პროლეტარებო ყველა ქვეყნისა, შეერთდით!
წელიწადი მეთოთხმეტე
ფასი 10 კაპ
კომუნისტი
საქ. კ. პ. (ბ) ცენტ. და ტფ. კომიტეტების და საქ. ცაკის ორგანო
ტელეფონები: №№ რედაქტორის—14—76, რედ. მოადგილის—26—17, სამდივნოს—10—58, მთ. კანტორის—8—81.
შაბათი
18
აგვისტო
1934 წ.
№ 191 (4047)

ჩვენ არ გვქონდა
საავიაციო მრეწველობა,
ახლა ჩვენ იგი გვაქვს

ი. სტალინი

ჩვენი გმირული ავიაცია ფოლადის მკერდით დაიცავს საბჭოთა საზღვრებს!

ვაძლიერებთ თავდაცვას

ავიომრეწველობა ჩვენში გიგანტურად იზრდება. სულ რამოდენიმე წლის წინეთ სახალხო მეურნეობა არსებითად არ იცნობ და ავიომრეწველობას. ავიაცია როგორც პროლეტარული სახელმწიფოს თავდაცვისა და ეკონომიური განვითარების ერთ-ერთი სერიოზული საშუალება, მოითხოვდა და მოითხოვს ჩვენგან განსაკუთრებულ მზრუნველობას.

პირველმა ხუთწლედმა ავიომშენებლობას მტკიცე საფუძველი ჩაუყარა. „ჩვენში არ იყო ავიო მრეწველობა, ახლა ის არის“. ამხ. სტალინის ამ სიტყვებით მკვეთრად გამოთქმულია ჩვენი ბრწყინვალე გამარჯვება საბჭოთა ავიაციისათვის ბოლშევიკურ ბრძოლაში.

მართლაც, ჩვენი ავიომშენებლობა იპყრობს მთელი მსოფლიოს მეცნიერულ-ტექნიკური საზოგადოებრივობის, ცხადია—აგრეთვე მთელი ბურჟუაზიის გამახვილებულ ყურადღებას.

საკუთარი ძალით, საკუთარი უნარით, შრომის საკუთარი საშუალებებით, კაპიტალისტური ფირმების მონაწილეობის, საერთაშორისო სესხით ყოველგვარი დახმარების გარეშე შესძლო დიდმა საბჭოთა კავშირმა სოციალისტური ავიომრეწველობის ფართოდ განვითარება.

საკუთარი ძალით შევქმენით და ავითვისეთ ურთულესი წარმოება — ავიომშენებლობა და ავიოტექნიკა.

ჭეშმარიტად, არ არის ისეთი ციხე-სიმაგრე, რომლის აღება არ შეეძლოთ ბოლშევიკებს!

საბჭოთა ავიაციამ არა ერთი და ორი გმირული საქმე აჩვენა მთელ კაცობრიობას. მან ბრწყინვალე, დღემდე უნახავი ფურცელი გადაშალა ბუნებასთან საზოგადოებრივი ადამიანის ბრძოლის ისტორიაში. ჩვენი ავიაციის სასწაულმოქმედებაზე მთელი მსოფლიო ლაპარაკობს.

მოკლეა საბჭოთა ავიაციის მიერ განვლილი მანძილი. მარცხენა ხელის თითებზე თუ ჩამოითვლება მისი მუშაობის წლები. მაგრამ რამდენად გმირულია, სახელოვანი ეს მანძილი!

საბჭოთა ავიომეცნიერება — ავიოტექნიკამ გამარჯვებული იერიში მიიტანა ცაზე—მოგრიხა სტრატოსფერო, დაიპყრო ეს მიუვალი სამყარო. საბჭოთა მასალისგან საბჭოთა ძალებით აგებულმა სტრატოსტატმა მსოფლიო რეკორდი დაამყარა.

პროლეტარული ნებისყოფა, ბოლშევიკური გამბედაობა, მოვალეობის მტკიცე შეგნება, თავგანწირვა და.. მსხვერპლიც კი, მაგრამ მაინც გამარჯვება, ციხე-სიმაგრის აღება—აი, რა ახასიათებდა და ახასიათებს საბჭოთა კავშირის გმირებს. ამ გმირების წარმოშობა, მათი არსებობა და გამარჯვება შესაძლებელია მხოლოდ პროლეტარიატის რევოლუციური დიქტატურის სახელმწიფოში, მხოლოდ საბჭოთა კავშირში.

აი, ჩელუსკინელთა გადარჩენის მაგალითი. საბჭოთა ავიაციამ ძნელზე-უძნელესი გამოცდა დაიჭირა, მან გადაჭრა რეალური ამოცანა, რომლის მოფიქრებას ფანტაზიით ძალზე მდიდარი ადამიანი თუ შესძლებდა. აქ გამოირკვა: -საბჭოთა თვითმფრინავის მაღალი ტექნიკური ღირსება, საბჭოთა ტექნიკური — მეცნიერული დონის სიმაღლე, საბჭოთა მფრინავების მაღალი კვალიფიკაცია, მათი გმირობა, თავდადება, თავგანწირვა.

მოკლეთ, გამოირკვა საბჭოთა ქვეყნის სიძლიერე, პროლეტარიატის დიქტატურის სიმტკიცე, საბჭოთა მეცნიერებისა და ტექნიკის გაშლა-განვითარება.

ვანვითარებთ ავიომშენებლობას, ვამტკიცებთ საბჭოთა კავშირის თავდაცვას, ვაძლიერებთ სოციალისტურ ეკონომიკას. ვიპყრობთ ახალახალ — მწვერვალებს ბუნებასთან ბრძოლაში, სოციალისტურად ორგანიზებული საზოგადოება გამარჯვებული იერიშებით მიაპობს სივრცეს, ჰაერს, ზღვას და ხმელეთს.

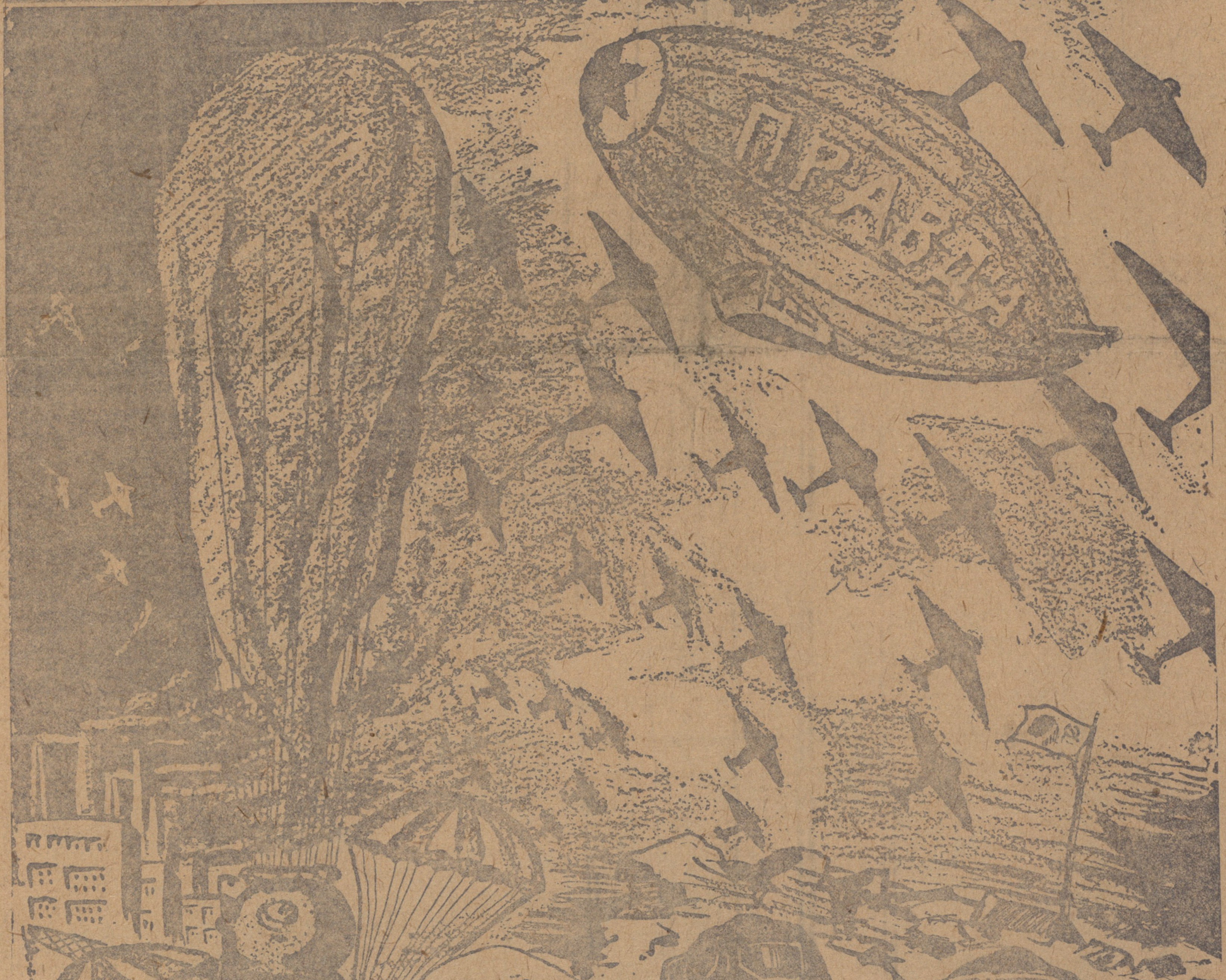
მაგრამ არა მარტო ბუნებასთან ბრძოლა ამოძრავებს საბჭოთა კავშირის პროლეტარიატს. აქ მთავარია კლასობრივი ბრძოლა, რომელიც გაშლილია ორ მსოფლიოს, ორ სისტემას, ორ ბანაკს შორის. მსოფლიო მჭიდროდ მიუახლოვდა რევოლუციებისა და ომების ახალ ტურს, შევიდა კლასობრივი ბრძოლის გამახვილების ახალ ფაზაში.

აი, აქ სდგას მთელი ქვეყნის პროლეტარების სამშობლო — საბჭოთა კავშირის დაცვის, მისი გამარჯვების მსოფლიო ისტორიული მნიშვნელობის საკითხი. საბჭოთა მძლავრი ავიაციის როლი სოციალისტური სამშობლოს დაცვის საქმეში მეტად დიდია და უაღრესად მნიშვნელოვანი.

აქედან ამოცანა: კიდევ უფრო განვავითაროთ სოციალისტური ავიომრეწველობა, კიდევ უფრო გავშალოთ ავიომშენებლობა, უფრო განვამტკიცოთ თავდაცვა!

Все выше, выше и выше
Полет стальных птиц!
В каждом пропеллере дышет
Спокойствие наших границ!

ჩვენი გმირული ავიაცია საკუთარი ფოლადის მკერდით დაიცავს საბჭოთა კავშირის საზღვრებს!



ამზადებენ თავდასხმას

დიდი და პატარა იმპერიალისტური სახელმწიფოები ემზადებიან ახალ სისხლისმღვრელ ომებისათვის. 1914—18 წწ. იმპერიალისტურმა ომმა არა თუ გადასჭრა წინააღმდეგობანი სხვადასხვა ბურჟუაზიულ ქვეყნებს შორის, არამედ კიდევ უფრო გააღრმავა ისინი. სავსებით გამართლდა ლენინის დებულება, რომ ვიდრე კაპიტალიზმი არსებობს, მუდამ იარსებებს ახალი იმპერიალისტური ომების აუცილებლობაც.

დღემდის იმპერიალისტური სახელმწიფოები სამკვდრო - სასიცოცხლოდ ეკვეთებოდენ ერთიმეორეს და მშრომელ ხალხს სისხლის მორევში შთაცურებდენ, რომ მათ ხელს არ უშლიდეს საბჭოთა კავშირი ომის საწინააღმდეგო გარკვეული პოლიტიკით.

საერთაშორისო მებრძოლი რევოლუციური პროლეტარიატის, ყველა ქვეყნის ჩაგრულთა სოციალისტური სამშობლოს, საბჭოთა კავშირის არსებობა და მისი უდიდესი წარმატებანი სოციალიზმის მშენებლობის ყველა დარგში მოსვენებას არ აძლევს კაპიტალისტურ სამყაროს. საბჭოთა კავშირის სოციალისტური სახალხო მეურნეობის შეუჩერებელი, მაღალი ტემპებით ზრდა განუწყვეტელი ეკონომიური კრიზისის ფონზე კაპიტალისტურ ქვეყნებში, მშრომელი ხალხის ეკონომიური კეთილდღეობის შეუჩერებელი ზრდა და უმუშევრობის ლიკვიდაცია საბჭოთა კავშირში, კაპიტალისტური ქვეყნების მუშათა კლასისა და მშრომელი გლეხობის ეკონომიური გალატაკების გვერდით, საბჭოთა კავშირის მტკიცე მშვიდობიანობის პოლიტიკა და სხვ.—ყოველივე ეს თავისთავად ამტკიცებს კაპიტალისტური სისტემის უვარგისობას, მისი დაღუპვის გარდაუვალობასა და სოციალისტური სისტემის უპირატესობას, მთელ მსოფლიოში მისი საბოლოო გამარჯვების უცილებლობას. აი რითი აიხსნება იმპერიალისტური ქვეყნების ცდა—საბჭოთა კავშირს ომი მოახვიონ თავზე. ,

უკანასკნელ წლებში განსაკუთრებულ აქტიობას საბჭოთა კავშირის წინააღმდეგ თავდასხმის მომზადებაში .იმპერიალისტური იაპონია იჩენს. მის კვალს მიჰყვება ფაშისტური გერმანია, სადაც დაღუპვის გზაზე დამდგარი ბურჟუაზიის სიმხეცემ და ბარბაროსობამ უმაღლეს წერტილს მიაღწია. იაპონია და ფაშისტური გერმანია საბჭოთა კავშირის წინააღმდეგ თავდასხმის ორგანიზატორის და მისი სისრულეში მოყვანის ძირითადი ძალის როლში გამოდიან. ამ მიზნით ისინი განსაკუთრებული მაღალი ტემპებით იარაღდებიან, საერთოდ საომარი ტექნიკის ყველა დარგში და კერძოდ კი—ავიაციის სფეროში.

1914—1918 წწ. ომიდან მოყოლებული დღემდის, ამ ოცი წლის მანძილზე, დიდი და პატარა იმპერიალისტური სახელმწიფოები გამალებით ანვითარებდენ საომარ ტექნიკას. ბურჟუაზიულ მეცნიერთა აზრი განუწყვეტლივ მუშაობდა საომარ ტექნიკის გასანვითარებლად. გამოგონებული იქნა მშრომელი ხალხის საჟლეტი ახალი, ერთიორად გაუმჯობესებული სახის საომარი იარაღები. 1913 წელთან შედარებით წარმოუდგენლად გაიზარდა საომარი მრეწველობის დარგი. საომარი იარაღების დამამზადებელი მრეწველობა ერთადერთი დარგია ბურჟუაზიულ ქვეყნებში, რომელსაც კრიზისი არ შეხებია. ის განუწყვეტლივ მუშაობს იმისათვის, რომ ახალი ომი, რომელსაც იმპერიალისტები ამზადებენ, კიდევ უფრო საშინელი იქნას ხოცვა-ჟლეტის საქმეში, ვიდრე გასული ომი იყო.

შეჯიბრება იმპერიალისტურ ქვეყნებს შორის საომარი ტექნიკის გაუმჯობესების და საომარი იარაღების მეტი რაოდენობით დამზადების ნიადაგზე სამი ხაზით წარმოებს: **საავტომობილო, ქიმიური და საავიაციო.** მომავალი ომების სიმძიმის ცენტრი საომარი ტექნიკის მხრივ ამ სამი ძირითად საომარ იარაღებზე იქნება დაყრდნობილი. მოულოდნელი თავდასხმის სიჩქარესა და მის სიღრმეზე იქნება დამოკიდებული მეომარი მხარის უპირატესობა. ამითი აიხსნება, რომ იმპერიალისტები განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევენ საავტომობილო, ქიმიურ და საავიაციო მრეწველობის გაძლიერების საქმეს. 1914—18 წლების ომის ბოლოს საფრანგეთის არმიის გენშტაბი ახალი შეტევის მოლოდინში, ასე ახასიათებდა ამ მოსალოდნელ შეტევას გერმანიის მიმართ: **„ეს იქნება შეტაკება ტანკების და ავიაციისა“.** მით უმეტეს ეს ითქმის მომავალი ომის შესახებ.

ოცი წლის განმავლობაში, რომელიც ჩვენ გვაშორებს უკანასკნელ , იმპერიალისტურ ომს, შეუჩერებლად ვითარდებოდა ავიაცია კაპიტალისტურ ქვეყნებში. ეს განვითარება ხდებოდა ისეთი დიდი მასშტაბით, რომ ამ მხრივ ავიაციამ პირველობა დაიჭირა ყველა სხვა სახის საომარი იარაღის განვითარების ხაზით. გამოგონებულ იქნა ახალი ტიპის საომარი თვითმფრინავები, რომლებიც 1914—18 წწ. ომის დროს არცკი არსებობდენ. ახლა უკვე ლაპარაკობენ დიდი მოცულობის საჰაერო საომარი ფლოტის შესახებ, რომელმაც მომავალ ომში უნდა გადასჭრას მეომარ მხარის უპირატესობის საკითხი. **მომავალი ომის სამოქმედო ასპარეზი უმთავრესად იქნება არა დედამიწა, არამედ ჰაერი.**

ჩვენ დავუშვებდით უდიდეს შეცდომას, რომ გულზე ხელდაკრეფილი გვეყურებია კაპიტალისტური ქვეყნების შეიარაღებისათვის. საბჭოთა კავშირს არაერთხელ განუცხადებია საქვეყნოდ, რომ მას ომი არ უნდა. მაგრამ თუ მას მაინც თავს დაესხმიან, იგი სრულებით მომზადებული შეხვდება კლასობრივ მტერს. ლენინური პარტიის და მისი გენიალური ბელადის ამხ. სტალინის ხელმძღვანელობით წითელი არმია უზრუნველყოფილი იქნება სოციალისტური სამშობლოს დასაცავად ყოველგვარი საომარი იარაღით და მათ შორის ძლიერი წითელი ავიაციითაც.

სურათზე—ტფილისის აეროპორტის დამ[illegible] მუშები. ამხ. [illegible] კოტაძე, მ. [illegible] ენინი, ამხ. [illegible] ალიძე, ვ. [illegible] ამხელაძე, დუქნოვი.

ს. კილაძე

საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია

საბჭოთა კავშირის საჰაერო ფლოტი ავიაციის დღეს უდიდესი მიღწევებით ხვდება. საბჭოთა კავშირმა უდიდეს წარმატებებს მიაღწია ჩვენი ქვეყნის აეროფიკაციის ფრონტზე. წარსულში ჩამორჩენილი ქვეყანა, რომელსაც არ ჰქონდა საკუთარი მრეწველობა, საავიაციო მრეწველობაზე, რომ თავი დავანებოთ, ამჟამად, პირველი ხუთწლედის ძლევამოსილად შესრულების მეოხებით, ინდუსტრიალიზებულია და მან პირველი ადგილი დაიკავა მსოფლიოში მრეწველობის მთელი რიგი უაღრესად რთული დარგების მიხედვით. **„ჩვენ არ გვქონდა საავიაციო მრეწველობა. ახლა ჩვენ იგი გვაქვს“**, (სტალინი).

