Сумської області
Р-7641
19
1026

Управління СБУ
по Сумській області

фильтрационное

ДЕЛО

№ 31545

Ворона Вера
Григорьевна

Начато 5 апреля 1946 г.
Окончено 2 июля 1955 г.
на 9 листах

Р-7641
19
1026





МА ВЫСОТНОГО ПОЛЕТА
ЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

● *Е. Кольстон-Шеперд*

сделанное недав-
оне медицинским
компании Роллс-
С. Г. Хукер, да-
ние о том, какую
кно получать те-
х турбин британ-
дства.

оно показывает, как
стоит сделать, для
ерческий авиатранс-
можность полностью
преимущества реак-
я.

очитанной в Коро-
е искусств, доктор
что для повышения
ра», установившего
(975 километров в
звука (1 207 кило-
уровне моря) ныне
е газовые турбины,
голкающее усилие
в, потребуется заме-
дающими усилие в
в каждая.

Кукера, это можно
уже в текущем году.
е развивается в на-
раздо быстрее, чем
рудности конструи-
амолетов вытекают
бходимости преодо-
йства воздуха при
ях, но также и из
их проблем. Послед-
тах сводятся к тому,
ить самолет к пере-
больших скоростях и

Реактивные двигатели наиболее эффективно работают на больших высотах. Когда они займут свое место в регулярном пассажирском авиасообщении, воздушные корабли будут летать, повидимому, не ниже 9 000 метров.

С точки зрения скорости полета и дальности предпочтительно было бы летать на высоте порядка 15 000 метров.

Какую бы высоту ни выбрали, летчики и пассажиры несомненно будут требовать, чтобы давление воздуха внутри кабины соответствовало уровню не более 2 400 метров.

Эту разницу в давлениях надо будет восполнить нагнетанием в герметическую кабину воздуха, сгущенного до соответствующей плотности.

Мы имеем все основания рассчитывать на то, что в недалеком будущем в Британии будет создана герметическая кабина со всем необходимым оборудованием для полетов на больших скоростях при высоте порядка 9 000 метров.

Для того чтобы составить некоторое представление о характере встречающихся в этом деле трудностей, посмотрим, что надо сделать, чтобы дать возможность воздушному кораблю с реактивным двигателем, с общей нагрузкой около 40 000 килограммов, транспортировать пассажиров со скоростью порядка 800 километров в час на высоте около 15 000 метров с давлением в кабине, отвечающим высоте 2 400 метров.

Из перечисленных выше условий благоприятным фактором, способствующим работе компрессора, является только скорость.

Скорость в 800 километров в час, которой будет обладать разреженный высотный воздух при входе в компрессор, вызовет увеличение давления, отвечающее высоте 2 200 метров. Таким образом на долю самого компрессора остается компенсировать 10 500 метров высоты, чтобы воздух в кабине имел ту же плотность, что и на высоте 2 400 метров.

Для этого на высоте 15 000 метров необходимо повысить плотность воздуха в 4 с половиной раза.

Компрессор с таким коэфициентом компрессии, рассчитанный на обслуживание воздушного корабля грузоподъемностью 40 000 килограммов, должен был бы работать от мотора, развивающего на уровне моря мощность порядка 1 000 лошадиных сил. Отметим для сравнения, что моторы примерно такой же мощности были установлены на истребителях Королевских военно-воздушных сил во время битвы за Британию.

Компрессия указанной величины сопровождается значительным повышением температуры. В нашем примере воздух, если его сразу выпускать из компрессора, поступал бы в кабину с температурой 120 градусов Цельсия, — на 20 градусов выше точки кипения воды.

Нужна, стало быть, сложная система охлаждения. Чтобы сделать накачиваемый воздух приемлемым для пассажиров и экипажа, его температуру надо понизить до 20—30 градусов Цельсия.

Еще одна проблема возникает в связи с сухостью воздуха на больших высотах. На высоте 15 000 метров воздух фактически не содержит влаги.

Влага, которая каким-либо образом, благодаря случайному стечению обстоятельств, попадает на эту высоту, немедленно превращается в лед и быстро опускается до значительно меньшей высоты. Именно отсутствием влаги и объясняется та свобода от влияния метеорологических условий, которая достигается при полетах выше 7 500 метров.

Нагнетать в кабину абсолютно сухой воздух было бы почти столь же губительно для пассажиров, как и заставлять их дышать горячим воздухом. Влажность требует такого же серьезного внимания, как температура и плотность.

