уже имел случай оценить, и я не сомневаюсь, что они, используя эти средства, которые им предоставил ДУК, станут превосходными специалистами и сумеют послужить делу прогресса воздухоплавания в СССР.

И для меня, как для иностранного специалиста, будет большим удовлетворением сознание также и моего участия с помощью начальника ДУКа т. Дулицкого и в сотрудничестве с инженерами тт. Харабковским и Гарф в технической формировании специалистов дирижаблестроения.

Ответ. редактор Н. КОМОЛОВ.  
Техн. редактор Я. ПРИГОНИКЕР.

Облит № 47104.

## ОБЗОР ПЕЧАТИ

### ЧЕМ БОЛЕЮТ НАШИ СТЕНГАЗЕТЫ

Низовая печать нашего комбината на сегодняшний день еще полностью не отвечает тем задачам, которые стоят перед ней.

Все газеты и бюллетени комбината содержат одни и те же недостатки. Для примера можно указать на лучшую, пока что стенгазету «Штурвал» (3-й курс) и худшую «Штурмовку» (аппарат). Они имеют целый ряд недочетов. Недостаточно заостряется внимание на вопросах борьбы за дисциплину.

В газете «Штурмовка» в статье «Дисциплина в ДУК» мы читаем:

«Сотрудники приходят на работу и бегут прямо в столовую, работа им на ум не идет».

Кому это «им»? Конкретно не указаны лица.

В газете «Штурвал» в заметке «Дисциплина залог успеха» написано вообще о дисциплине и ее значении. Разве не было конкретных нарушителей дисциплины, о которых газета должна была сказать полным голосом?

Надо в заметках о дисциплине не отделяться общими фразами, а называть конкретных нарушителей, показать их в карикатурах; вместе с тем нужно показывать и дисциплинированных товарищей.

Только такие заметки могут мобилизовать массу на борьбу за дисциплину.

Заметки в наших стенгазетах слишком велики по объему. В «Штурмовке» заметка «Решение партсобрания ячейки ВКП(б) аппарата» начинается так: «Заслушав доклад начальника ДУК» и т. д., и т. д. Половина заметки написана одним бессодержательным предложением и только со второй половины излагаются решения ячейки.

Можно было бы сразу написать: ячейка ВКП(б) аппарата постановила то-то и то-то.

В обеих газетах не отражен вопрос о том, как проводится соцсоревнование и как

выполняются содоговоры. Надо было поднять вопрос о соцсоревновании через газету путем помещения вызова одной группой другой, отметить, какая группа идет в первых рядах и какая отстает, указать, какие треугольники хорошо работают в этой области, какие плохи.

Художественное оформление газеты оставляет желать много лучшего. В газетах мало помещается карикатур, фотографий, шаржей, рисунков. Между тем, хорошее оформление газеты привлекает читателя, заставляет его прочитывать всю газету.

Одним из недостатков является также и то, что в заметках не указывается чье внимание должно быть обращено на устранение тех или иных недочетов, о которых говорится в газете.

«Штурмовка» пишет в заметке «Обещаний много, а дела мало» о том, что до сих пор не организована воздухоплавательная лаборатория. Не указывается, кто в этом виноват и кому надо устраниить эту ненормальность. «Штурвал» в заметке «То, чего не должно быть» пишет о преподавателе по военным дисциплинам, пришедшем на занятия без подготовки. Кто этот преподаватель — из заметки не видно.

В последующих номерах газет нужно давать отдел «По следам заметок».

Наши газеты не заостряют внимание на двух-трех основных вопросах, а распыляют его по многим вопросам. Надо поставить дело таким образом: взять два или три вопроса — самых существенных на сегодняшний день — и осветить их со всех сторон. Конечно, не надо думать, что остальные вопросы совсем нужно упустить из виду, их надо освещать, но в основу надо брать только два-три вопроса.

Газеты должны в ближайшее время устранить те недочеты, которые они имеют на сегодняшний день.