მთელი რიგი გიგანტი — თვითმფრინავები — „მაქსიმ გორკი“, „ანტ—14“, „დირიჟაბლი ბ—3“ და სხვ., სტრატოსტატების გაფრენა და ჩელიუსკინელთა გადარჩენა — საქმით ადასტურებენ ჩვენი ბელადის სიტყვების სისწორეს.

საბჭოთა კავშირში ჩამოსულმა იმპერიალისტური ქვეყნების უდიდესმა მოღვაწეებმაც კი აღიარეს, რომ ავიაციამ საბჭოთა კავშირში ბრწყინვალე წარმატებებს მიაღწია და ისინი განცვიფრებული არიან ყველაფერ იმით, რაც მათ ამ დარგში ნახეს.

საბჭოთა კავშირში ავიაციის ხაზით მიღწეულ უდიდესი წარმატებების საერთო ფონზე, ლენინურ-ნაციონალური პოლიტიკის სწორად ატარების მეოხებით, იზრდება და ვითარდება ავიაცია დიდი კავშირის მოკავშირე რესპუბლიკებში.

პირველი ხუთწლედის ძლევამოსილად შესრულებულმა გეგმამ, სოფლის მეურნეობის სოციალისტურმა რეკონსტრუქციამ ამიერ-კავკასია მეფის ყოფილი განაპირა მხარეებიდან გადააქციეს ინდუსტრიალურ ქვეყნად, რომელიც წარმოადგენს „ბურჟუაზიის დროს უმაგალითოს და ბურჟუაზიულ წყობილებაში შეუძლებელი მშვიდობიანობის“ ნიმუშს (ლენინი).

ამჟამად სწრაფი ტემპებით ხდება აეროფიკაცია ამიერ-კავკასიის ფედერაციისა, რომელსაც წარსულში არავითარი საჰაერო ხაზები არ ჰქონდა, იგი იფარება მთელი რიგი საჰაერო მაგისტრალებით, გაიხსნა და უკვე მუშაობენ მთელი რიგი ახალი საჰაერო ხაზები. საქართველოს და ამიერ-კავკასიის დედაქალაქი ტფილისი საჰაერო ხაზით დაკავშირებულია მოსკოვთან, ბაქოსთან, ერევანთან, ქუთაისთან, სოხუმთან და ამიერ-კავკასიის და საქართველოს მთელ რიგ რაიონულ პუნქტებთან. მიუხედავად ამისა, **საქართველოს ჰაეროფიკაცია მაინც ნელი ტემპებით მიმდინარეობს.**

საქართველოს სახკომსაბჭომ ჯერ კიდევ 1930 წლის დამლევს შეიმუშავა და დაამტკიცა საქართველოს **საჰაერო ხაზების განვითარების ხუთწლიანი** გეგმა. განზრახული იყო დაგვეკავშირებია საჰაერო ხაზით ტფილისი—ქუთაისი—სოხუმი (შესრულება 1931 წელს), ქუთაისი—ოზურგეთი — ბათომი (1931-32 წელს), ქუთაისი— მესტია (1931-32 წ.) და ტფილისი — მანგლისი—ბაკურიანი — აბასთუმანი (1933 წ.). ეს გეგმა მთელი რიგი მიზეზების გამო არ არის შესრულებული. თავის დროზე იყო დაწყებული ხაზების ძიება და მშენებლობა, მაგრამ, სახსრების უქონლობის და უუნარო ხელმძღვანელობის გამო ყველაფერი გაიყინა.

ზედმეტია იმაზე ლაპარაკი, თუ რა დიდი მნიშვნელობა აქვს ამ ხაზებს და რა რიგ საჭიროა ისინი საქართველოს სახალხო მეურნეობისათვის. ავიღოთ თუნდაც **ქუთაის-მესტიის ხაზი.** ამ მანძილის გასავლელად უგზოობის გამო საჭიროა ოთხი დღე-ღამე, თვითმფრინავით კი მხოლოდ ერთი საათი. განზრახული ხაზი ქუთაისი—ოზურგეთი — ბათომი სწყვეტს ბათომ — ბაქოსა და ტფილისს — ბათომს შორის პირდაპირი მიმოსვლის პრობლემას.

სატრანსპორტო ავიაციამ უდიდესი როლი უნდა ითამაშოს ისეთ საქმეში, როგორიცაა ცენტრების დაკავშირება რაიონებთან და რაიონების დაკავშირება ერთმანეთთან. ამჟამად, როცა რაიონი მთლიანად და თვითეული საბჭოთა მეურნეობა და სამ. - სატრ. სადგური ცალკე წარმოადგენენ დამოუკიდებელ ერთეულს, რომელსაც უდიდესი მნიშვნელობა აქვს ჩვენი ქვეყნის სახალხო მეურნეობისათვის, მათი დაკავშირება რესპუბლიკის ცენტრთან, აგრეთვე ერთმანეთთან სწრაფი მოხერხებული საჰაერო მიმოსვლით — საბრძოლო ამოცანაა. მაგრამ იმის გამო, რომ საქართველოში ჰაეროფიკაცია სუსტად მიმდინარეობს, ეს კავშირი ჯერ კიდევ არ არის მოგვარებული.

უკეთეს მდგომარეობაში როდია აეროსადგურების და საშუალედო აეროდრომების მშენებლობა. ტფილისის ჰაეროსადგური — ამიერ-კავკასიის და საქართველოს უმნიშვნელოვანესი საკვანძო აეროსადგური — კიდევ 1931 წლის უნდა ყოფილიყო მზად, დღემდის არ არის მოთავებული.

ქუთაისში ახალი ჰაეროსადგურის მშენებლობა ჯერ კიდევ 1931 წელს დაიწყო, მუშაობა შესრულებულ იქნა 40 პროცენტით და შემდეგ შეჩერდა; მის მოთავებას ძლივს 1934 წელს შეუდგენ. გამონაკლისს შეადგენს მარტო სოხუმის ჰაეროდრომი, რომელიც დანიშნულ ვადაში დამთავრდა.

ბათომსა და ოზურგეთში ჩატარდა საძიებელი მუშაობა, მაგრამ საქმე ამას ვერ გასცდა.

საჭირო სახსრების უქონლობა და მშენებლობის სუსტი ხელმძღვანელობა — აი ის ძირითადი მიზეზები, რომლებმაც ჩაშალეს დასახული გეგმების შესრულება.

ავიაციის ყოველმხრივ განვითარება, მისი ყოველმხრივ გამოყენება სახალხო მეურნეობის ყველა დარგში, სადაც კი ეს შესაძლებელია, მუშაობის მაღალი ხარისხი და [illegible] — აი ის ამოცანები, რომელთა გადაჭრისაკენ უნდა წარიმართოს ჩვენი ძალები. მაგრამ აღნიშნული ამოცანების შესრულება შეუძლებელი იყო მშრომელთა ფართო მასების, მუშებისა და კოლმეურნეების აქტიური ხელშეწყობის გარეშე და საზოგადოებრივ ორგანიზაციების აქტიური დახმარების გარეშე.

საბჭოთა საზოგადოებრიობამ დიდი ყურადღება უნდა მიაქციოს ავიაციის გამოყენებას სოფლის მეურნეობაში, სადაც ავიაციას, ისე როგორც სატრანსპორტო ავიაციას, დიდი მიღწევები აქვს; ა.-კ. ს. ფ. ს. რესპუბლიკის სასოფლო - სამეურნეო ავიაცია სოფლის მეურნეობის მავნებლებთან ბრძოლაში რამდენიმე მილიონ მანეთს უნახავს სახელმწიფოს, მალარიასთან ბრძოლაში იგი ჯანმრთელობას უნარჩუნებს ათასობით ადამიანებს, აწარმოებს ჰაეროთესვას, — აკეთებს დიდ საქმეს.

ჩვენი ქვეყნის მშრომელები, რომლებიც ყოველმხრივ უწყობენ ხელს სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის განვითარებას, აქტიურ მონაწილეობას იღებულობენ მისი მტკიცე მატერიალური ბაზის შექმნაში. მთელი რიგი სახელობითი რაიონული თვითმფრინავები, რომლებიც აგებულია საქართველოს მშრომელთა სახსრებით და, რომლებიც უკვე გადაეცა სამოქალაქო საჰაერო ფლოტს, აშკარად ადასტურებენ მშრომელთა ამ ენთუზიაზმს.

დამუშავებულია, დამტკიცებულია და დაფინანსებულია საქართველოში სარაიონთაშორისო საჰაერო ხაზების მშენებლობის გეგმა 1934 წლისათვის.

გეგმაში შეტანილია შემდეგი ხაზები: ქუთაის — ამბროლაური — ონი; ქუთაისი—მესტია — თელავი — ახმეტა — ნაფარეული — შილდა — ყვარელი; ტფილისი — ალბულაღი — ლუქსემბურგი; წნორის-წყალი — ალაზნის საბჭოთა მეურნეობა; შირაქი — ლაგოდეხი და მთელი რიგი აეროდრომები — ქობულეთი, გაგრა და სხვ.

აღნიშნული ხაზებიდან უკვე ექსპლოატაციაშია: თელავი— ახმეტა— ნაფარეული — შილდა — ყვარელი; სოხუმი — სოჭის ხაზები და ამ დღეებში გაიხსნება ქუთაის — ამბროლაურის ხაზი; დანარჩენი ხაზები მშენებლობის პროცესშია და დამთავრდება 1934 წელს.

სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის მშენებლობის 1934 წლის გეგმაში შეტანილ იქნა მაგისტრალურ ხაზებზე ტფილის — ქუთაისი — სოხუმის ხაზის მშენებლობა, რისთვისაც 1934 წელს საერთო საკავშირო ბიუჯეტიდან გაღებულ იქნა 500.000 მანეთი. აღნიშნული ხაზის ექსპლოატაცია უკვე წარმოებს, მაგრამ მისი მშენებლობა ჯერ კიდევ მთლიანად არ არის დამთავრებული.

ტფილისში სამოქალაქო - საჰაერო ფლოტის საფრენოსნო შემადგენლობისათვის მოეწყო **ღამის სანატორიუმი, რომელიც პირველია** ამიერ - კავკასიაში.

საქართველო უნდა დაიფაროს საჰაერო გზების [illegible] ქსელით. თვითმფრინავი მასობრივად უნდა იქნეს გამოყენებული. არ უნდა დარჩეს არცერთი ქალაქი და არც ერთი რაიონი, რომლებსაც არ ექნება ჰაეროსადგური და ჰაეროდრომი. ეს არის საბჭოთა საქართველოს მშრომელი მასების ღირსების საქმე.

სურათზე: თვითმფრინავი მოწყდა მიწას

ა. ენუქიძე

ფართო გზა საპარაშუტო სპორტს და პლანერიზმს

ჩვენთვის უკვე გადაჭრილია საკითხი იმის შესახებ, თუ ვინ უნდა უხელმძღვანელოს საპარაშუტო სპორტის, პლანერიზმის და ავიამოდელიზმის პოპულარიზაციას. ამის ხელმძღვანელი უნდა იყოს და არის კიდევაც თავდაცვა - ავიაქიმი.

თავდაცვა -ავიაქიმის ორგანიზაციები, განსაკუთრებით ჩვენში, საქართველოში ჯერ-ჯერობით მარტო საავიაციო ტექნიკის მშრომელთა ფართო მასებში დანერგვას ანდომებს მთელ დროს. ეს მეტად დიდი, პასუხსაგები და საჭირო საქმეა, მაგრამ ეს არ ნიშნავს, რომ თავდაცვა-ავიაქიმის ორგანიზაციებმა დაივიწყონ საავიაციო ტექნიკის ისეთი ახალი და მნიშვნელოვანი დარგები, როგორიცაა პარაშუტიზმი და პლანერიზმი.

თავდაცვა - ავიაქიმის ორგანიზაციებს ამიერ - კავკასიაში სულ 8 აეროკლუბი აქვთ, მათ შორის 1 ტფილისში, ჩამოყალიბებულია აგრეთვე 12 საპლანერო სადგური, 64 საპლანერო წრე, 4 ავია-სამოდელო ლაბორატორია და 187 სამოდელო წრე.

ეს წრეები ვერ აკმაყოფილებენ მოთხოვნილებას, საჭიროა მათი ქსელის გაშლა, საჭიროა აეროკლუბებისათვის გამოინახოთ ახალი და შესაფერისი შენობები, საჭიროა აეროკლუბების გარდა მსხვილ საწარმოებთანაც მოვაწყოთ საპარაშუტო კოშკები. პარაშუტიზმი თანდათან მეტი რაოდენობის ახალგაზრდობას იზიდავს. უნდა ავაგოთ მრავალი საპარაშუტო კოშკი და ახალგაზრდობას შევასწავლოთ პარაშუტით სარგებლობა.

პლანერიზმის მნიშვნელობაზე ჩვენი პრესა არაფერს წერს. არც პოპულარული ლიტერატურა მოიპოვება ამ საკითხზე. საჭიროა ახლა მაინც მივაქციოთ ამ საკითხს ყურადღება და გავშალოთ მასობრივი მუშაობა პლანერიზმის მნიშვნელობის გარშემო. იგივე უნდა ითქვას ავიამოდელიზმის შესახებაც. არცერთი სკოლა სოფლად და ქალაქად არ უნდა დავტოვოთ ისე, რომ იქ არ იქნეს ჩამოყალიბებული რამოდენიმე სამოდელო წრე.

ჩვენ ერთი წლის განმავლობაში უნდა მივაღწიოთ ისეთ მდგომარეობას, რომ 1935 წ. საავიაციო დღესასწაულზე ასობით მუშა - პარაშუტისტებმა გვიჩვენონ გადმოხტომა და ათეულმა მუშა პილოტებმა გვიჩვენონ უმაღლესი პილოტაჟის სკოლა.

თავდაცვა - ავიაქიმის ავიაციის უფრო-

დ. ჯღარკავა

ვაშენებთ!

სტალინის სახელობის ორთქლმავალთა სარემონტო ქარხნის თავდაცვა-ავიაქიმის საბჭომ ფართო მუშაობა გაშალა ავიაციის დღის შესახვედრად.

მოსამზადებელი მუშაობა დაიწყო 10 აგვისტოდან. საამქროებში მუშა-მოსამსახურეთა საერთო კრებებზე ჩატარდა საუბრები ავიაციის მნიშვნელობაზე.

დიდის ხალისით ტარდება თანხების შეგროვება პლანერის ასაგებად. ამ საქმისათვის ქარხკომმა გადასდო 200 მანეთი. სწრაფი ტემპით მიმდინარეობს თანხების შეგროვება აგრეთვე თვითმფრინავ „სტალინური გაწვევის დამკვრელის“ ასაგებად. ამ თვითმფრინავის აგება გადაწყვიტა ა.-კ. რკ. გზის წარჩინებულ ადამიანთა შეკრებამ.

ქარხნის თავ-ავიაქიმის საბჭომ 12 აგვისტოს მოაწყო ექსკურსიები: სტალინურ გაწვევის 9 დამკვრელი გაიგზავნა ჰაეროდრომზე სანიმუშო გაფრენაში მონაწილეობის მისაღებად, კომკავშირელთა ექსკურსია გაიგზავნა მცხეთაში, სადაც 80 კაცმა გაიარა „ტირული“ სანიშნო სროლა.

საამქროებში მოწყობილია სამხედრო კუთხეები, სადაც გამოფენილია სხვადასხვა სახის სამხედრო მოდელები. ქარხნის თვალსაჩინო ადგილებზე გაკრულია პლაკატები და ლოზუნგები ავიაციის შესახებ, ჩამოყალიბდა „საპლანერო“ წრეები, რომლებიც მეცადინეობას დაიწყებენ პირველ სექტემბრიდან.

თავ.-ავიაქიმის საბჭომ საშეფო სამთავისის კომუნაში ჩაატარა საუბარი ავიაციის მნიშვნელობაზე. გამოუწერა ჟურნალ-გაზეთები, როგორიცაა „ნასტრაჟე“, „ვოროშილოვსკის სტრელოკ“ და სხვა.

ავიაციის დღესასწაულს მომზადებული ხვდება აგრეთვე ამხ. ბერიას სახ. ვაგონების შემკეთებელი ქარხანაც.

12 აგვისტოს ჰაეროდრომზე გაიგზავნა 4 კომკავშირელი სანიმუშო გაფრენაში მონაწილეობის მისაღებად. ქარხნის საშეფო სოფლებში: ნიაბის, მეტეხის და ქვემო გომის კოლმეურნეობებში ჩატარდა საუბრები ავიაციის დღესთან დაკავშირებით და იქვე ჩამოყალიბდა თავ-ავიაქიმის წრეები, 30 კაცის შემადგენლობით. გადაწყვეტილია ქარხანაში პლანერის აგება. ქარხნის მუშებს შორის აქაც მიმდინარეობს თანხების შეგროვება თვითმფრინავ „სტალინური გაწვევის დამკვრელის“ ასაგებად. ავიაციის დღესთან დაკავშირებით გეგმის გარეშე შეკეთებული იქნა ერთი სამგზავრო ვაგონი, რომლის შეკეთების ღირებულება 3.000 მანეთი გადაირიცხა ამ თვითმფრინავის ასაგებ ფონდში.

ქარხნის შეკეთებისათვის ორი კვირის დღეურვის გამო, ჩამოყალიბდა თავდაცვა-ავიაქიმის სახ. ორი ბრიგადა 10—10 კაცის შემადგენლობით, რომლებიც ენერგიულად იმუშავებენ და მეთვალყურეობას გაუწევენ ქარხნის უკეთ შეკეთებას.

ქარხნის თავდაცვა-ავიაქიმის საბჭო 18 აგვისტოს გამოსცემს კედლის გაზეთის სპეციალურ ნომერს.

ორთქლმავალთა და ვაგონების შემკეთებელ ქარხნების საშეფო სოფლებიდან 18 აგვისტოს ჩამოვლენ კოლმეურნეები ავიაციის დღესასწაულზე მონაწილეობის მისაღებად.

პლეხანოვის და ამხ. ორჯონიკიძის სახ. კლუბში 18 აგვისტოს მოეწყობა საავიაციო სადღესასწაულო საზეიმო შეკრება.

ასე ხვდება ორთქლმავალთა და ვაგონების შემკეთებელი ქარხნები 18 აგვისტოს ავიაციის დღეს.

ა. ბიკოვჩენკო

მოწინავენი თვითმფრინავებით

სახელობითი თვითმფრინავების ასაგებად თანხების ნებაყოფლობითი შეგროვება ფართოდ გაიშალა განსაკუთრებით უკანასკნელ თვეების განმავლობაში. შედარებით მოკლე ხანში საქართველოს მშრომელებმა —მუშებმა და კოლმეურნეებმა შეაგროვეს 7 თვითმფრინავის ასაგები თანხა. მშრომელთა თანხებითვე დაწყებულია საავიაციო რადიო-სადგურის აგება ყაზბეგში, ლითონის ანგარას აგება ტფილისის აეროპორტზე და სხვ.

მიმდინარე წლის განმავლობაში საკუთარი თვითმფრინავები შეიძინეს —სახელმწიფო დაწესებულებათა მუშაკების, საბჭოთა მეურნეობების მუშების და საბინაო-კომუნალური მშენებლობის მუშათა კავშირებმა. ამ კავშირებს ჩამორჩენ მბეჭდავების, შოფერების, ცემენტ - კერამიკის, ტყავის მრეწველობის მუშებისა და სახვაჭრობისა და კოოპერაციის მუშაკთა პროფკავშირები.