□

Насколько трудно обеспечить необходимую влажность, видно из того, что в нашем случае потребовалось бы вводить в кабину каждую минуту 11 килограммов воды!

Если считать, что перелет через Атлантический океан будет продолжаться 4 часа, отсюда вытекает, что наш воздушный корабль должен иметь на борту значительно более полутора тонн воды для увлажнения воздуха, накачиваемого в кабину. Это вес 15 пассажиров с багажом.

Отсюда ясно, что дело конструирования герметической кабины заключается не только в придании ей необходимой механической прочности. Впрочем и эта последняя задача приобретает весьма важное значение, когда речь идет о полетах на высоте 15 000 метров, где разница давлений на внутреннюю и внешнюю поверхности стенок кабины будет составлять около 1,5 тонны на квадратный метр. Окна, которые обычно делают из прозрачных пластических материалов, дают утечку воздуха еще на весьма умеренных высотах. Автоматические клапаны, регулирующие давление в кабине, также причиняли в прошлом известные затруднения.

Они должны быть в высшей степени надежными, ибо внезапное повышение давления внутри кабины может привести к ее взрыву.

Конструирование герметической кабины, обеспечение воздухонепроницаемости, оснащение ее удовлетворительными предохранительными клапанами, — это лишь начало задачи, стоящей перед конструкторами и инженерами.

Тем не менее, судя по некоторым признакам, скоростные воздушные корабли с реактивным двигателем уже через два-три года начнут выходить из ангаров британских авиазаводов.

Как обещал Британии Министр гражданской авиации, первый самолет такого типа появится не позже 1948 года. Возможно, что придется ограничиться рабочей высотой порядка 9 000 метров и крейсерской скоростью 640 километров в час, но и в этом случае потребуется в той или иной мере решить все отмеченные нами проблемы.

Тем временем газовые турбины будут применяться на воздушных кораблях в Британии в комбинации с обычными винтами. Такое сочетание позволит избежать необходимости полетов на больших высотах ради повышения эффективности и тем самым несколько отодвинет задачу создания герметической кабины такой сложной конструкции.

Британская авиация получает теперь новый мощный источник двигательной энергии. Ни одна страна в мире еще не в состоянии соперничать с Британией в области производства газовых турбин.

...аменистыми склонами,
...горы, благоухающие
...ы над протоками, где

Р Д

...звращаются преподава-
... время войны научные
...и широко рассеяны по-
...екрасно проявили себя.
...о генерала И. Т. Виль-
... орденом «За выдаю-
...н оставил Мэртонский
...давал историю, чтобы
...елением бронирован-
...не. В последнее время
...чальника Разведыва-
... при штабе фельдмар-

... на Дикина из Уадам-
...оту которого как офи-
...шале Тито с похвалой
...ь в Палате Общин.
...ажную работу по нор-
...ов проделал в Мини-
...вия экономист Джон
...ватель колледжа.
... назвать много таких

...ий послевоенного ...е-
...одит со свойственными
...и стойкостью.
... беседовал с препода-
... Ориэль, к нам, как в
...осились шумные голоса
...вшихся с футбольного
...ей, спешивших на лек-

...мзы доносились голоса
...вших на велосипедах
... кричавших в рупор.
...объявлений колледжа
...печатанные на машинке
...сообщения о собраниях
...онсервативного клубов,
...аматических обществ,
... Как обычно, проводит
...ентов.
...46 году в значительной
...ежним Оксфордом.

● *Из „Лондон Коллинг"*

в Шотландии. Таким образом на ловле сельди было занято около 10 000 рыбаков.

После первой мировой войны эта отрасль ... вать работу всей промышленности.

Число дрифтеров значительно уменьшилось, но несмотря на это в 1938 году (последний год, по которому имеются полные статистические данные) британский рыболовный флот выловил 1 489 933 стандартных корзин сельдей (емкость корзины — 1 000 штук рыбы). Из этого числа 821 115 бочек (в каждой около 660 сельдей) было вывезено в СССР и другие страны.

Когда Гитлер начал войну против Польши в 1939 году, британская селедочная промышленность фактически перестала существовать. Большое число дрифтеров и моторных баркасов было реквизировано для траления минных полей и несения дозорной службы. Рыбаки, исключительно хорошо знающие британские прибрежные воды, оказали неоценимые услуги, мужественно выполняя боевые задания.