სურათზე: პარაშუტისტი თვითმფრინავიდან გადმოხტომის მომენტი.

ცალკე რაიონებიდან დაწინაურდნენ — ქუთაისის, ჭიათურის, ჩხარის, ამბროლაურის და ბორჯომის რაიონები. მათ მაგალითს მიბაძეს და თვითმფრინავები უკვე შეიძინეს —სამტრედიის, სტალინისის, ზუგდიდის, ტყიბულის, ახალციხის და გორის რაიონებმა. (ტექნიკურ დაბრკოლებათა გამო ამ რაიონებისათვის შეძენილი თვითმფრინავები ჯერ არ ჩამოსულა ტფილისში).

საზოგადოებრივი ორგანიზაციებიდან ყველას დაუწინაურდა ლუქსემბურგის კოოპერატიული ამხანაგობა, „უნიონი“, რომელმაც საკუთარი თვითმფრინავის შესაძენად უკვე შეაგროვა საჭირო თანხა.

ავიაციის დღესასწაულის შემდეგ, რაიონულმა ორგანიზაციებმა კიდევ უფრო უნდა გააძლიერონ მუშაობა სახელობითი თვითმფრინავების ასაგებად თანხების შეგროვებისათვის.

ს. ოგრასაშვილი

დღეს—მოდელისტი, ხვალ—პლანერისტი, ზეგ—პილოტი

ორჯონიკიძის რაიონის კომკავშირულმა ორგანიზაციამ კომკავშირელ მასებს შორის გადაისროლა ლოზუნგი: „ყოველი კომკავშირელი უნდა იყოს დღეს—მოდელისტი, ხვალ—პლანერისტი და ზეგ —პილოტი“. ამ ლოზუნგის რეალიზაციას ჩვენი რაიონის კომკავშირელები ენერგიულად შეუდგნენ.

ავიაციის დღისათვის მზადებასთან დაკავშირებით კომკავშირის ორგანიზაციების ინიციატივით გამოშვებულ იქნა 25 პლანერისტი, რომელთაც უკვე შეუძლიათ პლანერით დამოუკიდებელი ფრენა. ჩამოყალიბებულია საპლანერო წრე, სადაც 46 კომკავშირელი სწავლობს. მათი გამოშვება მოხდება 1-ლ სექტემბერს. გარდა ამისა გახსნილია საავიაციო მოტორის შემსწავლელი წრე, სადაც 62 ახალგაზრდა სწავლობს. სულ მთელ რაიონში ჩამოყალიბებულ საავიაციო ტექნიკის შემსწავლელ წრეებში 776 კომკავშირელია ჩაბმული.

რაიონში არსებულ 4 წლედებთან დაარსებულია 10 სამოდელო წრე.

დავიწყეთ მოდელისტებიდან, ვსწავლობთ პლანერიზმს და ჩქარა ავითვისებთ პილოტაჟის ტექნიკასაც. ასეთია ორჯონიკიძის რაიონის კომკავშირელების გადაწყვეტილება.

ავიაციის მუშაკთა დაჯილდოება

საქ. ცაკის პრეზიდიუმის დადგენილება

1934 წლის 18 აგვისტოს—ავიაციის დღესასწაულის აღსანიშნავად სრულიად საქართველოს ცენტრალური აღმასრულებელი კომიტეტის პრეზიდიუმი ადგენს:

ავიაციის დარგში თვალსაჩინო მუშაობისა და განსაკუთრებული დამსახურებისათვის დაჯილდოებულ იქნან:

ა) სრულიად საქართველოს ცენტრალური აღმასრულებელი კომიტეტის საპატიო სიგელით და ძვირფასი საჩუქრით (საათით) სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის ტფილისის საავიაციო რაზმის მეთაური შალვა ლავრენტის-ძე **ჭანქოტაძე**.

ბ) საპატიო სიგელებით:

1) სამოქალაქო-საჰაერო ფლოტის რწმუნებული და საქართველოს ს. ს. რესპუბლიკის სახკომსაბჭოსთან არსებულ სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის ხელისშემწყობი კომიტეტის პასუხისმგებელი მდივანი ალექსანდრე ბართლომეს-ძე **კილაძე**.

2) სამოქალაქო-საჰაერო ფლოტის ტფილისის ავიარაზმის პილოტი ივანე დიმიტრის-ძე **კუზინი**;

3) კავკასიის წითელდროშოვანი არმიის სამხედრო-საჰაერო ძალთა რაზმის შტაბის უფროსი ლევან მიხეილის-ძე **მიკასოვი**;

4) კავკასიის წითელდროშოვანი არმიის სამხედრო-საჰაერო ძალთა რგოლის მეთაური **უხოვი**;

5) სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის ტფილისის ავიარაზმის კახეთის რგოლის პილოტი ბორის ევგენის-ძე **მელნიკოვი**;

6) კავკასიის წითელდროშოვანი არმიის სამხედრო-საჰაერო ძალთა მოტორისტი გ. **შრამენკო**;

7) სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის ტფილისის ავიარაზმის სოხუმის რგოლის მოტორისტი ლუკა იოსების-ძე **ბონდარჩუკი**;

8) სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის ავიოხაზის თვითმფრინავის ბორტმექანიკოსი ანატოლი ივანეს-ძე **სერებრიაკოვი**;

9) ტექნიკოსი კავკასიის წითელდროშოვანი არმიის სამხედრო საჰაერო ძალთა შეიარაღების დარგში **კუდრიავცევი**;

10) წითელფლოტელი **ლაზუტინი**;

გ) ძვირფასი საჩუქრით—საათით: სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის ტფილისის ავიარაზმის სახაზო სახელოსნოების უფროსი ივანე ეგნატეს-ძე **გორბუნოვი**.

სრულიად საქართველოს ცენტრალური აღმასრულებელი კომიტეტის
თავმჯდომარე **ფ. მახარაძე**

სრულიად საქართველოს ცენტრალური აღმასრულებელი კომიტეტის
მდივნის მაგ.: **ვ. ვაშაკიძე**.

გ. ლასკარი

ჰაეროსადგურების მშენებლობა ამიერ-კავკასიაში

სამოქალაქო ავიაციას ამიერ-კავკასიაში გორც ამიერ-კავკასიის საავიაციო ცენტრს საფუძველი ჩაეყარა 1931 წელს.

1932 წლის შუა თვეებისათვის უკვე გამოკვლეულ იქნა უმთავრესი აეროდრომები და უშუალოდ დაიწყო მშენებლობა უდაბურ, წყალს და ელექტროენერგიას მოკლებულ ადგილებში, რომლებიც ქალაქისაგან შორს, ხშირად 29 კილომეტრის მანძილზე მდებარეობდენ, (მაგალითად, ბაქოში), მაგრამ ეს როდი იყო სამუშაოთა ძირითადი სიძნელე. სპეციალისტთა — ავიომუშაკთა კადრების უყოლობა, აი განსაკუთრებით რა აფერხებდა საქმეს.

მუშაობის პროცესში ჩადენილი მრავალი შეცდომის მიუხედავად, მაინც შესრულდა მთავარ სამმართველოს დავალება, რომ 1932 წლის შემოდგომისათვის დამთავრებულიყო მიწის სამუშაოები ძირითად ხაზებზე, 1933 წლის შემოდგომისათვის უკვე არ იყო არცერთი პუნქტი, სადაც ამიერ-კავკასიის სამმართველოს გაფრენები თავისი ჰაეროდრომიდან არ მოეწყო.

ამიერ-კავკასიის სამმართველოს მიერ ამ პერიოდში აგებულ უდიდეს აეროპორტებიდან უნდა აღინიშნოს (თუ არ ჩავთვლით ჩრდილოეთ - კავკასიის აერო-პორტებს მინერალურ წყლებამდე, რომლებიც იმავე სამმართველომ ააგო): ბაქო, ტფილისი და ერევანი — ამიერ-კავკასიის ფედერაციის დედაქალაქთა აეროპორტები.

ბაქოს აეროპორტი დღეს შეიცავს პირველი კლასის აეროსადგურს, სახელოსნოებს, ლითონის ანგარს, საერთო [illegible] მფრინავთა და ტექნიკურ პერსონალისათვის, სახანძრო დეპოს და გარაჟს, ბენზინსაცავს, წყალშესათბობს, საწყობებს და მრავალ სხვა დამხმარე ნაგებობას, როგორიცაა, მაგალითად, მუშათა დახურული კოოპერატივი, ბოსტნეულსაცავი და სხვა. მოწყობილია: დამოუკიდებელი წყალმომარაგება, კანალიზაცია, ელექტრომოწყობილობა.

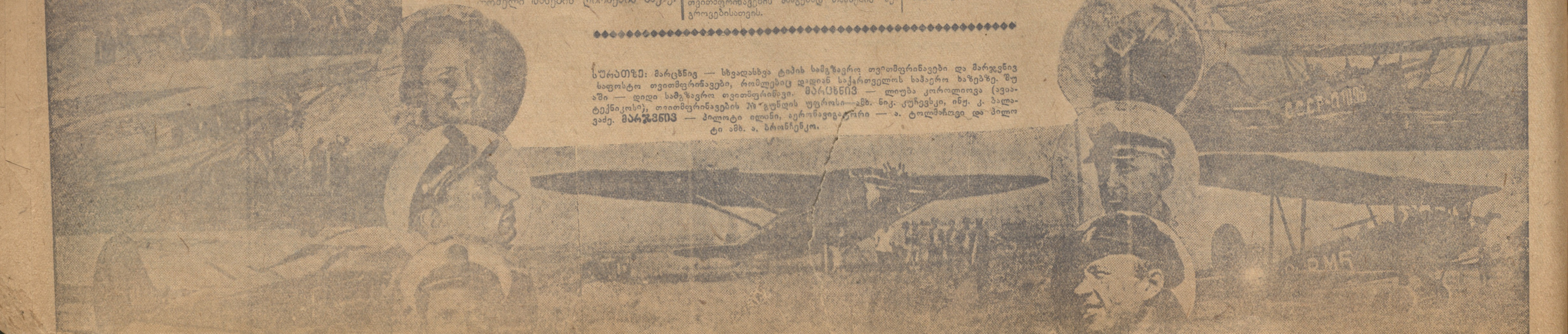
შეიძლება ითქვას, რომ ბაქოს ჰაეროპორტი ეს პატარა დამთავრებული ავიოქალაქია. მომავლისათვის ბაქოელების წინაშე დგას ამოცანა — გაადიდონ უკვე დღესაც არასაკმარისი საბინაო ფართობი, გააუმჯობესონ აგებულ საწარმოო და საბინაო ობიექტების პირობები და კულტურული ექსპლოატაცია.

ერევანში დამთავრდა პირველი რიგის მშენებლობა, რომელიც უზრუნველყოფს ტფილის-ერევნის საჰაერო ხაზის მუშაობას. აგებულია აეროსადგური, ბენზინსაცავი; გაყვანილია ელექტროენერგია წყალი და გზა, ვაგზლის გარემო გამწვანებულია. თავდება ორსართულიანი სახლის მშენებლობა; დაწყებულია სამუშაოები ანგარის, წყალშეთბობის და სახაზო სახელოსნოების ასაგებად. ამა წლის სამუშაოთა პროგრამაში შეტანილია აგრეთვე დიდი საავიაციო-ტექნიკური საწყობი, რომელიც ძალიან ესაჭიროება ერევანს, როგორც სომხეთის საჰაერო ხაზების ბაზას.

რაც შეეხება ტფილისს, უნდა აღინიშნოს, რომ ამ მოედანზე სამუშაოთა საგრძნობლად მეტი მოცულობის გამო, სხვა მოედნებთან შედარებით (როგორც, მაგალითად, ტფილისის საერთო საცხოვრებელი და აეროვაგზალი თავისი კუბატურით, ერთიორად აღემატება იმავე ობიექტებს ბაქოში), ხოლო, მეორე მხრივ, აეროპორტის რაიონში ნავთის ძიების გამო, აეროპორტის მომზადება რამდენადმე ჩამორჩება იმ მოთხოვნებს, რომლებსაც მას უყენებდნენ. რო მართალია, აქაც გასულ პერიოდში კოლოსალური მუშაობა ჩატარდა: მოწყობილია ერთი კილომეტრი საფრენი მინდორი, საუცხოო მისასვლელებით, ამასთან საფრენი მინდვრის მარტო ერთ სამუშაო მოედანზე ამოღებულია 60,000 კუბ. მეტრი მიწა, აგებულია სამსართულიანი საერთო საცხოვრებელი, თბოსადგური, კავკასიაში ყველაზე უფრო დიდი ჰაეროვაგზალი, რომელიც 18 აგვისტოს ამუშავდება, ბენზინ-საცავი, წყალშედასათბური, რადიო - შუქურა საფრენოსნო ხაზისათვის, აგრეთვე დამხმარე ნაგებობანი, როგორც სპეციალური (სახაზო სახელოსნოები და სხვა), ისე სამეურნეო (საძროხე, სალორე და სხვ.); სოფელ. ლილოდან, 8 კილომეტრის სიშორიდან გამოგვყავს წყაროს წყალი აეროპორტის საჭიროებისათვის, გაყვანილია ნახევარი კილომეტრი რკინიგზა და ორკილომეტრიანი შარაგზა კახეთის გზატკეცილიდან აეროვაგზლამდე. მაგრამ ტფილისის წინაშე 1934 და 1935 წლებში დგას კიდევ ორი დიდი ამოცანა: **დაამთავროს დაწყებული ცენტრალური სამოტორო სახელოსნოები და ააგოს საბჭოთა კავშირში ერთერთი უდიდესი ანგარი**, რომლის ლითონის კონსტრუქციები უკვე დამზადებულია და მოედანზე არის. ანგარის და სახელოსნოების დამთავრების და თბოსადგურის სათანადოდ გაფართოების შემდეგ, ტფილისს ექნება აეროპორტი, რომელიც მთლიანად უზრუნველყოფს ამიერ-კავკასიის ხაზების საავიაციო ბაზებს.

ამიერ-კავკასიის საჰაერო ხაზებზე თითქმის სავსებით დამთავრებულია მრავალრიცხოვანი სათადარიგო მოედნების მოწყობა, რომლებიც უზრუნველყოფენ თვითმფრინავების სრულიად უშიშათო ძალაუნებურ ჩამოშვებას: დამთავრებულია, მთავრდება და მშენებლობის პროცესში იმყოფება ლენინაკანის, ხოხუმის, ქუთაისის, ნუხის, [illegible] როგორიცაა თელავის, ქობულეთის, გაგრის, ნარბაშის, ბანარგეჩარის და სხვ. სწორედ იმ უზარმაზარი მუშაობის ბაზაზე, რომელიც ჩაატარა ამიერ-კავკასიის სამმართველომ კაპიტალური მშენებლობის ხაზით 1935 წლისათვის შესაძლებელი ხდება შესრულდეს სამოქალაქო საჰაერო ფლოტის წინაშე დასმული ახალი ამოცანები: დასავლეთ ევროპის და ამერიკის ტექნიკურ გაუმჯობესებათა შეტანა ჩვენს მუშაობაში, აეროპორტის სამუშაოთა მაქსიმალური მექანიზაცია, აეროპორტებზე მცხოვრებ მუშაკთა ყველა კულტურულ-საყოფაცხოვრებო მოთხოვნილების სრული უზრუნველყოფა, საბინაო ფართობის გადიდებით, დამხმარე ნაგებობათა მოწყობით, აეროპორტის გამწვანებით.

რაც შეეხება მგზავრთა მომსახურებას, უნდა შეიქმნას ნამდვილად კომფორტაბელური პირობები აეროპორტებზე, რაც უნდა შეეფერებოდეს ამ უძვირფასეს და ტექნიკურად სრულყოფილ მიმოსვლის საშუალებას. კარგად დავამუშაოთ 1935 წლის მშენებლობის გეგმა, სამუშაოებს საფუძვლად დაუდოთ მშენებლობის თვითეული ობიექტის არამარტო მაღალი ხარისხი, არამედ მშვენიერი გარეგნობაც, შემოვიღოთ მტკიცე აღრიცხვა და საფინანსო დისციპლინა—ასეთია ამოცანები, რომლებიც დასმულია პარტიის მიერ ყველა მშენებლის წინაშე საბჭოთა კავშირში, და მაშასადამე, ავიომუშაკმშენებელთა წინაშეც.

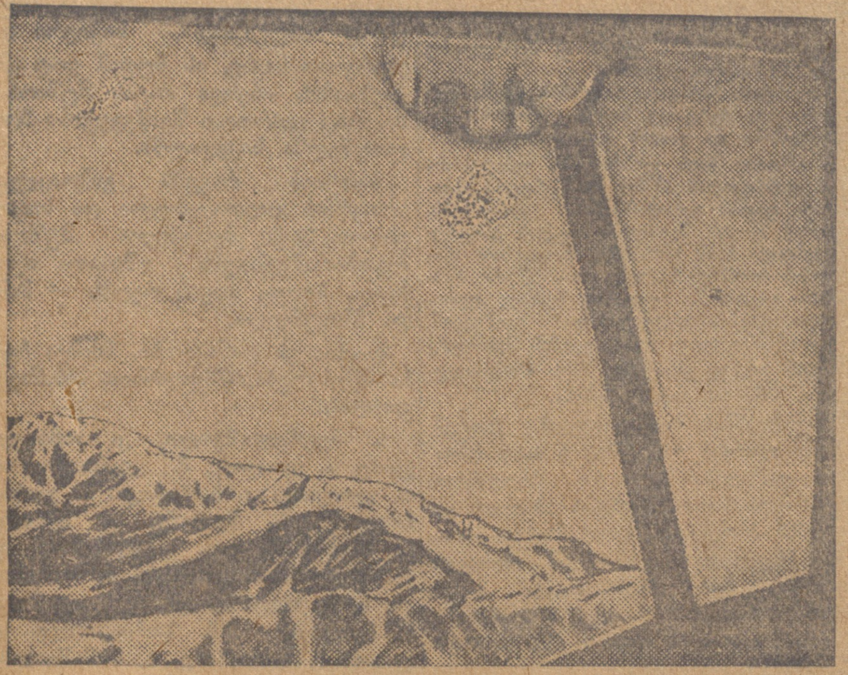


სურათზე: მარცხნივ — სხვადასხვა ტიპის სამგზავრო თვითმფრინავები და მარჯვნივ საფოსტო თვითმფრინავები, რომლებიც დადიან საქართველოს საჰაერო ხაზებზე. შუაში — დიდი სამგზავრო თვითმფრინავი. მარცხნივ — ლიუბა კოროლიოვა (ავიატექნიკოსი), თვითმფრინავების №-გუნდის უფროსი—ამხ. ნიკ. კუჩევსკი, ინჟ. კ. პალავაძე. მარჯვნივ — პილოტი ილინი, აერონავიგატორი — ა. ტოლმაჩოვი და პილოტი ამხ. ა. ბრონჩენკო.

გ. გევორქოვი

თუშები აკეთებენ... არწივს

თელავის აეროდრომს ჩქარა მოსწყდა ჩვენი სამადგილიანი კოპზია —„ს. პ.-5“ და პილოტ მელნიკოვის მარჯვენამ ეს ფოლადის ფრინველი სულ რამოდენიმე წუთში თელავის რაიზე გადააქროლა. გული სიხარულით მიცემდა, და ხარბად გავსცქეროდი კახეთის მშვენიერს —ალაზნის ველს რომელიც უფროდაუფრო შორს რჩებოდა ჩვენ თვითმფრინავს. ჩვენი თვითმფრინავი „ადიოდა კიბეზე“. ალტიმეტრის ისარი შემდგომ ციფრებზე გადადიოდა.



თვითმფრინავი მთა-თუშეთის მთებში

ჩვენ 3.500 მეტრის სიმაღლეზე ვიყავით.

მელნიკოვმა აიღო კურსი მთათუშეთისაკენ. პროპელერი ვაჟკაცურად მიაპობს ჰაერს და თვითმფრინავი მსუბუქად მისრიალებს თეთრ ღრუბლებში. პილოტმა „ფანჯარა“ გამონახა. ღრუბლებს შორის თავისუფალ აერში გააძვრინა თვითმფრინავი და ჩვენ თვალწინ იშვიათი სანახაობა გადაიშალა.

45 წუთის შემდეგ თელავიდან გაფრენილები ჩვენ უკვე დავსტრიალებდით თავზე მთათუშეთის თოვლიან მწვერვალებს და კოშკებიან სოფლებს.

მელნიკოვმა გამოათვისა მოტორი და ჩვენი თვითმფრინავი შხუილით დაეშვა დაბლა 4.500 მეტრის სიმაღლიდან. ჩვენ თურმე სოფ. ომალოს თავზე ვიყავით.

მთელი სოფელი შეაწრიალა თვითმფრინავის ხმაურმა. პილოტმა მოხდენილ წრედ შემოუარა ომალოელი თუშების სოფელს და მოშორებით მინდორზე კოხტად დაჯდა.

დიდი და პატარა, ქალი და კაცი გამოემართა სოფლიდან თვითმფრინავისაკენ. თუშების დიალექტი ყურს ეჩოთირა, მაგრამ ვიკისრე მაინც ორატორობა. წყვილ-წყვილი თვალები ხარბად მოგვჩერებიან. განსაკუთრებით მელნიკოვია მათი მზერის ობიექტი.

შენ ბოჭარამა მაღალო,
გადაგაგცია ქორათა
დაბლა ჩაგაგდო ქალაში
ველარა სჩანდე თოლათა...

ხანში შესულმა თუშმა ჩვენს გასაგონად ხალხური ლექსი გაიხსენა და იქვე ექსპრომტად მიაყოლა:

შენ კი არწივო მთისაო,
ფრთებიც გქონია რკინისა
გამფრენო მაღლის გზისაო
ჭირიმე შენი გზირისა.

თუშებს გავაცანით თვითმფრინავი ავუხსენით, თუ რატომ დაფრინავს იგი, რისთვის ჩამოვედით აქ და უთხარით, რომ კარგი იქნება მათაც შეიძინონ ასეთი „მთის არწივი“, მაშინ უფრო ადრე მიიღებენ ბარიდან გაზეთებს, ასანთს, საპონს, მარილს, წიგნებსა და ყოველივე იმას, რისთვისაც თუშებს 4 დღე გზაში ყოფნა უხდებათ ომალოდან თელავში მისასვლელად და უკან დასაბრუნებლად.

თუშებმა მიგვიწვიეს სადილათ, გაგვიმასპინძლდენ და გვთხოვეს დარჩენა. თვითმფრინავი კი ჩქარა უნდა დაბრუნებული ყო, მას ბარში სხვა დავალებებიც უნდა შეესრულებია. მელნიკოვმა მოტორი ააგუგუნა და ჩქარა ხელახლა მოევლო თავზე მთათუშეთის სერებს. მე კი დავრჩი.

დავრჩი, რომ დახმარება გამეწია ომალოს რაიონის მცხოვრებთათვის მათი თვითმფრინავის ასაგებად თანხების შეგროვებაში.

დავბრუნდი მთათუშეთიდან თვითმფრინავის შესაძენად შეგროვილი ფულით. სულ ცოტა ხანში ეს თვითმფრინავი შეძენილი იქნება და თუშებს ხელახლა გავახარებთ მათივე არწივის ჩაფრენით.

◆

საბჭოთა ავიაციის საზეიმო საღამო

17 აგვისტოს საღამოს ტფილისის მუშებმა თავის საუკეთესო წარმომადგენლები გაგზავნეს სტალინის კლუბში, რათა იქ მონაწილეობა მიეღოთ საბჭოთა ავიაციის დღესასწაულის აღსანიშნავად კლუბის მიერ მოწყობილ ზეიმში.

აღფრთოვანებული მშრომელი მოზღვავდა ამ საღამოს სტალინის კლუბში. მოვიდნენ ტფილისის მუშათა წარმომადგენელნი, რომ მოესმინათ ჩვენი ავიაციის მიღწევების და ჩვენი ავიატორების გმირული მუშაობის ამბავი.

საზეიმო საღამო გახსნა ა.-კ. პროფსაბჭოს თავმჯდომარემ ამხ. პ. კუზნეცოვმა. მან გაახსენა დამსწრეებს ჩელუსკინელთა ეპოპეა, და ის თავგანწირვა, რომელიც გამოიჩინეს მათი გადარჩენისას ჩვენი დიდი ქვეყნის გმირმა მფრინავებმა.

საზეიმო სხდომამ აირჩია საპატიო პრეზიდიუმი საკ. კ. პ. (ბ) ც. კ.-ის პოლიტბიუროს მთელი შემადგენლობით და საყვარელი ბელადის ამხ. სტალინის მეთაურობით. საპატიო პრეზიდიუმში არჩეულ იქნენ აგრეთვე —ამხ. ტელმანი, ლ. ბერია, გ. დიმიტროვი, ო. შმიდტი და მუსაბეკოვი.

საბჭოთა ავიაციის მუშაობისა და მიღწევების შესახებ მოხსენებით გამოვიდა სამოქალაქო ავიაციის ა.-კ. სამხარეო სამმართველოს პოლიტგანყოფილების უფროსი—ამხ. გენცი.

შემდეგ გამოცხადებულ იქნა საქ. ცაკის დადგენილება ჩვენი ავიაციის საუკეთესო მუშაკების დაჯილდოების შესახებ (იბეჭდება ჩვენი გაზეთის დღევანდელ ნომერში) და სამოქალაქო ავიაციის ა.-კ. სამმართველოს უფროსის ბრძანება სამოქალაქო ავიაციის საუკეთესო დამკვრელებისათვის მადლობის გამოცხადებისა და მათთვის ჯილდოების დარიგების შესახებ.

საზეიმო სხდომის შემდეგ გაიმართა კონცერტი.

თ. გოგოლაძე

მუშის და კოლმეურნის მეგობარი

საქართველოს ტერიტორიაზე მდებარეობს საბჭოთა კავშირის ერთ-ერთი ყველაზე დიდი საჰაერო მაგისტრალური ხაზი, რომელიც ჩვენი დიდი კავშირის ტერიტორიას სერავს ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ. ეს ხაზია მოსკოვ-ტფილის-სოხუმის ხაზი. ჩრდილოეთ კავკასიაში ეს მაგისტრალი იყოფა ორ შტოდ: ერთი პირდაპირი—საუღელტეხილო ხაზია და მეორე ირგვლივი ხაზი, რომელიც მახაჩკალიდან ბაქოზე გავლით მოდის ტფილისში.

სიგრძის მიხედვით სამხრეთის ამ მაგისტრალს მეორე ადგილი უკავია საბჭოთა კავშირის დანარჩენ საჰაერო ხაზებს შორის.

საჰაერო მაგისტრალის ყველაზე საპასუხისმგებლო უბანი ამიერ-კავკასიაა. აქ ამ მაგისტრალის გარშემო უკანასკნელ წლებში ფართოდ განვითარდა ადგილობრივი საჰაერო ხაზების ქსელი. ევლახი, ნუხა, ზაქათალა, თელავი, შირაქი, გაგრა და მთელი რიგი სხვა პუნქტები დღეს თვითმფრინავებით არიან ერთი მეორესთან დაკავშირებული.

სარაიონთაშორისო საჰაერო ხაზების რაიონებში თვითმფრინავები გამოყენებული არიან არა მარტო ფოსტის გადაზიდვაზე და მგზავრების გადაყვან - გადმოყვანაზე, არა მარტო სასოფლო - სამეურნეო სამუშაოების შესრულებაზე (აერო-თესვა და სხვ.), არამედ სახალხო ჯანმრთელობის დაცვის საქმეზედაც.

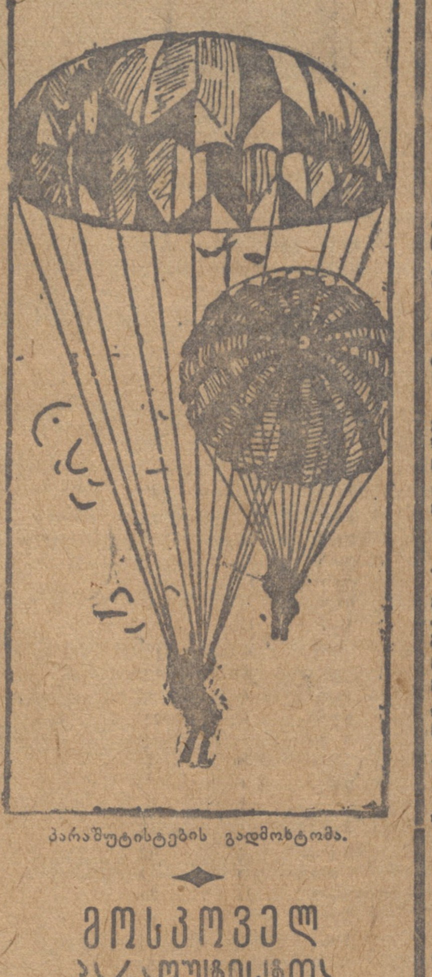
აზერბეიჯანის ქაობიან ველებში თვითმფრინავებმა აღმოფხვრეს მალარია არა ერთ და ორ ათას ჰექტარზე. მთელი რიგი სოფლები, რომლებიც მალარიის გამო ძველად გადაშენების გზაზე იყვნენ დამდგარი, დღეს გაჯანსაღებული არიან. ამიერ-კავკასიის მშრომელებმა — მუშებმა და კოლმეურნეებმა შეიყვარეს ჩვენი ავიაცია, რადგან ჩვენს, საბჭოთა თვითმფრინავში ისინი ხედავენ თავის მეგობარს და დახმარების რადიკალურ საშუალებას.

რა ამოცანებია ამჟამად წამოჭრილი სამოქალაქო ავიაციის ა.-კ. სამმართველოს წინაშე? უპირველეს ყოვლისა, ჩვენი ამოცანაა გახსნილ საჰაერო ხაზებზე დაწყებული მიწის საზედაპირო ნაგებობათა მშენებლობის (ანგარები, რადიო-შუქურები, საშუალედო დასაშვები მოედნები, აეროდრომები და სხვ.) დამთავრება. ჩვენი მიზანია—უახლოეს დროშივე ავითვისოთ უკვე გაკვლეული საჰაერო ხაზები, რომელიც რესპუბლიკის ცენტრს — ტფილისს შეაერთებს — ზემო-სვანეთთან, მთა-თუშეთთან, ზაქათალთან და სხვ.

მეორე მთავარი ამოცანაა, ხელი შევუწყოთ მფრინავთა კადრების შექმნას ადგილობრივ მკვიდრთაგან. ამას, სხვათაშორის, დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობაც აქვს იმ მხრივ, რომ ადგილობრივი მკვიდრნი უკეთ იცნობენ ადგილობრივი რელიეფის პირობებს.

უსათუოდ უმოკლეს დროშივე უნდა მოვაწესრიგოთ ე.წ. ბრმა ფრენის საქმე, კიდევ უფრო უნდა განვამტკიცოთ შრომის დისციპლინა ავიაციის მუშაკთა შორის, გავაუმჯობესოთ მგზავრთათვის მომსახურება და ხელი შევუწყოთ საავიაციო კულტურის დანერგვას მშრომელთა ფართო მასებში.

ასეთია ჩვენი უახლოესი ამოცანები და როცა ამ ამოცანებს ჩვენ მთლიანად შევასრულებთ, როცა სისტემატური მიმოფრენით უზრუნველვყოფთ კავშირს შორეულ რაიონებთან, მაშინ ჩვენი ავიაცია ნამდვილად გადაიქცევა თვითეული მშრომელის ზრუნვის საგნად.



პარაშუტისტების გადმოხტომა.

◆

მოსკოველ პარაშუტისტთა შეკრება

მოსკოვი, 16 აგვისტო. 16 აგვისტოს თეატრ „აკვარიუმში“ შესდგა დიდ-ქალაქის პარაშუტისტთა შეკრება. მოხსენებით გამოვიდა საკ. ა.ლ.კ.კ. ცენტრალური კომიტეტის მდივანი ამხ. ვერშკოვი, რომელმაც გამოაქვეყნა საკ. ა.ლ.კ.კ.-ის ცენტრ. კომიტეტის დადგენილება საპარაშუტო სპორტის შესახებ. საკ. ა.ლ.კ.კ.-ის ცენტრ. კომიტეტი აღნიშნავს, რომ 1935 წლის 1 იანვრისათვის რესპუბლიკურ, სამხარეო და საოლქო ცენტრებში აგებულ უნდა იქნას სულ ცოტა 300 საპარაშუტო კოშკი. პარაშუტისტები გაერთიანებულ უნდა იქნენ აეროკლუბებთან შექმნილ სექციებში. შემოღებულია პარაშუტისტის ერთიანი წიგნაკი.

თავდაცვაავიაქიმის ცენტრალური საბჭოს სახელით ამხ. ტრეტიაკოვი აცხადებს გადაწყვეტილებას საპარაშუტო სპორტის ოსტატის სახელწოდების დაწესების შესახებ. ეს საპატიო წოდება თავდაცვაავიაქიმის ცენტრალურმა საბჭომ მიაკუთვნა მსოფლიო რეკორდსმენს ევდოკიმოვს, ჟანგბადის ხელსაწყოს უქონლად მაღლიდან ხტომის რეკორდსმენს ზაპოლინს, ნინა კამნევას, რომელმაც დაამყარა პარაშუტით ხანგრძლივი ხტომის რეკორდი ქალებისათვის, პირველ საბჭოთა პარაშუტისტს მინოვს, მოშკოვსკის (რომელიც პარაშუტით 101-ჯერ გადმოხტა), დეკინს, ევსეევს, აფანასიევს, პეტროვს, ბალაშოვს, კალტანოვს.

შეკრებამ მისასალმებელი დეპეშები გაუგზავნა ამხ. სტალინს, კაგანოვიჩს, ვოროშილოვს და კოსარევს (ადს).

ავაგოთ თვითმფრინავი „ამიერ-კავკასიის სამეცნიერო მუშაკი“

ამიერ-კავკასიის ყველა სამეცნიერო-საგამოკვლევო ორგანიზაციას, ყველა სამეცნიერო მუშაკს

იზრდება და მტკიცდება ჩვენი სოციალისტური სამშობლო — საბჭოთა კავშირი, რომელსაც ხელმძღვანელობას უწევს ლენინის დიადი პარტია მსოფლიო პროლეტარიატის გენიალური ბელადის ამხ. სტალინის მეთაურობით.

დიდი სოციალისტური მშენებლობის ყველა დარგში მიღწეულია გიგანტური წარმატებები, რომელთა უარყოფა ჩვენს მტრებსაც კი არ შეუძლიათ.

ერთერთ გიგანტურ მიღწევას წარმოადგენს მძლავრი საავიაციო მრეწველობის და სამხედრო და სამოქალაქო ავიაციის—ჩვენი საზღვრების ფხიზელი საჰაერო გუშაგის და ჩვენი სამეურნეო და კულტურული მშენებლობის მძლავრი იარაღის — მშენებლობა.

სარეკორდო გაფრენები სტრატოსფეროში, ჩელიუსკინელთა გმირული გადარჩენა, გაფრენა პარიზსა, რომსა და ვარშავაში, პილოტთა და ავიაციის ყველა მუშაკთა მომზადება უშუალოდ ქარხნებში, ავიომოდელისტთა ათასობით წრეები და ჩვენი მოდელისტების და პლანერისტების მსოფლიო რეკორდები, გიგანტური თვითმფრინავის „მაქსიმ გორკის“ და ორიგინალური კონსტრუქციის სხვა თვითმფრინავების აგება საბჭოთა მასალისაგან და საბჭოთა მუშებისა და ინჟენერების ხელით — აი ჩვენი მიღწევები ჩვენი სოციალისტური სამშობლოს საჰაერო ძლიერების განმტკიცების ფრონტზე.

მთელმა ჩვენმა ქვეყანამ უნდა აშენოს და ამაგროს ჩვენი ავიაცია.

ავაგოთ რამდენიმე ათეული და ასეული ახალი თვითმფრინავი ჩვენი საზღვრების დასაცავად, მშვიდობიანი სამეურნეო მშენებლობისათვის.

მეცნიერების მუშაკებმა უშუალო აქტიური მონაწილეობა უნდა მიიღონ საბჭოთა კავშირის მძლავრი საჰაერო ფლოტის მშენებლობაში.

ავიაციის დღეს საბჭოთა კავშირის სამეცნიერო აკადემიის ტფილისის ქიმიური ინსტიტუტის ხელმძღვანელობა და სამეცნიერო მუშაკებს შემოაქვთ წინადადება—აგებულ იქნას თვითმფრინავი „ამიერ-კავკასიის სამეცნიერო მუშაკი“. ჩვენ დარწმუნებული ვართ, რომ ჩვენი წინადადება ცხოველ გამოხმაურებას ჰპოვებს ამიერ-კავკასიის ყველა სამეცნიერო - საგამოკვლევო ორგანიზაციაში, ყველა სამეცნიერო მუშაკთა შორის და უმოკლეს ვადაში იქნება შეგროვილი ამ თვითმფრინავის აგებისათვის საჭირო სახსრები.

სამეცნიერო აკადემიის ტფილისის ქიმიური ინსტიტუტის დირექტორი, აკადემიკოსი ლ. ვ. პისარჟევსკი.
ინსტიტუტის სწავლული მდივანი ე. მ. წულაძე.
უფ. სწავ. სპეციალისტი, პროფესორი მ. ა. როზენბერგი.
სწავ. სპეციალისტი პროფესორი ბ. ო. კანდელაკი.
ქ. ი. მაჭაგალაძე.
ინჟენერი ზ. მ. კუპერმანი.
პროფესორი ი. ვ. ტანანაევი.
სამეცნიერო მუშაკები
ი. სიტაშვილი
დოცენტი ი. ბაცანაძე
დოცენტი ფ. ს. პეტროვი
ინჟენერი ა. ლებრანი.
ს. ყურაშვილი
ინჟენერი ვ. ვ. გეგელი.
ე. დავითაშვილი.
ე. ჯაფარიძე.
მ. გიორგობიანი.
ა. ქ. ალექსანდროვიჩი.

⁂

სამეცნიერო აკადემიის ტფილისის ქიმიური ინსტიტუტის დირექცია თვითმფრინავ „ამიერ-კავკასიის სამეცნიერო მუშაკის“ ასაგებ ფონდში შეაქვს 500 მანეთი და იწვევს საბჭოთა კავშირის სამეცნიერო აკადემიის ა.-კ. ფილიალის სისტემაში შემავალ ყველა სამეცნიერო - საგამოკვლევო ინსტიტუტებს.