☆ ☆ ☆

Рыболовный флот сохранил лишь очень старые суда, экипажи которых состояли из бородатых стариков и подростков. Рыбная ловля была ограничена территорией так называемых «охраняемых» вод Шотландии. На берегу крупнейшие предприятия по переработке сельди были либо использованы для военных нужд, либо закрыты. Девушки, работавшие на переработке улова, ушли в женские вспомогательные армейские формирования или на военные заводы.

С окончанием войны и продолжающимся недостатком продовольствия в Британии стал вопрос о быстрой переброске дрифтеров с их военной работы на мирную.

Передача дрифтеров рыбакам могла осуществляться лишь постепенно. До выхода в море каждое судно должно было пройти через судоремонтные заводы для переоборудования.

В октябре 1945 года, впервые после шестилетнего перерыва, в Ярмуте и Лоустофте для осенней путины собрались тридцать дрифтеров. Ряд судов прибыл из портов Шотландии и Восточной Англии. Всего собралось до полутораста дрифтеров.

В настоящее время в Северном море наблюдается такое изобилие рыбы, какого ни-

...но рыбаки являются владельцами снастей, а в большинстве случаев и самих судов. Из суммы, вырученной за проданный улов, вычитываются эксплоатационные расходы), третья — владельцу судна. Экипаж делит свою часть поровну. Шкипер в частности получает не больше других.

Рыбаки очень охотно сотрудничают с Правительством, стремящимся восстановить рыболовство в его довоенных масштабах. Задача эта трудная. Главная трудность заключается в том, что количество косяков рыбы непостоянно.

Нехватает людей на переработке. В результате — часть улова портится и идет на удобрение почвы.

Плохой улов зачастую влечет за собой убытки, поскольку на берегу приходится держать многочисленный персонал, способный быстро переработать и уложить скоропортящуюся рыбу. Содержание этого персонала влечет за собой крупные расходы. Трудно также стабилизировать рынок, так как размеры спроса и предложения меняются.

Все эти задачи и пытаются разрешить Правительство и рыболовная промышленность. Уже разработаны предложения об улучшении методов хранения и продвижения продукции к потребителю.

Одно из наиболее существенных предложений в этой области сделано группой специалистов Шотландской исследовательской станции «Торри» в Абердине, работающей совместно с Министерством продовольствия. Станция работает под непосредственным руководством Управления сельскохозяйственных исследований Департамента научных и промышленных изысканий. Речь идет о сохранении сельди путем ее замораживания. Эти эксперименты имеют решающие и далеко идущие последствия для селедочной промышленности (подробности этого процесса описаны в статье, помещенной в № 15 «Британского союзника»).

После выгрузки с судна сельдь проходит процесс очистки и замораживания. Меньше чем через два часа сельдь покрывается пленкой льда и укладывается в стопы по 23 штуки в каждой. Она может быть использована немедленно после доставки на место потребления, может быть и сохранена в холодильниках на протяжении почти одного года.

...пока мы сможем поделиться окончательными достижениями. Первой нашей задачей является определение надежности «асдика» дрифтеров. Когда сети были в море, улов взят, но еще не поднят на борт, ученые нацелили «асдик» с дистанции 900 метров вдоль 2,5-километровой линии сетей.

Сигналы, поступающие в слуховые трубки прибора, дали возможность определить точное местонахождение наиболее плотной части косяка. Ученые и рыбаки с некоторой тревогой ждали подъема сетей. Оправдает «асдик» возлагаемые на него надежды или нет? Прибор выдержал испытание.

Ученые экспериментируют также с эхолотом, который уже в течение многих лет является неотъемлемой частью оборудова-





Удачный лов сельдей (на снимке справа). Когда рыбачьи суда возвращаются в порт, свежевыловленную рыбу вываливают на пристань и сортируют, раскладывая ее в большие плетеные корзины (снимок внизу).