სამეცნიერო აკადემიის ტფილისის ქიმიური ინსტიტუტის დირექტორი, აკადემიკოსი ლ. ვ. პისარჟევსკი.

—:—

გამოწვევები და თანხები თვითმფრინავ „ამიერ-კავკასიის სამეცნიერო მუშაკის“ ფონდში მიიღება „კომუნისტის“ მთავარ კანტორაში (რუსთაველის პროსპექტი № 34).

საბჭოთა ესკადრილია იტალიიდან მოსკოვში დაბრუნდა

საუბარი ამხ. ეიდემანთან

მოსკოვი, 16 აგვისტო. საბჭოთა ესკადრილია, რომელიც საპასუხო დარბაზობისათვის გაფრინდა იტალიაში, 16 აგვისტოს დაბრუნდა მოსკოვში. გადაფრენის უკანასკნელი ეტაპი ვენა—მოსკოვი, 2.000 კილომეტრის მანძილი მარშრუტით: ვენა - კრაკოვი - დუბინი - ბერდიჩევი - კიევი - ბრიანსკი - მოსკოვი, ესკადრილიამ გამოიარა ძირს დაუშვებლად 9 საათის და 32 წუთის განმავლობაში, მოფრინავდა რა საშუალო სამგზავრო სისწრაფით 209 კილომეტრს საათში. ეს გადაფრენა, რომელიც მოხდა ამინდის არახელსაყრელ პირობებში, განსაკუთრებით ვენა-კრაკოვის და კიევი - ბრიანსკის უბნებზე, სადაც თვითმფრინავებს უხდებოდათ ევლოთ ხელადებით წვიმასა, ღრუბლებსა და ნისლში, მოწმობს საბჭოთა თვითმფრინავების და მოტორების, აგრეთვე საბჭოთა მფრინავების მაღალ საფრენოსნო ღირსებას.

ესკადრილიას გადაფრენის დასაწყისიდანვე ქონდა რადიო-კავშირი მოსკოვთან. უკანასკნელი რადიოგრამა საფლაგმანო თვითმფრინავიდან იუწყებოდა, რომ ესკადრილია მოსკოვში ჩავიდა 17 საათსა და 07 წუთზე. ზუსტად 17 საათსა და 07 წუთზე სამი მძლავრი ფოლადის ფრინველი გამოჩნდა ჰორიზონტზე.

პრესის წარმომადგენლებთან მოკლე საუბარში, იქვე ჰაეროდრომზე, ამხ. ეიდემანმა განაცხადა, რომ ესკადრილია რომიდან გამოფრინდა 15 აგვისტოს დილის 7 საათზე. ამინდი გაფრენისათვის არახელსაყრელი იყო, დიდი მოღრუბლულობა და ძლიერი შემხვედრი ქარი. თითქმის მთელი ხნის განმავლობაში ვენამდე თვითმფრინავები მოდიოდენ 3.000-4200 მეტრის სიმაღლეზე.

ვენიდან თვითმფრინავები გამოფრინდენ 16 აგვისტოს დილის 7 საათსა და 43 წუთზე მოსკოვის დროით. გზის პირველი ნახევარი ვენიდან კრაკოვამდე ძლიერ ძნელი იყო. მოგვიხდა დიდი ღრუბლიანობის გადალახვა. დრო-გამოშვებით თვითმფრინავებ მიდიოდენ 100 მეტრის სიმაღლეზე, ეშვებოდენ რა ღრუბლების ქვემოთ. ხილულობა მეტად განსაზღვრული იყო. ქარი მარჯვე-გვერდული. გზის მეორე ნახევარზე ესკადრილიას უკვე ქონდა მარჯვე ქარი, მაგრამ თანახლდა დიდი ღრუბლიანობა. კიევიდან თვითმფრინავები მოდიოდენ 220-225 კილომეტრის სისწრაფით საათში.

ამხ. ეიდემანმა აღნიშნა, რომ მატერიალური ნაწილი (თვითმფრინავები, მოტორები) მუშაობდა შესანიშნავად.

ესკადრილიის მთელი ეკიპაჟი, —სთქვა დასასრულ ამხ. ეიდემანმა —თავს გრძნობს ენერგიულად და ჯანმრთელად. (ადს).

დ. ლომთაძე

გარბიან მთები, სერები...

პაროლი —„ანტ-9“.

პასპორტში უწერია: ფრთების შლა —23 მეტრი 617 მილიმეტრი; სიგრძე —17 მეტრი 10 სანტიმეტრი; სიმაღლე —5 მეტრი 324 მილიმეტრი; კონსტრუქციის წონა —4 ტონა 489 კილოგრამი; წონა დატვირთვის შემდეგ —6 ტონა 200 კილოგრამი; სიმაღლეზე ფრენა —5100 მეტრი; მოტორი —„მ-17“ —ორი ცალი.

ეს არის, ჩვენი საავიაციო მრეწველობის ერთერთი პირველი სიამაყე, (პირველი რადგან მას შემდეგ „ანტ-9“-ს კიდევ უკეთესი ნატოლქები ამოუდგა გვერდში), ზღაპარში შექებული პატარძალივით კოხტა და საუცხოოდ მოწყობილი, ორ მოტორიანი თეთრი თვითმფრინავი. ან როგორ გაახსენდათ თვითმფრინავის კონსტრუქტორებს და ყველაზე უწინ კი, ანატოლი ნიკოლოზისძე ტუპოლევს, რომლის სახელის, მამის სახელის და გვარის პირველი ასოები ამშვენებენ ჰაერის ამ დევგმირის ფრთებს, ჰაერში აჭრილ მგზავრთან მრავალნაირი საჭიროებანი.

თვითმფრინავის სამგზავრო კაბინა ისეა მოწყობილი, რომ მგზავრმა იქ, არა მარტო ფიზიკურად, არამედ სულიერადაც დაისვენოს. ხავერდი იატაკზე, ნაზი ფერის აბრეშუმის ფარდები ფანჯრებზე, მოხერხებულად მოწყობილი სავარძლები, ტრადიციული, თუმცა უჭაქნისი, მისაბმელი სარტყლებით, რომლითაც მხოლოდ ისინი სარგებლობენ, ვინც პირველად ჯდება თვითმფრინავში, გვერდით წვრილი თოკისაგან მოქსოვილი ბადეს თაროები ხელბარგისათვის, იქვეა სახელდახელო აფთიაქი, სასუნთქებელი და სხვა „კაპლებით“, სარკე, წყალი, საპირფარეშო და სხვ. ყოველივე ეს საუცხოვო ინტიმურ განწყობილებას ქმნის თვითმფრინავში მყოფთათვის.

და აი, ამ თვითმფრინავით დამავალეს გამგზავრება ქუთაისში.

დავალების შესრულებისათვის ჩემს განკარგულებაში 4 საათი იყო. 4 საათში უნდა მომეხერხებინა ტფილისის აეროპორტზე მისვლა, ბილეთის შეძენა, ქუთაისში ჩასვლა, საქმის გაკეთება და უკანვე ტფილისში დაბრუნება. თვითმფრინავთა მიმოფრენის ნუსხა შეთანხმებული აღმოჩნდა ასეთი დავალების შესრულების შესაძლებლობასთან.

თვითმფრინავი ტფილისიდან გადის დილის 9 ს. 20 წუთზე (მოსკოვის დროით) ჩადის ქუთაისში 10 ს. 20 წუთზე, ანუ ერთი საათის შემდეგ, რჩება იქ (მგზავრებისა და ტვირთების მისაღებად) 1 საათი და ოცი წუთი, ხოლო კიდევ ერთი საათის შემდეგ ეშვება ტფილისის აეროპორტზე. აეროპორტის ავტომანქანა 20 წუთის გან-

6 აგვისტო —გამოსასვლელი დღე. ეტყობა, ზაფხულის პაპანაქება ამ დღეს თავის აპოგეამდე აღწევს და აიძულებს ტფილისელებს უფრო გრილი თავშესაფარი მოძებნონ. ხალხით დატვირთული ავტოები მიჰქრიან —ზოგი კოჯორისა, მანგლისისა, კიკეთისა და ზოგიც კრწანისისა და მცხეთისაკენ. დილის მატარებლებზე ამ დღეს ბილეთის შოვნა ძნელია. სავსე მატარებლები ხალხს მიეზიდება ტფილისიდან, ერთი დღით დასასვენებლად. საღამომდე ტფილისის ქუჩებში მოძრაობა შენელებული იქნება. მხოლოდ მას შემდეგ რაც მზე უკვე მიიწურება და კოჯრის სერიდან გადმოიქროლებს ცხოველმყოფელი გრილი ნიავი, ხალხით დატვირთული ავტოები კვლავ მოაშურებენ ტფილისს. ქალაქში მომავალი მატარებლებიც სავსე იქნება დილიდანვე ტფილისიდან თავგარიდებული მოქალაქეებით.

ამ ხნის განმავლობაში კი მე 500-600 კილომეტრი მანძილი უნდა დავფარო, ორჯერ უნდა გადავსერო საქართველოს მთა-ბარი ტფილისი და დასავლეთ საქართველოს ქალარა დედა-ქალაქ ქუთაის შორის.

—

ცნობილი ინგლისელი მწერალი გ. უელსი, რომელიც ამას წინათ ჩამოვიდა საბჭოთა კავშირში, ყველაზე უფრო გააკვირვა იმან, რომ... „საბჭოთა კავშირში, იზრდებიან სრულიად ახალი ყალიბის, ახალი ფორმაციის ადამიანები, რომლებიც ქმნიან ახალ, თვალწარმტაც მომავალს“...

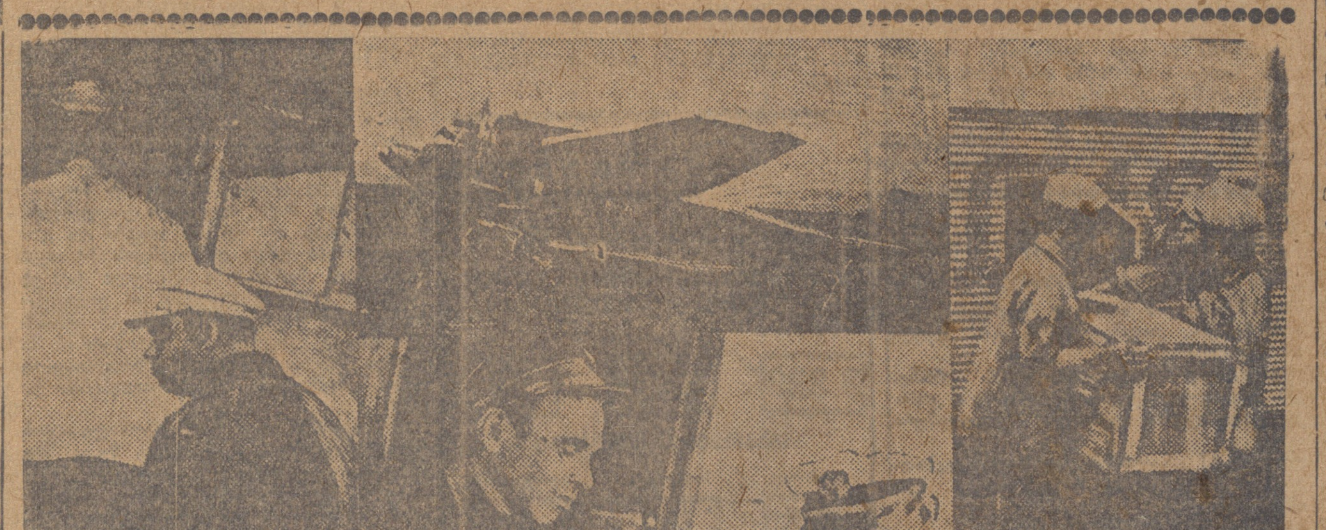
საბჭოთა ფორმაციის ახალი ადამიანები ქმნიან ახალ-ახალ მაგნიტოგორსკებს სახალხო მეურნეობაში და კულტურული მშენებლობის ფრონტზე. ენტუზიასტების მილიონიანი არმია იბრძვის იმ ახალ, თვალწარმტაცი მომავლისათვის, რომლის პერსპექტივაც შეიგრძნო დიდმა ინგლისელმა —უელსმა.

იცვლება ქვეყნის სახე, მივდივართ წინ, ვიპყრობთ ახალ-ახალ სიმაღლეებს.

ჩვენი თვითმფრინავი საბჭოთა კავშირის წინსვლისა და განვითარების სიმბოლოა...

გოლიათური ნაბიჯით მიდის წინ ჩვენი ავიაცია. ზრდის ტემპებით იგი უკვე პირველ ადგილზეა მთელ მსოფლიოში, საჰაერო ხაზების საერთო მანძილის მიხედვით კი —მესამე ადგილზე. ჩელიუსკინელთა ეპოპეა —ეს საშვილიშვილოდ წარუშლელი ბრწყინვალე ფურცლებია ავიაციის ისტორიაში. და ეს ფურცლები სწორედ საბჭოთა ავიატორებმა ჩასწერეს.

პარიზსა და რომში, პრაღასა და სტრასბურგში ჩვენს თვითმფრინავებს, რომლებიც სტუმრად ეწვიენ საფრანგეთისა და იტალიის დედაქალაქებს, ათასობით გა-



სურათზე: მარცხნივ — მგზავრები ჯდებიან თვითმფრინავში; მარჯვნივ თვითმფრინავს ტვირთავენ. შუაში, ზემოთ — თვითმფრინავი „ანტ—9“ გაფრენის წინ; ქვემოთ პილოტი ნიკ. სპირიაკოვი (მარცხნივ) და ბორტმექანიკოსი — ვ. მაციევი

კის მრავალი, საინტერესო ახალი ამბავი ჩაიტანეს დასავლეთ ევროპაში. ახლა ამას ანგარიშს უწევენ ბურჟუაზიულ ქვეყნებშიც.

საბჭოთა მოქალაქის სახელწოდება საამაყო გახდა. ალბათ ამაყობდენ ამით, ამას წინათ ევროპაში გაფრენილი ესკადრილიების ეკიპაჟთა წევრები. და არც შეიძლება ეს სიამაყე არ იგრძნოს იმან, ვისაც საქმე ჰქონია ჩვენს თვითმფრინავსა და ავიატორებთან, ვისაც უფრენია საბჭოთა ფორმაციის ადამიანთა ხელით ნაკეთები არწივებით. უთუოდ შეიყვარებდენ ისინი ჩვენს ავიაციას, მიუხედავად იმისა, რომ მის ყოველდღიურობაში ნახავდენ მრავალ მოუწესრიგებელ მხარეს, ნახავდენ წვრილმან დეფექტებს, უხეირო მუშაკებს.

სადღესასწაულო განწყობილებას არ გააუფერულებს ამ დეფექტების აღნიშვნა. პირიქით, დღეს კიდევ უფრო ძლიერად უნდა ავმოქმედდეთ ჩვენი სამოქალაქო ავიაციის მუშაობაში არსებულ ნაკლოვანებათა გამოსასწორებლად.

სამოქალაქო ავიაციის აეროპორტს ქალაქში საკუთარი კანტორა აქვს. აქ მგზავრებს შეუძლიათ წინასწარვე შეიძინონ სამგზავრო ბილეთი. კანტორა კისრულობს მგზავრების დროულად გადაყვანას აეროპორტზე სათანადო რეისის თვითმფრინავის გაფრენის დროისათვის. მაგრამ...

ვალდებულების მიღება არ ნიშნავს ხომ შესრულებას. მგზავრებს საათობით უხდებათ აეროპორტზე მიმავალი ავტომანქანის ცდა. აეროპორტმა არ იცის რა ხდება დღეს კანტორაში, რამდენი მგზავრია და საით მიდიან ისინი. ტელეფონითაც კი არაა აეროპორტი დაკავშირებული თავის კანტორასთან. მგზავრები სამართლიან უკმაყოფილებას გამოსთქვამენ, ნერვიულობენ, ღელავენ, მაგრამ პასუხის გაცემასაც კი ვერ ჰპოულობენ. თითქოს სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოს ეს საქმე არ ეხებაო, ისეთ უგულებელყოფას აქვს სამმართველოს ხელმძღვანელთა მხრივ ადგილი.

6 აგვისტოსაც განმეორდა მგზავრების მომსახურებისადმი ასეთი გულგრილი დამოკიდებულების ფაქტი. წინა დღითვე ბილეთები შეეძინათ კანტორაში და მიეღოთ დაპირება, რომ დილის 7 საათზე კანტორაში მოსულიყვნენ აეროპორტზე ავტოთი წასასვლელად. მოვიდნენ, იცადეს —ერთი, ორი, სამი საათი... აეროპორტის ავტო კი

ისი მოეხსნათ. მგზავრები კი ქალაქში მოუთმენლად ელოდნენ აეროპორტზე წასვლას. როგორც იყო, მივაწვდინეთ ხმა აეროპორტს, რომ მგზავრები არიან და გამოეგზავნათ ავტო მანქანა...

ასე მეორდება, თითქმის ყოველ-დღე. სამოქალაქო ავიაციის სამმართველოში კი ამ უმსგავსოებათა აღმოსაფხვრელად ყურსაც არ იბერტყავენ. ამხ. მალცევმა (სამოქალაქო ავიაციის ა.-კ. სამხარეო სამმართველოს უფროსი) და ამხ. გოგოლაძემ (მისი მოადგილე) ამ გარემოებას დაუყოვნებლივ უნდა მიაქციონ ყურადღება. ასეთი მუშაობით მგზავრებს მიზიდვის მაგიერ, დააფრთხობენ და სახელს გაუტეხავენ სატრანსპორტო ავიაციას, ჩვენი ავიაციის უხეირო მუშაკები...

—:—

მივაწიეთ თვითმფრინავის კაბინეტში. დავჯექით, მოვეწყვეთ.

— ყურადღება, ჰაერი!

— არის! გაისმა ბორტმექანიკოსის კაბინიდან და პირველი პროპელერი გადარეულივით დაბზრიალდა.

— ყურადღება, ჰაერი!

— არის. გაისმა იქიდანვე ხელახლა და მეორე პროპელერის გუგუნმა აიკლო არემარე.

პილოტმა ერთი გადმოგვხედა მგზავრებს რომ გაეგო თუ როგორ მოვეწყვეთ, ხომ არავის დაგვრჩა რამე.

ცოტა ხნის შემდეგ ჩვენი თვითმფრინავი ქალაქს მოევლო თავზე. სპირალისებურად ვილტვით სულ მაღლა და მაღლა. არის აუწერელი სიხალისე და გატაცება ამ ფრენაში. მიდის საბჭოთა ფრინველი მაღლა, მივყევართ ჩვენც და გვიხარია... რა გვიხარია, რა გვახალისებს, ამის თქმას ვერცერთი ჩვენგანი ვერ შეიძლებს...

რა კარგია მაღლა ლტოლვა!

ქვემოთ ტფილისი გართხმულა მიწაზე. მრავალსართულიანი შენობები თითქო მიწას დაგლესია, ხოლო მტკვარი შავი ძაფივით მოსჩანს. სულ ცოტა ხნის შემდეგ მცხეთას გადავუქროლეთ თავზე. ალბულალ - მანგლისის მაღლობები თითქოს გვერდით ახლოს ჰრისო. გამოჩნდა კავკასიონის ქედიც.

ქართლის სოფლებში გახურებული ალოა. ყველგან კალო აქვთ. მომკალი პურის ძნები მოუზღვავებიათ კალოებთან ჩვენ კოლმეურნეებს და შესდგომიან მის გალეწვას. სერიანად ვერ ვარჩევთ, სად მანქანით

კოლია სპირიაკოვი, ძველი, გამოცდილი პილოტია. თუ თვითმფრინავს ის მართავს, მგზავრმა თავი დაზღვეულად უნდა იგრძნოს ხიფათისაგან. 11 წლის განმავლობაში ჰაერში ფრენამ იგი ისე გაწაფა და შეაჩვია მოტორის გუგუნს, რომ მას უკვე შემუშავებული აქვს მატორთან სალაპარაკო ენა.

— თვითმფრინავის დამსხვრევა, ეს ძალიან იშვიათი მოვლენაა და აიხსნება უფრო უმეტესად პილოტის გამოუცდელობით. —ასე ამბობს სპირიაკოვი, — თუ მოტორს უჭირს, ამის ნიშანს წინასწარვე იძლევა მატორის ხმაური, მაშინ პილოტმა უნდა დაიწყოს დასაშვები ადგილის ძებნა. საამისოდ მის განკარგულებაში ყოველთვის საკმაო დროა. დაშვება კი თითქმის ყველგან (გარდა უღელტეხილისა) შეიძლება. უკიდურეს შემთხვევაში ასეთი იძულებითი დაშვებისას, შესაძლოა თვითმფრინავი დაზიანდეს, ხოლო მგზავრები კი უვნებლები იქნებიან.

იძულებითი დაშვება უდრის ავტომობილის გაფუჭებას გზაში. გააკეთებ და წახვალ.

გორი გადავიარეთ და ხაშურს მიუახლოვდით. შორს, ქვემოთ, სიღრმეში მოჩანს რკ. გზის ტრასა. ალტიმეტრი გვიჩვენებს 1900 მეტრის სიმაღლეს, საფი (სისწრაფის გამომცნობი აპარატია) 180 კილომეტრის სისწრაფეს საათში.

თვითმფრინავი კვლავ მაღლა მიიწევს. იწყება სურამის უღელტეხილი. ჩქარა ალტიმეტრის ისარი გადადის 2.300 მეტრის სიმაღლის მაჩვენებელზე.

აქედან მგზავრის წინ იშლება თვალწარმტაცი პანორამა. სულ ახლოს მოჩანს საუკუნოვან ყინულებით მოსილი კავკასიონის მთაგრეხილი, დაწყებული ალაზნის ველის რაიონიდან და გათავებული მამისონის უღელტეხილის მიდამოებით. ორწვერის მყინვარი, შაქრის თავას მყინვარი და ასეული სხვა მყინვარები, საგუშაგოზე მდგარი გოლიათებივით დაყუდებულან. სვანეთის მთები, თითქოს ხელისგულზეა, ისე სჩანს, უფრო ახლოს მოსჩანს საწალიკე, ნაქერალის უღელტეხილი, სადმელის მთა, სოჩიბი და ხომლის მთა. ბავშობისას ზოგიერთ ამ მთაზე ვყოფილვარ და ახლა სურამის უღელტეხილის თავზე აფრენილი ვხედავ ჩემი ბავშობის სიხარულს. რა ახლოს მეჩვენები ქალარა კავკასიონო და რა შორიდან ვსჭვრეტ თქვენს აუწერელ

ზეწარი გაუფენიათ, ისე მობრწყინავს შავი ზღვის ტალღები მზის სხივებზე...

მარცხნივ კი ახალციხე - ახალქალაქის მთები გაწოლილან უცნაური გველეშაპივით. აქაც ბევრგან მოსჩანს ჯერ კიდევ გაუმდნარი თოვლით დაფარული მწვერვალები.

ქვემოთ პირი დაუღიათ სურამის უღელტეხილის ნაპრალებს. თვითმფრინავი კი მიჰქრის 180 კილომეტრის სისწრაფით.

მგზავრი ვერ გრძნობს ამ სისწრაფეს, მას სავარძელში მჯდომს ჰგონია, რომ თვითმფრინავი ერთ ადგილას დგას, რომ გარბიან და მოძრაობენ მხოლოდ მთები, მინდვრები, ნაპრალები...

პანორამა იცვლება. ახალი ლანდშაფტები კალეიდესკოპის სისწრაფით იცვლებიან. დავინახეთ ჭიათურა, ტყიბული, ვხედავთ სენაკის, ზუგდიდის, ოზურგეთის მიდამოებს...

თვითმფრინავმა წრეხებრ შემოუარა ქუთაისს და ჩვენ დავეშვით მის აეროდრომზე.

—:—

ქუთაისის აეროდრომი ქალაქის საბჭოს უყურადღებოდ მიუტოვებია. საბჭომ იკისრა ავტობუსების ნორმალური მიმოსვლის დაწესება აეროდრომთან, მაგრამ მხოლოდ იკისრა და მეტი არაფერი. აეროდრომიდან ქალაქამდე კი ოთხი კილომეტრი იქნება. ქუთაისიდან ტფილისამდე, ან სოხუმამდე მგზავრობის ძალიან ბევრი მსურველიც რომ იყოს, აეროდრომამდე ვერაფრით მოცლენ, თუ კერძოდ არ დაიქირავებს ტრანსპორტს, კერძო ტრანსპორტი კი თითქმის იმდენივე ჯდება, რამდენიც გადაფრენა ქუთაისიდან ტფილისამდე

თუ ამას ჰქვია ქალაქის საბჭოს მხრივ სამოქალაქო ავიაციისათვის დახმარება, ეს დაე, ავიაციის ხელშემწყობ რესპუბლიკურ კომიტეტში გამოარკვიონ და სათანადო განმარტება ქუთაისის ქალაქის საბჭოს ხელმძღვანელებს მისცენ.

აეროდრომიდან ქალაქში წასვლას ორი საათი მისვლა-მოსვლაზე დამეხარჯა. დავბრუნდი და თვითმფრინავიც მზად იყო ტფილისში უკანვე გამოსაფრენად.

—:—

თვითმფრინავზე პირველად აჭრილ მგზავრს ეჩოთირება ე. წ. ჰაერის „ორმოებში ჩავარდნა“, არსებითად ჰაერში არავითარი „ორმოები“ არაა. ავიატორები ამ „ჩავარდნას“ ეძახიან რემუს, როდესაც ჰაერის სხვადასხვა ნაკადები ერთმანეთს ეჯავარადინება და ამ ზონაში თვითმფრინავი მოხვდება იგი ოდნავ დაიწევს დაბლა. ეს იმიტომ, რომ თვითმფრინავს იზიდავს უფრო ძლიერი ნაკადი, რომელიც ჩქარა სხვა ნაკადებში ითქვეფება და თვით მფრინავიც ნორმალურ მდგომარეობაში დგება. რემუ —პირველად საჩოთიროა, მაგრამ ცოტა ხნის შემდეგ მგზავრი ისე ეჩვევა მას, რომ სახალისოდ ხდება რემუს ხშირად შეხვედრა.

—:—

გაიხსნა კულტურის ოსტატთა ყრილობა

მოსკოვი, 17 აგვისტო. გუშინ კავშირების სახლის სვეტებიან დარბაზში, რომელზედაც წითლად ელვარებს უდიდესი ტრანსპორანტი — „მწერალთა პირველი საკავშირო ყრილობა", ათასობით იკრიბებიან დედა-ქალაქის მუშები — ლიტერატურული წრეების წევრნი. ტრიბუნაზე ცოცხალ ყვავილებში ჩაფლულია ილიჩის მონუმენტალური ბიუსტი. ტრიბუნის ზევით, უდიდესი წითელი არშიების ფონზე აღმართულია დიდი სტალინის უზარმაზარი პორტრეტი. არშიების გვერდით გამოიყურება პროლეტარიატის უდიდესი მწერლის ალექსი მაქსიმეს-ძე გორკის ნაცნობი და მშობლიური სახე.

დარბაზში გაისმის ლაპარაკი საბჭოთა კავშირის ხალხთა სხვადასხვა ენებზე.

საღამოს 6 საათი და 30 წუთია.

დარბაზში გრიალებს განუწყვეტელი ტაში, ისმის „ვაშას" ძახილი. ტრიბუნაზე ადის ალექსი მაქსიმეს-ძე გორკი. ყრილობის დელეგატები, სტუმრები ფეხზე ამდგარი ესალმებიან უდიდეს პროლეტარულ მწერალს. ალექსი მაქსიმეს-ძე ხსნის საბჭოთა მწერლების პირველ საკავშირო ყრილობას.

ა. მ. გორკის შესავალი სიტყვა

პატივცემულო ამხანაგებო! სანამ გავხსნიდე საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკების ლიტერატორთა პირველ ყრილობას, რომელიც ლიტერატურის მრავალი წლის განმავლობაში პირველი ყრილობაა, მე როგორც მწერალთა კავშირის საორგანიზაციო კომიტეტის თავმჯდომარე — ნებას ვაძლევ თავს რამდენიმე სიტყვა ვსთქვა ჩვენი კავშირის აზრის და მნიშვნელობის შესახებ. ეს მნიშვნელობა იმაში მდგომარეობს, რომ ყველანი ჩვენი რესპუბლიკის სხვადასხვა ტომის, სხვადასხვა ენის ლიტერატურა გამოდის, როგორც ერთი მთლიანი, საბჭოების ქვეყნის პროლეტარიატის წინაშე, ყველა ქვეყნის რევოლუციური პროლეტარიატის წინაშე და ჩვენდამი მეგობრულად განწყობილ მთელი მსოფლიოს ლიტერატორების წინაშე. ჩვენ გამოვდივართ და, თავისთავად ცხადია, ამავე დროს ვახდენთ არა მარტო ჩვენი გეოგრაფიული გაერთიანების დემონსტრაციას, არამედ ვახდენთ ჩვენი მიზნის მთლიანობის დემონსტრაციასაც, რაც, რასაკვირველია, ვერ ბოჭავს ჩვენი შემოქმედებითი ხერხების და მისწრაფებების მრავალფეროვნებას.

ჩვენ გამოვდივართ ვლადიმერ ილიასძე ლენინის გენიით გაშუქებულ ქვეყანაში, იმ ქვეყანაში, სადაც დაუღალავად და სასწაულმოქმედად მუშაობს იოსებ სტალინის რკინისებური ნებისყოფა. აი რა უნდა გვახსოვდეს მტკიცედ ჩვენ ჩვენს მუშაობაში და ყველა ჩვენს გამოსვლაში მსოფლიოს წინაშე.

ჩვენი მიზანია — დავრაზმოთ ლიტერატურა, როგორც ერთიანი კულტურულ-რევოლუციური ძალა. სიამაყით და სიხარულით ვხსნი იმ საკავშირო საბჭოთა რესპუბლიკების ლიტერატორთა მსოფლიოს ისტორიაში პირველ ყრილობას, რომლებიც თავის საზღვრებში ითვლიან 170 მილიონ ერთეულს.

ალექსი მაქსიმეს-ძე სტოვებს ტრიბუნას; კვლავ გაისმის მქუხარე ტაში და მისასალმებელი შეძახილები.

ყრილობის პრეზიდიუმი

სიტყვა წინადადებისათვის ეძლევა საბჭოთა მწერლების კავშირის ლენინგრადის განყოფილების თავმჯდომარეს ამხ. ტიხონოვს.

მოსკოვის, ლენინგრადის, უკრაინის, ბელორუსიის და ამიერ-კავკასიის სამი დელეგაციის სახელით ამხ. ტიხონოვი წინადადებას იძლევა არჩეულ იქნან ყრილობის საპატიო პრეზიდიუმის შემადგენლობაში

— სტალინი.

ბელადის საყვარელი სახელი მძლავრ გამოხმაურებას პოულობს დარბაზში — დიდხანს არ ცხრება მქუხარე ტაში, კიდით კიდემდე გაისმის „ვაშა". დარბაზი ფეხზე ამდგარი დიდხანს უკრავს ტაშს. მქუხარე ოვაციით ყრილობა საპატიო პრეზიდიუმში ირჩევს ამხ. სტალინს, მოლოტოვს, კაგანოვიჩს, ვოროშილოვს, კალინინს, ორჯონიკიძეს, კუიბიშევს, კიროვს, ანდრეევს, კოსიორს, ტელმანს, დიმიტროვს, გორკის.

ყრილობის თავმჯდომარედ მხურვალე ერთსულოვანი ტაშით ყრილობა ირჩევს ალექსი მაქსიმეს-ძე გორკის. საქმიან პრეზიდიუმში არჩეულია 52 კაცი, სამდივნოში — 15 კაცი, სამანდატო კომისიაში — 7 კაცი, სარედაქციო კომისიაში — 8 კაცი.

ამხ. ჟდანოვის მისალმება

„საკ. კ. პ. (ბ) ცენტრალური კომიტეტის და საბჭოთა კავშირის სახკომსაბჭოს სახელით მისალმებისათვის სიტყვა ეძლევა საკ. კ. პ. (ბ) ცენტრალური კომიტეტის მდივანს ამხ. ჟდანოვს, — აცხადებს საღამოს სხდომის თავმჯდომარე ამხ. მიკიტენკო. გაისმის მქუხარე ხანგრძლივი ტაში. მთელი დარბაზი ფეხზე დგება. მქუხარე ოვაცია.

ცენტრალური კომიტეტის და მთავრობის სახელით ამხ. ჟდანოვმა მხურვალე ბოლშევიკური სალამი გადასცა საბჭოთა მწერლების პირველ ყრილობას და მისი სახით — საბჭოთა კავშირის ყველა მწერალს, უდიდესი პროლეტარული მწერლის ალექსი მაქსიმეს-ძე გორკის მეთაურობით.

* *

შემდეგ სიტყვა მოხსენებისთვის ეძლევა ალექსი მაქსიმეს-ძე გორკის, რომელსაც ყრილობა ხანგრძლივ ოვაციას უმართავს.

ამხ. გორკი ლაპარაკობს წარსულის კულტურაზე, ბურჟუაზიულ კულტურაზე და წარსულის ლიტერატურული მემკვიდრეობის დაუფლების გრანდიოზულ ამოცანებზე.

— საბჭოთა წიგნის ძირითად გმირად ჩვენ უნდა ავირჩიოთ შრომა. ჩვენ უნდა დავისწავლოთ შრომის გაგება როგორც შემოქმედებითი პროცესის...

რევოლუციის კლასიკოსი ლაპარაკობს საბჭოთა ლიტერატურის აზვირთებულ ზრდაზე, ლიტერატურაზე პარტიული გავლენის ამოცანებზე.

* *

დონბასის მემაღაროელების სახელით ყრილობას მიესალმა ნიკიტა იზოტოვი.

მისალმება ამხ. სტალინს

შემდეგ პოეტი ვლადიმერ ლუგოვოი ყრილობის ყველა დელეგაციის სახელით წინადადებას იძლევა გაეგზავნოს მისალმება მსოფლიო პროლეტარიატის ბელადს და მწერალთა საუკეთესო მეგობარს — იოსებ ბესარიონის-ძე სტალინს. (ამხ. სტალინისადმი გაგზავნილი მისალმება მოთავსებული იქნება „კომუნისტის" შემდეგ ნომერში).

„პლებისციტის" წინ გერმანიაში

ბერლინი, 16 აგვისტო. „მესამე იმპერიის" მომავალი ისტორიკოსი, რომელსაც ექნება რიცხობრივად უფრო მეტი და ხარისხობრივად უფრო ობიექტური მასალა, ვიდრე თანამედროვე ჟურნალისტს, ვრცლად უნდა შეჩერდეს იმ საიდუმლოებით მოცულ პირობებზე, რომლებშიაც წარმოიშვა ჰინდენბურგის „პოლიტიკური ანდერძი".

ფელდმარშალმა, პრეზიდენტმა ჰინდენბურგმა ამა წლის 11 მაისს დასწერა და დაიბეჭდა თავისი „პოლიტიკური ანდერძი". თავისი სიცოცხლის უკანასკნელ დღეებამდე მას საჭიროდ არ ჩაუთვლია გადაესინჯა, შეესწორებინა ან შეევსო მის მიერ დაწ. წერილი. შეფერი „ბერლინ. ტაგებლატის" დღევანდელ ნომერში ამას იმით ხსნის, რომ ჰინდენბურგს არ ჰქონდა საფუძველი შეეცვალა ანდერძში თუნდაც ერთი სიტყვა. პირიქით, ყველაფერი ისე წარიმართა, როგორც ეს გათვალისწინებულია 11 მაისს დათარიღებულ დოკუმენტში.

როგორც ჩანს, „ეს ანდერძი" მუდამ ინახებოდა განსვენებული ფელდმარშალის შვილთან — პოლკოვნიკ ჰინდენბურგთან. მაგრამ არც გერმანიის პრესაში, არც გერმანიის საზოგადოებრივ წრეებში ამაზე კრინტიც არ დაძრულა. საზღვარგარეთის პრესაში ხშირად გადაკვრით აღნიშნავენ, რომ არსებობს ჰინდენბურგის რაღაც ანდერძი, მაგრამ გერმანიაში ამ ხმებს არავინ ეხმაურება და პირდაპირ უარყოფენ მის არსებობას. ბოლოს, პრეზიდენტის გარდაცვალებიდან თითქმის ნახევარი თვის შემდეგ, „პლებისციტისათვის" გაცხოველებული მზადების მომენტში, პოლკოვნიკმა ჰინდენბურგმა გადასცა პაპენს მამის ანდერძი, რომელიც მიმართულია „გერმანიის ხალხისა და მისი კანცლერისადმი".

გაუგებარ საიდუმლოებითაა მოცული ეს უაღრესად არართული დოკუმენტი და არ უნდა გვიკვირდეს, თუ საზღვარგარეთის პრესაში არსებობს სხვადასხვა აზრი ჰინდენბურგის ანდერძის წარმოშობის და ხასიათის შესახებ.

საბჭოთა ჩრდილოეთ-ოსეთის 10 წლის თავი

ჩრდ.-ოსეთის ავტონომიური ოლქის აღმასკომის თავმჯდომარეს

ამიერ-კავკასიის ცაკი, ამიერ-კავკასიის მშრომელთა სახელით მხურვალე ბოლშევიკურ სალამს უძღვნის ჩრდილოეთ-ოსეთის მუშებს, კოლმეურნეებს და ყველა მშრომელს საბჭოთა ჩრდილოეთ-ოსეთის 10 წლისთავზე.

იზრდება და მტკიცდება საბჭოთა სამხრეთ-ოსეთი. სახელოვანმა გზამ, რომელიც განვლო სამხრეთ-ოსეთმა საკ. კ. პ. (ბ) ჩრდილოეთ-კავკასიის სამხარეო კომიტეტის ხელმძღვანელობით, ერთხელ კიდევ დაადასტურა ლენინურ-სტალინური ნაციონალური პოლიტიკის სისწორე.

ა.-კ. ცაკი დარწმუნებულია, რომ პარტიის მე-17 ყრილობის გადაწყვეტილებათა განუხრელად განხორციელებით, სამხრეთ-ოსეთის მშრომელები ბრწყინვალედ შეასრულებენ მეორე ხუთწლედის მეორე წლის გეგმას.

ა.-კ. ცაკის თავმჯდომარე შ. მახარაძე.

17 აგვისტო 1934 წ.

ჩვენი ავიატორების ყოფა-ცხოვრება

სურათზე: ავიატორების ღამის სანატორიუმში. მარცხნივ — სანატორიუმის ამბულატორიაში, შუაში — სამკითხველო დარბაზში, მარჯვნივ — თავისუფალ დროს პილოტები ერთობიან მუსიკით.

გრძელდება უტიფარი ანტი-საბჭოთა კამპანია

იაპონურ-თეთრგვარდიული გაზეთების ველური ჭორები სადგურ პოგრანიჩნაიაზე მყოფ საბჭოთა კონსულის შესახებ

ხაბაროვსკი, 16 აგვისტო. (ტასს). როგორც ხარბინიდან იუწყებიან, დღეს ხარბინის ყველა გაზეთებმა გამოაქვეყნეს ახალი სენსაციური ცნობა, პროვოკაციული ბრალდებებით სადგურ პოგრანიჩნაიაზე მყოფ საბჭოთა საკონსულოს მიმართ.

ხარბინის გაზეთები იქამდე მიდიან, რომ საბჭოთა საკონსულოს და, კერძოდ, პერსონალურად კონსულს ამხ. სტელმახს აბრალებენ არც მეტს, არც ნაკლებს... სად. პოგრანიჩნაიაზე იაპონიის სამხედრო მისიაზე შეიარაღებული თავდასხმების ორგანიზაციას და „ა. წ. მარტში, ერთერთი ასეთი თავდასხმის დროს, მისიის დარაჯის — თეთრგვარდიელის მკვლელობას.

მოყვანილი ცნობა მოწმობს, რომ პროვოკატორები არ კმაყოფილდებიან თავდასხმებით მარტო აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზაზე და ახლა ამზადებენ უფრო სერიოზულ პროვოკაციას სადგურ პოგრანიჩნაიაზე მყოფ საბჭოთა საკონსულოს გარშემო.

ხარბინის საქმესთან გაცნობილი წრეების მტკიცებით, მოიპოვება სრულიად ზუსტი ცნობები იმის შესახებ, რომ გაზეთების ეს პროვოკაციული ცნობა ინსპირირებულია იაპონიის სამხედრო მისიის მიერ ხარბინში (ადს).

მანჯურიის პოლიციის იერიში

აღმ. ჩინეთის რკ. გზის მუშათა კოოპერატივის წინააღმდეგ

ხაბაროვსკი, 14 აგვისტო. აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზაზე თავდასხმების საერთო გაძლიერებასთან ერთად, მანჯურიის პოლიციამ დაიწყო გალაშქრება აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზის მუშათა და მოსამსახურეთა კოოპერატივის საქმიანობის წინააღმდეგ. როგორც ხარბინიდან იუწყებიან, 10 აგვისტოს კოოპერატივის დუქან-ვაგონში, რომელიც სადგურ იმიანპოზე იდგა, გამოცხადდა პოლიცია. პოლიციამ განაცხადა, რომ მან პოლიციის დეპარტამენტისაგან მიიღო ახალი ბრძანება იმ ვაგონ-დუქნების ვაჭრობის შეზღუდვის შესახებ, რომლებიც დადიან მიმოდიან აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზაზე. აღნიშნულ ბრძანების პუნქტებს შორის არის მოთხოვნა დუქან-ვაგონის ყოველ ცალკეულ რეისზე გამოთხოვილ იქნას ხელისუფლების სპეციალური ნებართვა. კოოპერატივი ვალდებულია ყოველი დუქან-ვაგონის რაიონის მოქმედების ფარგლებში წარადგინოს მყიდველთა ზუსტი სიები, აგრეთვე ვაგონში არსებული საქონლის სიები. მოცემულ პუნქტში ვაჭრობის დამთავრების შემდეგ კოოპერატივი ვალდებულია წარუდგინოს პოლიციას მყიდველთა სახელობითი სიები იმის აღნიშვნით, თუ ვის, რამდენი და რა საქონელი მიყიდა. ამ ბრძანების ამა თუ იმ პუნქტის შეუსრულებლობისათვის ვაგონ-დუქნებს დაედებათ დიდი ჯარიმა და ორჯერ დაჯარიმების შემდეგ ბრძანების დამრღვევნი გასახლებულნი იქნებიან მანჯოუგოდან.

მანჯურიის ხელისუფლების ეს ახალი ღონისძიება აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზის მუშათა და მოსამსახურეთა კოოპერატივის მიმართ ისახავს ერთსადაიმავე მიზანს — შექმნას აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზელებისათვის ისეთი პირობები, რომლებშიაც მისი მუშაობა შეუძლებელი გახდება.

აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზის მოსა[illegible]რატივის ვაგონ-დუქნების, გარეშე, რომლებიც გაფანტული არიან პატარა სადგურებსა და ასაქცევებზე, სადაც არ მოიპოვება მომარაგების სხვა საშუალება, არ შეუძლიათ არსებობა რკინიგზელთა კოოპერატივის ვაგონ-დუქნების გარეშე, რომლებიც მიდიან გზისპირზე.

მანჯურიის ხელისუფალთა ახალი ღონისძიება, რომელიც ფაქტიურად კრძალავს ვაგონ-დუქნების საქმიანობას, განსაკუთრებით მძიმე მდგომარეობაში აყენებს გზის მოსამსახურეებს (ადს).

„ხარბინი და ტოკიო შეუძლებლად ხდიან მოლაპარაკებას"

პარიზი, 16 აგვისტო. „ევრი", ეხება რა ცნობას აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზაზე საბჭოთა მოქალაქეების დაპატიმრების შესახებ, წერს, რომ დაპატიმრება მოხდა სწორედ აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზის შესახებ წარმოებული მოლაპარაკების შეწყვეტის წინადღით. მოლაპარაკების შეწყვეტა გამოიწვია იმან, რომ შეუძლებელია დაეთანხმო მანჯოუგოს პრეტენზიებს, რომელსაც სურს მიიღოს გზა ჩალისფასად.

„საბჭოთა კავშირმა, — აღნიშნავს გაზეთი, — საგრძნობი ნაბიჯი გადადგა მშვიდობიანობის ინტერესებისათვის, როცა იგი დასთანხმდა დაეთმოს აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინის გზა მისაღებ პირობებში. ხარბინი და ტოკიო შეუძლებლად ხდიან მოლაპარაკებას. დღეს ისინი კიდევ უფრო შორს მიდიან. იწყება დიპლომატიური პროვოკაციების სტადია". (ადს).

„საბჭოთა კავშირი შორეულ აღმოსავლეთში უფრო ძლიერია, ვიდრე წინათ".

ლონდონი, 16 აგვისტო. „მანჩესტერ გარდიანი" აღმოსავლეთ ჩინეთის რკინიგზის გაყიდვის შესახებ წარმოებულ მოლაპარაკებისადმი მიძღვნილ სტატიაში წერს: — „თუ იაპონელები ფიქრობდნენ, რომ ისინი შესძლებენ აიძულონ საბჭოთა კავშირი ფაქტიურად აჩუქოს მათ გზა, ისინი მოტყუვდნენ თავის ანგარიშში. არის საზღვარი დათმობისათვის, რაზედაც შეიძლება წავიდეს რომელიმე სახელმწიფო, ხოლო საბჭოთა კავშირი შორეულ აღმოსავლეთში უფრო ძლიერია, ვიდრე წინათ.

ეხება რა საბჭოთა 20 რკინიგზელის ამას წინათ დაპატიმრებას, გაზეთი აცხადებს: „იაპონელებისათვის ადვილი არ იქნება დაარწმუნონ მსოფლიო, რომ საბჭოთა რკინიგზელებს შეუძლიათ აფეთქონ თავისი საკუთარი მოწყობილობა ან შეთქმულებათა მოწყობით სასწორზე დადვან თავისი სიცოცხლე იმ დროს, როცა სავსებით ნათელია, რომ მათი საკუთარი მთავრობის მთავარი სურვილი მდგომარეობს იმაში, რომ თავიდან აიცილონ ყოველგვარი გართულებანი აღმოსავლეთში" (ადს).

მარგანეცი

15 აგვისტო

ასაქონლო პროდუქციის გამოშვება (ტონობით)

[illegible]	ფაქტიურად	%
3.330	3.195	96

ვაგონების მიწოდება

ითხოვეს	მიაწოდეს	დაიტვირთა
192	192	192

უმაღლესი პილოტაჟის ორი ფიგურა

მოსკოვი, 16 აგვისტო. 16 აგვისტოს ტუშინსკის აეროდრომზე საბჭოთა პლანერისტებმა ამხ. კოშიცმა და გავრიშმა გრიბოვსკის კონსტრუქციის „გ-9" პლანერზე მსოფლიოში პირველად მოახდინეს უმაღლესი პილოტაჟის ორი ფიგურის დემონსტრაცია: ფიგურა „იმელმანი" და „კასრი".

ფიგურა „იმელმანი" მდგომარეობს შემდეგში: როცა მკვდარი მარყუჟის მკეთებელი პლანერი მარყუჟის უმაღლეს წერტილს აღწევს, იგი განაგრძობს შემდგომ ფრენას ბორბლებით ზემოთ ჰორიზონტალურად შებრუნებული მიმართულებით, ხოლო შემდეგ ხურავს მარყუჟს და უბრუნდება პირვანდელ მდგომარეობას.

ფიგურა „კასრი" მდგომარეობს იმაში, რომ პლანერი ჰორიზონტალურად ფრენის დროს ორჯერ გადატრიალდება ფრთაზე.

ეს უაღრესად ძნელი და რთული ფიგურები უმოტორო აპარატისათვის, როგორიც პლანერია, დღემდე მსოფლიოში არსად არ ყოფილა ნაჩვენები პლანერზე (ადს).

ჩაის კრეფა 15 აგვისტოსათვის

(„საქ. ჩაის" ცნობებით)

15 აგვისტოსათვის საქართველოს საბჭოთა, კოლექტიურ და ერთპიროვნულ მეურნეობებში მოკრეფილი იყო სულ 5.051177 კილოგრამი ჩაის მწვანე ფოთოლი, რაც წლიური გეგმის 83,2 პროცენტს უდრის. ამავე რიცხვისათვის 4 თვის (მაისი, ივნისი, ივლისი, აგვისტო) კრეფის გეგმა შესრულებული იყო 95,2 პროცენტით, კერძოთ აგვისტოს გეგმა კი 74,5 პროცენტით.

ჩაის მწვანე ფოთლის კრეფისა და დამზადების გეგმის შესრულებაში განსაკუთრებით წინ მიდიან ნატანების, დიდიჭყონისა და ჩაქვის საფაბრიკო რაიონები. მაგალითად: ნატანების ჩაის ფაბრიკამ (დირექტორი ვ. ჭანუყვაძე) 15 აგვისტოსათვის მწვანე ფოთლის დამზადების წლიური გეგმა 99,6 პროცენტით შესრულა. ოთხი თვის გეგმა 114,4 პროცენტით. აგვისტოს გეგმა კი 15 დღით ადრე 133,4 პროცენტით.

დიდიჭყონის ჩაის ფაბრიკას (დირექტორი ჩაგუნავა) ამავე რიცხვისათვის წლიური გეგმა შესრულებული ქონდა 105,5 პროცენტით, აგვისტოს გეგმა — 120,1 პროცენტით. ჩაქვმა კი ოთხი თვის გეგმა შეასრულა 103,6 პროცენტით.

ყველაზედ უფრო ჩამორჩენილია ოკრიბის საფაბრიკო რაიონი. ოკრიბის ჩაის ფაბრიკამ (დირექტორი კუპრეიშვილი) 12.000 კილოგრამი ჩაის ფოთოლი უნდა მიიღოს. ეს გეგმა მას 15 აგვისტოსათვის შესრულებული ჰქონდა მხოლოდ 44,9 პროცენტით. ოთხი თვის გეგმა 50,8 პროცენტით. გარდატეხა მათ არც აგვისტოში მოუხდენიათ. აგვისტოს გეგმა აქ შესრულებულია 24,7 პროცენტით.

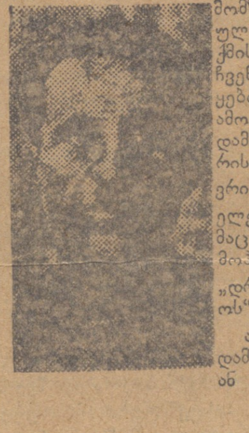
აგვისტოს პირველი ნახევრის გეგმა ვერ შეასრულა აგრეთვე ხონის, შრომის, წალენჯიხისა და გალის ჩაის ფაბრიკებმა.

საერთოდ ჩაის ფაბრიკების უმეტესობა (21 ფაბრიკიდან 17-მა) ჩაის კრეფის აგვისტოს გეგმას გადაჭარბებით ასრულებს, მაგრამ ეს არ შეიძლება ითქვას გადამუშავებული ჩაის ხარისხზე. ზოგიერთი ფაბრიკის ხელმძღვანელები ჩაის მწვანე ფოთლის გეგმის შესრულების შემდეგ თვითკმაყოფილებას ეძლევიან და ივიწყებენ, რომ ამჟამად ფოთ. დამზ. გეგმის შესრულებასთან ერთად მთავარია ჩაის მზაპროდუქციის ხარისხის გაუმჯობესება.

მაღალიეწრის ჩაის ფაბრიკამ (დირექტორი ლორია), რომელმაც 4 თვის ფოთლის დამზადების გეგმა 98 პროცენტით შეასრულა, ხოლო აგვისტოს 15 დღის გეგმა 2,5 პროცენტის გადაჭარბებით, თითქმის სრულიად არ გამოუშვია პირველი ხარისხის ჩაის მზაპროდუქტი. მეორე ხარისხის ჩაი კი 75 პროცენტს აღემატება. მსგავს მაგალითებს ადგილი აქვს სხვა ფაბრიკებშიც.

ახლა ამოცანა იმაში მდგომარეობს, რომ ჩაის კრეფისა და დამზადების ტემპების გაძლიერებასთან ერთად ვიბრძოლოთ მზაპროდუქციის ხარისხის გაუმჯობესებისათვის. ჩ[illegible]ჭოთა ორგანიზაციებს, პირველ რიგში კი ჩაის ფაბრიკის ხელმძღვანელებს მტკიცედ უნდა ახსოვდეს, რომ მათი მუშაობა ჩაის დარგში შეფასებული იქნება იმის მიხედვით, თუ ვინ როგორ გააუმჯობესებს ჩაის მზაპროდუქციის ხარისხს.

გაზეთის საუკეთესო დამტარებელი



გაზეთების ხელისმომწერეთათვის დროულად დარიგების საქმის მოწესრიგება ჩვენი საფოსტო უწყების გადაუდებელი ამოცანაა. გაზეთების დამტარებელთა შორის ჯერ კიდევ ბევრია შემთხვევითი ელემენტი, რომლებმაც ამ საქმეს ხელი მოჰკიდეს, როგორც „დროებით სამუშაოს".

არიან საუკეთესო დამკვრელებიც, არიან ისეთი დამტარებლები, რომლებიც დროულად აწოდებენ ხელისმომწერლებს გაზეთებს, ასრულებენ გაზეთებზე ხელისმოწერის გეგმას და სხვ. ასეთი საუკეთესო დამკვრელია ამხ. ელიაზარ ეგიაზაროვი, რომელიც დამკვრელური მუშაობისათვის 6-ჯერაა დაჯილდოებული. ეგიაზაროვი ნამდვილი დამკვრელური მუშაობის მაგალითებს აძლევს სხვა დამტარებლებს. მას კარგად იცნობენ — არსენალის, ელურეთის, სვერდლოვისა და ლამაგურიძის ქუჩებზე მცხოვრები ხელისმომწერლები, რომლებმაც მოითხოვეს, რომ ამხ. ეგიაზაროვი კვლავ დატოვებული იქნეს ამ ქუჩებზე გაზეთების დამტარებლად.

სურათზე: დამკვრელი დამტარებელი ამხ. ე. ეგიაზაროვი.

ბრონეულა-გუმბრინის შტო მზად იქნება 25 აგვისტოსათვის

ოქტომბრის რევოლუციის წლისთავზე წყალტუბოში შევა პირველი მატარებელი.

ქუთაისი, 17 აგვისტო. ბრონეულა-ქუთაისი - გუმბრინის რკინიგზის ახალი შტოს მშენებლობა მთავრდება. ლიანდაგის დაგების დამთავრებამდე სულ რამოდენიმე დღე დარჩა. მუშათა და ინჟინერ-ტექნიკოსთა მიერ აღებული ვალდებულების თანახმად ლიანდაგის დაგება და გზის გადასწორება უნდა დამთავრდეს 25 აგვისტოსათვის. მუშაობაში აღებული ტემპები სავსებით უზრუნველყოფენ ამ ვალდებულების განხორციელებას. პირველ უბანზე რელსები დაგებულია 16 კილომეტრის მანძილზე. მეორე უბანზე დამთავრებულია მიწის სამუშაოები, იწყება რელსების დაგება.

ამ დღეებში დაიწყება ტერნალი—კურორტ წყალტუბოს რკინიგზის შტოს მშენებლობა. წყალტუბოში პირველი მატარებელი შევა 7 ნოემბერს. ამავე დროისათვის დამთავრებული იქნება წყალტუბოში სადგურის, სასადგურო საცხოვრებელი ბინების და სხვ. მშენებლობა.

ტ. ა. ს. ს.-ი ამუშავებულია ნაწილობრივ

გუშინ საღამოს დაწყებულ იქნა ქალაქის ავტომატური სატელეფონო სადგურის ქსელისადმი აბონენტების შეერთება და მათი გამოთიშვა ძველი სატელეფონო ქსელიდან. საღამოს 8 საათსა და 15 წუთზე ტასს-ის მშენებლობის უფროსის ამხ. როსტომიანის განკარგულებით ახალ ქსელს შეუერთდა 700 აბონენტი. შეერთებისთანავე მსხვილ საწარმო დაწესებულებებში გაიგზავნენ ტექნიკოსები და მექანიკოსები ავტომატური სატელეფონო ქსელის ამუშავებისას შექმნილი დეფექტების გამოსასწორებლად და ტელეფონის მუშაობის მოსაწესრიგებლად.

სულ მთელ საღამოს განმავლობაში ტასს-ის ქსელს შეუერთეს 3.400 აბონენტი. გამოყოფილ იქნა სპეციალური სავარიო ბრიგადა, რომელსაც დავალებული აქვს ახალი ტელეფონის მუშაობის დაუყოვნებლივ მოწესრიგება. ამავე დროს კავშირგაბმულობის სპეციალისტები შეუდგნენ აბონენტების შეერთების სისწორის შემოწმებას.

ამხ. გ. ხომერიკის ხსოვნას

14 აგვისტოს დაიღუპა ამხ. გიორგი (გორდისი) ხომერიკი. განსვენებული იყო ჩვენი სოციალისტური მშენებლობის ერთგული და მომზადებული მუშაკი. სრულიად ახალგაზრდა, ნიჭიერი და ენერგიით სავსე, ის მუდამ დიდ ენთუზიაზმს იჩენდა თავის მუშაობაში, რაც უდროოდ შეაწყვეტინა მოულოდნელმა სიკვდილმა.

პარტიის რიგებს გამოაკლდა ერთერთი თავდადებული და სიცოცხლით სავსე მებრძოლი მუშაკი, მეგობარ-ამხანაგებს იშვიათი ადამიანი, ხოლო თავის ოჯახს — მამა და მზრუნველი.

დიდია ეს დანაკლისი, მძიმეა ჩვენი მწუხარება! მშვიდობით ამხანაგო გორდის!

ს. მეგრელიშვილი, კ. ორაგველიძე, ა. დოლიძე, მ. კვარაცხელია, თ. დოლიძე, კ. ხომერიკი, ს. გოდაბრელიძე, რ. მელაძე, ი. დოლიძე, მ. სირაძე, ალ. გადახამაძე, დ. კობახიძე, შიო დოლიძე, მ. ხომერიკი, ნ. ნიკოლაიშვილი, ს. ივანიძე, ს. მჟავანაძე, ნ. ზომლეთელი, ს. ეული, ვ. სამსონიძე, ა. წაწაშვილი, ე. პოლუმორდვინოვი, ი. ვაკელი.

ქუთაისის პედინსტიტუტის სტუდენტები მოსკოვსა და ლენინგრადში

რუსული ენის შესწავლაში განსაკუთრებით წარჩინებული 15 სტუდენტი ქუთაისის პედინსტიტუტის დირექციამ დააჯილდოვა მოსკოვსა და ლენინგრადში ერთი თვის მივლინებით.

მუშათა კლუბებსა და ბაღებში

ტრამვაის კლუბში — საკ. საავიაციო დღისათვის მიძღვნილი საღამო.

პლეხანოვის სახ. მუშათა კლუბში — საკ.

* *

საავიაციო დღისათვის მიძღვნილი საღამო, ბაღში კინო.

* *

ორჯონიკიძის სახ. საზაფხულო ბაღში — საკ. საავიაციო დღისათვის მიძღვნილი საღამო, ბაღში კინო. მასობრივი ცეკვა-თამაში.

* *

ვოროშილოვის სახ. საზაფხულო ბაღში — საკ. საავიაციო დღისათვის მიძღვნილი საღამო, კინო და სხვა გასართობები.

* *

მერეინსკის სახ. ბაღში — (ყოფ. „სტელა") — საკ. საავიაციო დღისათვის მიძღვნილი საღამო.

პარტკალენდარი

საქ. კ. პ. (ბ) ცენტრ. კომიტეტის კულტურისა და ლენინიზმის პროპაგანდის განყოფილებაში, ამხ. ორაგველიძის კაბინეტში, 19 აგვისტოს საღამოს 8 საათზე შესდგება თათბირი საავადმყოფოების მდგომარეობის გამოკვლევის შედეგების შესახებ. თათბირს აუცილებლად უნდა დაესწრონ შემდეგი ამხანაგები: კუპაიძე, გოცირიძე, ბოკუჩავა (ჯანსახკომი), მამარდაშვილი (მედსანშრომის კავშირი), კილურაძე, იაშვილი, მამინაიშვილი და ყენია; ელიავა (ფინსახკომი).

ოქტომბერი 7, 9, 11.	ხმოვანი ფილმი უკანასკნელი 3 დღე „ჩელუსკინი"
დამკვრელი საზაფხ. 6-30 8, 9-30 11 დამკვრელი საზამთ. 8-45, 10, 11-15	მხატვრული კომედია ნამდვილი კავკასიელ
ეთერი საზაფხ. 9, 11	სახუმარო კომედია სისწრაფე და შეტევა მთ. როლში ჰაროლდ ლოიდი
ტემპი (საზაფხ.) 9, 11.	ახალი ფილმი ანუში ოვანეს თუმანიანის მოთხრობით
„26"-ის სახელ. სეანსი 9, 11	სომხეთკინოს ნაწარმოები გიქორი
რ. ლიუქსემბურგის სახელობის სეანსი 7, 9, 11	სახკინმრეწვის ნაწარმოები გოშური სისხლი
„კომინტერნი" საზაფ. (დიდუბე) 9. 11.	საზღვარგარეთული ფილმი მეკრიფე—პატაშონი

ს. ორჯონიკიძის სახ. რაი აბჭო აცხადებს 1912 წ. დაბადებულ იმ წვევამდელთა საყურადღებოდ, რომელნიც მიწერილი არიან ორჯონიკიძის სახელობის გასაწვევ უბანზე რომ ა. წ. 20 აგვისტოს, საღამოს 8 საათზე ვოროშილოვის სახელობის კლუბში (კომინტერნის ქ. № 3) შესდგება

წვევამდელთა და მათი ოჯახის წევრების

კონფერენცია

დღის წესრიგი:

1. მოხსენება მე 2 ქ. მ დივიზიის პოლიტგანყოფილების უფროსის ამხ. პ. მიროტაძის საერთაშორისო მდგომარეობის შესახებ და ჩვენი ქვეყნის ამოცანები თავდაცვის საქმეში.
2. მოხსენება ამხ. ვაჭაჭკორიასი წითელ არმიელთა რიგებში გაწვეულ წვევამდელების მოღვაწეობის შესახებ.

დასწრება ყველა წვევამდელების და მათი ოჯახის წევრებისა სავალდებულოა.

მოხსენების შემდეგ წარმოდგენა და კონცერტი.

6 398 ორჯონიკიძის სახ. რ საბჭო.

რუსთაველის თეატრი რესპ. სახალხო არტ. სანდრო ახმეტელის ხელმძღვანელობით 1934-35 წ. სეზონი.

რუსთაველის თეატრის სტუდიაში მისაღები გამოცდები გარდა ტფილისისა ჩატარდება საქართველოს შემდეგ რაიონულ ცენტრებში: თელავში, სიღნაღში, გორში, ხაშურში, ზესტაფონში, ზუგდიდში, ფოთში, ოზურგეთში, ხონში, სამტრედიაში, სენაკში, ბათომში, ქუთაისში და სოხუმში.

ადგილებზე მივლინებული იქნება სპეც. საგამოცდელო კომისია. სტუდიაში მიღებული ახალგაზრდობა უზრუნველყოფილი იქნება სტიპენდიებით, ბინებით და კვებით.

გამოცდებში მონაწილეობის მსურველებმა განცხადებები უნდა შეიტანონ თავიანთ რაიონის განათლების განყოფილებაში, ასლი განცხადებისა კი გადმოგზავნონ რუსთაველის თეატრში—დირექციის სახელზე.

გამოცდების დღე ცალკე იქნება გამოცხადებული პრესაში.

3—2 ი. 39 დირექცია.

ექიმი ს. ა. დიმელი

დაამთავრა პარიზის და ბერლინის უნივერსიტეტები

სახის სილამაზის მოვლა

რადიკალურად სპობს სახის ყოველგვარ დეფექტებს: ნაოჭებს, ლაქებს მუწუკებს, სიწითლეს, ფორების გაფართოებას, ეკზემას, აქერცლას თმის გაცვენას ქერტლს და სხ. ძნელაძის ქ. №

10—9 630

ტფილისის ავტომატიურ სატელეფონო ქსელის დირექცია იუწყება

რომ 17 აგვისტოს, 8 საათიდან 9 საათსა და 30 წუთამდე იწარმოებს ტფილისის ხელის სადგურის აბონენტთა გადაყვანა ავტომატიურ სადგურზე ავტომატიურ სატელეფონო ქსელით მუშაობისათვის.

დირექცია თხოვს აბონენტებს 6 საათიდან წესიერად მოხსნან პლომბები ავტომატიური ტელეფონების დისკოებს და დაიწყონ მუშაობა ავტომატით.

ავტომატიური სატელეფონო ქსელით სარგებლობის წესები მოყვანილია ახალ სააბონენტო წიგნაკებში.

აღნიშნული წიგნაკები აბონენტებმა უნდა შეიძინონ საქცნობის კიოსკებში.

საბონენტო წიგნაკის ყდაზე მილიციის გამოსაწვევი № 08 შეცდომითაა ნაჩვენები. მილიციის გამოსაძახებლად უნდა აიწყოს № 02.

დირექცია უფლებას იტოვებს 6 დღის განმავლობაში დასტოვოს უმოქმედოდ იმ აბონენტთა ნაწილი, რომლებიც ტექნიკური მიზეზებით არ არიან გადაყვანილი ავტომატურ ქსელზე. დაზიანების შემთხვევაში აცნობეთ ავტომატ. სატელ. ქსელის დაზიანებათა ბიუროს ან დარეკეთ № 09.

6. 897. ავტომატიურ სატელეფონო ქსელის დირექცია.

ხანგრძლივი ავადმყოფობის შემდეგ დავკარგეთ უსაყვარლესი

გრიგოლ ნესტორის-ძე მამალაძე

რასაც ვაუწყებთ საზოგადოებას, გაუბედურებულნი ბებია ლიზა, მშობლები: ნესტორი, ქრისტინე, ძმა ლეო და დაი ქეთო, დაკრძალვა 18 აგვისტოს ჩოხატაურში. ანგ. № 513

გულდამწვარი მშობლები: დაფინ და სიმონ, ცოლი ნინა, ძმები: გოგი, ბიჭიკო, იუწყებიან, რომ 18 აგვისტოს, 6 საათზე კუკიის სასაფლაოზე დანიშნულია სამოქალაქო პანაშვიდი მათთვის დაუვიწყარ

კოლია ბარბაქაძის

ხსოვნის აღსანიშნავად.

ნიკოლოზ და მაგდანე ჩიგოგიძეები შვილებით: გალაქტიონ, მარგარიტა, ნინა, პოლა; სიძე ტარიელ მჟავია, აუწყებს საზოგადოებას უსაყვარლესი სიძის ეკონომისტ

აკაკი (ალიოშა) დავ.-ძე კანდელაკის

გარდაცვალებას. დაკრძალვა 18 აგვისტოს 6 საათზე. ქვ. 4816

სრულ. საქართველოს საბჭოთა მწერლების კავშირის გამომცემლობა „ფედერაციის" თანამშრომლები მწუხარებით იუწყებიან, გამომცემლობის გამგეს, იაკინთე ხომერიკის ძმის

გიორგი (გოგი) ხომერიკის

უდროოდ გარდაცვალებას. ქვ. 4813

დამწუხრებულნი: ცოლი მაკრინე, შვილები: გრიშა, კოტე, ნინა, შუშანა, მარგალიტა, აკაკი ძოწენიძეები, რძალი ნათუშა გამსახურდია შვილისშვილი რენიკო იუწყებიან ძვირფასს

რაჟდენ იობის-ძე ძოწენიძის

გარდაცვალებას, დაკრძალვა სოფ. როკითში (ბაღდათის რ.) 19 აგვისტოს, ქვ. 4817

გიორგი (ჟორა) რევიშვილი ცოლშვილით გულითადი მწუხარებით იუწყება ამხანაგ ალექსანდრე თინიკაშვილის შვილის

პატარა თენგიზის

გარდაცვალებას. ქვ. 4811

შვილი ფიდოსი, სიძე სიმონ ქვარიანი მწუხარებით აუწყებენ საზოგადოებას, რომ 19 აგვისტოს ქ. ხონში მაცხოვრის სასაფლაოზე 5½ საათზე დანიშნულია სამოქალაქო პანაშვიდი საყვარელ მშობლების

დარისპან და ეკა ჭავჭანიძეების

ხსოვნის აღსანიშნავად. ქვ. 4810

მწუხარებაში მყოფნი: ქმარი რომანი შვილით პატარა გოგუნათი, მამამთილი კონსტანტინე იმნაძეები, მული, მარო აბაშიძე ქმარშვილით, იუწყებიან ძვირფასი მეუღლის და რძლის

ოლია ტუსკია—იმნაძის

გარდაცვალებას. დასაფლავება დღეს ს. აცანაში. ქვ. 4823

უახლოესი მეგობრები: იასე, ნიკო ბართიშვილები, ფ. იმედიძე, გ. მაჩაბლიშვილი, გ. ქადაგიძე, ი. მიქელაძე, გ. ცისკარიშვილი იუწყებიან, რომ 13 აგვისტოს უდროოდ გარდაიცვალა ძვირფასი ამხანაგი, ახალგაზრდა ეკონომისტი

შაქრო ილიკოს-ძე იმედიძე

ქვ. 4806

შალიკო ცირეკიძე, შალიკო ქევანიშვილი, კაკუ ბერიკაშვილი, გრამიტო ჯინჯიხაძე, გოგია ალფაიძე, თენგიზ ნიჟარაძე, ვაჟია ცქიტიშვილი, საშა კოსტავა მწუხარებით იუწყებიან საუკეთესო მეგობრისა და ამხანაგის

ალიოშა კანდელაკის

უდროოდ გარდაცვალებას. ქვ. 4822

სრ. საქ. საბჭოთა მწერლების კავშირი თანაგრძნობას უცხადებს კავშირის წევრის ამხ. იაკინთე ლისაშვილს მისი ძმის

გოგი ხომერიკის

უდროოდ გარდაცვალების გამო. ქვ. 4818

შვილი კოლია, რძალი ელენა, შვილებით ნათელა და შოთა ჭავჭანიძეები, უახლოესი ნათესავები ქსენია და არტემი ალიბეგაშვილები აუწყებენ ნათესავებს და მეგობრებს მათთვის დაუვიწყარ

ეკატერინე (ეკა) დუტუს ას. ჭავჭანიძის

გარდაცვალებას. ქ. სურამში. ქვ. 4820

სარეწაო კავშირის თანამშრომლები: ვ. ჩლაიძე, ალავიძე, გ. შოთაძე, გ. ლორთქიფანიძე, ს. ივანიძე, ბ. აივაზოვი, პ. პატარიძე, გ. კიკნაძე, ნ. შიშნიაშვილი, ი. თალაკვაძე, ბ. ხომერიკი, გ. პაიჭაძე, გ. ჯაფარიძე, ნ. ბარამიძე, ქ. ჯაყელი, იუწყებიან ყოფ. პრეზიდიუმის წევრის

გოგი ხომერიკის

უდროოდ დაღუპვას. ქვ. 4815

გულმოკლული ბიძა ივანე კონსტანტინეს-ძე ტრაპაიძე შვილებით, ბიცოლა ლენა, ბაბუა კონსტანტინე იუწყებიან მათთვის უსაყვარლეს, დაუვიწყარ სიძის

გიორგი (გორდისი) ბარნ.-ძე ხომერიკის

უდროოდ გარდაცვალებას. ქვ. 4821

გულდათუთქულნი მშობლები: ალექსანდრე გაბრიელის-ძე და ბარბალე მიხეილის ასული თინიკაშვილები იუწყებიან მათთვის ძვირფას და დაუვიწყარ პატარა

თენგიზი თინიკაშვილის

გარდაცვალებას. გამოსვენება 18 აგვისტოს 4½ საათ. ბინიდან. დიდუბის ქ. № 17 კუკიის სასაფლაოზე. ქვ. 4824

გულმოკლული მშობლები: აგენტო და ნინა, ბიძა გრიშა, ბებია ქეთო სულავები, კოტე და ნინა იაშვილები ვაუწყებთ ნაცნობთ და მეგობართ უსაყვარლესი

ნაზიკოს

უდროოდ გარდაცვალებას. დასაფლავება ს. საჯილაოში 18 აგვისტოს. ქვ. 4825

უახლოესი ამხანაგები ა. ხელაძე, ბ. მახარაძე, ვ. ზეთეიშვილი, ვ. უნგიაძე, ა. ჩიჩუა, კ. მზეიძე, ნ. ლორთქიფანიძე, გ. მახარაძე, ლ. ლოლუა, ზ. რამიშვილი, ლ. ღოღობერიძე და ვ. ლორთქიფანიძე მწუხარებით იუწყებიან საყვარელ ადამიანის

ამხ. გოგი ხომერიკის

უდროოდ დაღუპვას. ქვ. 4814

საქ. სახელმწიფო საგეგმო კომისიის ს.კ.პ. (ბ) პარტორგანიზაცია და ადმინისტრაცია იუწყებიან ამავე კომისიის პარტორგანიზატორის და პრეზიდიუმის წევრის

ამხ. გოგი ხომერიკის

უდროოდ გარდაცვალებას. დაკრძალვა 18 აგვისტოს 6 ს. ვერის სასაფლაოზე. გასვენება ბინიდან სასამართლოს ქ. № 6 ქვ. 4805

უახლოესი მეგობრები ი. მიქელაძე, ა. სიგუა, დ. სამადაშვილი, ლ. კარბელაშვილი, ა. ჭუმბურიძე, ე. მისაბიშვილი, ე. მესხი, შამათავა, რ. ზაალიშვილი, ა. ჩიქოვანი, მ. კოჩინაშვილი, ს. ნაცვლიშვილი მწუხარებით იუწყებიან ძვირფასს

გოგი ხომერიკის

უდროოდ დაკარგვას. ქვ. 4805.

ს. გოდაბრელიძე, მ. გავაშელი, ა. ხუციშვილი, ბ. ჩხარტიშვილი, გ. გეგეჭკორი, რ. ალავერდოვა, დ. თიკანაძე, ვ. ლეჟავა, ვ. ცომაია, ვ. ფლაძე, მ. იობაშვილი, მწუხარებას გამოსთქვამენ საუკეთესო მებრძოლ ბოლშევიკის, საგეგმო კომისიის პრეზიდიუმის წევრის ამხანაგ

გოგი ხომერიკის

უდროოდ დაკარგვის გამო. ქვ. 4805

გაუბედურებული ცოლი ლიდა შვილებით: ნოდარი და ვაშიკოთი აუწყებენ ნათესავთა და ნაცნობთ, საყვარელი, დაუვიწყარი

გიორგი (გორდისი) ხომერიკის

უდროოდ გარდაცვალებას. პანაშვიდი ყოველდღე 7 ს. გამოსვენება სასამართლოს ქ. № 6. 18 აგვისტოს 5 საათ. ქვ. 4806

უახლოესი მეგობრები: ათუშა ჭელიძე, საშა ივანიძე, იასონ დოლიძე და სოლომონ მჟავანაძე იუწყებიან იშვიათი ადამიანის და კარგი ამხანაგის

გიორგი (გორდისი) ბარნ.-ძე ხომერიკის

უდროოდ გარდაცვალებას. დაკრძალვა 18 აგვისტოს. ქვ. 4809

თავზარდაცემული ცოლი სარა—ანიკოთი, ძმები: შალიკო, გური, კუკური, დები: მერი, თამარა, სიძეები: ანდრო ძიძიგური და ივანე ნიშნიანიძე ოჯახით იუწყებიან

ალიოშა (აკაკი) კანდელაკის

გარდაცვალებას, გამოსვენება დღეს 6 საათზე. ყ. მიხ. საავადმყოფოს პროზექტურიდან ვერის სასაფლაოზე. ქვ. 4812

იუსტიციის სახ. კომისარიატის თანამშრომლები მამუკაშვილი, გარდაფხაძე, სტეპანოვა, ხატიაშვილი, ფხალაძე, ბერიძე, გეწაძე, ძნელაძე, ჯაყელი, ტურძელაძე, მღებროვი, კვერნაძე, მგალობლიშვილი, ფოფხაძე, დგებუაძე, თოდუა, ვგლოვობთ უფროსს გამომძიებლის

ამხ. ვიქტორ მუმლაძის

გარდაცვალებას. ქვ. 4819

დედა ლისა, ძმები: კასიანე, ელისო, რძლები: ოლია, ანეტა და ნინა ხომერიკები შვილებით, აუწყებენ ნათესავთ და ნაცნობთ საყვარელი და დაუვიწყარი

გიორგი (გორდისი) ბარნ.-ძე ხომერიკის

უდროოდ დაკარგვას. ქვ. 4806