Краснодар. Отделение
1946 г. Завод им-ра Буш с инструмен-
тальн. Заключенный. Отд. р. инструмен-
тальн. ул. НКВД Маленьк.
Отделен. гр-ну. Воронину. Вер-
ну Ульяновичу 1926 г. рождения
уроженцу и жителю с Зеленчук
Ленинградской обл. гр-на.
обвиняемому в том, что он
из Красноярск. Бутырск. тр-ке
СССР. Зд. Ульяновский был
вне судимости. Не задержан
В предварительном следствии по
сто 1 до 19 мая Ленинград. с/судом
с. В. Шурин. Как умышленно
Ленинградскую Ленинградскую
Ленинградскую. Ульяновский ин ин-
рецидив. по. 1930. 6 б ин
в этой Ленинградской Ленинградской
Ленинградской Ленинградской
Ленинградской Ленинградской

1946 г. 22 февраля отбывала
в приемной дачи 28 февраля
1946 г. где и проживало в
Мясницкие в роли

Протокол. смаха отв. записано
верно и мне зачитано. Вотяг-

Опросил нач. отд. МВД.

Прош

21/II-46 р.

3

23.II-46 г.

Прошу Недригайлівський
Паспортний стол
Від Ворона Вера Григоровна

Заяво-

Прошу Недригайлівський Паспортний стол
приписати мене в селі Зеленківці на місто
жительства.

Що і свідчить.

Просить: Ворона Вера Григовна

21/II-46 р.

Автобиография

Я громадянка Вилично Вера Петровна народилася 3 марта 1926 року в селі Бобрик, Ульянівського р-ну, Сумської області УССР, в сім'ї селянина-середняка Вилично Петра Івановича.

1927 році батько (В.П.Ї) оставив нас мені було три місяці, і я осталась жить у дедушки до 1933 року, в селі Торках, Ульянівського р-ну, Сумської обл. 1933 році мати вийшла заміж за Ворону Григорія Федоровича, де и я начала ходити в перший клас. Із 1933 року по 1941 р. Ворона Григорій Федорович вчитилював, там де він вчитилював, там и я вчилась и в 1941 р. я закінчила сім класів. Із 1941 р. по 1943 рік Ворона Григорій Федорович робив у селі зеленківці, Нидригайлівського р-ну, Сумської обл., а я робила в колгоспі,

і з цього села я їх була по эвакуації відправлена в Германію.
Робила в Германії в городі Данцігу.
В тому городі я жила у до визволення до 26 марта 1945 р.
При визволенні робила в подсобном хозяйстві (в второй ударкой Армії) в качестві полового бригадіра 9 місяців.
По одправці я прибула в Недригайлівський р-н, Сумської обл.

Ворона Вера Григоровна.

Власно ручною подпис Ворона заверяю
Товстянский с/совет
Пред с/совета Ореш
16/II 46 Секретар с/совета [signature]

5

Х-во Роменского
в г 96188 п
6-го Окт 1945 г

Справка

Дана Гр-ке Ворониной Вере Григоровне рожд 1926 г в том что что она работала в подсобном х-ве воен части 96188 п с 4-го Апреля 1945 г в качестве Бригадира Полеводческой бр № 2 возложенные на нее обязанности выполняла честно и добросовестно. что подписью и удостоверяется.

Нач Х-ва
Ст Лт /Роменский/

Архивное ___ № 31545

пересмотрено в соответствии с приказом КГБ при СМ СССР № 00750 и оставлено для дальнейшего хранения в архиве в фонде секретного дело-производства со снятием с оперативно-справочного учета проходящего лица.

Пересмотрел ___

Согласен:

Нач. 4 отд. УКГБ при СМ УССР по Сумской обл.

2 VII 1965 г.

НКВД СССР

Проверочно-фильтрационный пункт

Город Дойч-Кроне
Польша

Фото-карточка

Видом на жительство служить не может

Действительно по «31» Декабря 1945 г.

УДОСТОВЕРЕНИЕ

Выдано Вагонимой Вере Трофимовне
(фамилия, имя, отчество

год рождения 1926. место рождения Сумская обл.
Недригаевский р-н д. Бильшана

в том, что он по прибытии из г. Данцига

с „4“ 8 м-ца по «11» 11

м-ца 1945 г. содержался в 164 лагере Дойч-Кроне проверочно-фильтрационном пункте НКВД СССР и следует к избранному месту жительства
Сумская обл. Недригаевский р-н. д. Бильшана
(указать точный адрес)

Удостоверение по приезде к месту жительства должно быть сдано в местный орган НКВД для получения вида на жительство.

Начальник проверочно-фильтрационного пункта

(печать) (подпись)

ф. № 2

Сов. Секретно

Недригайловский РО НКВД

компроментирующими материалами на

гр-на (ку) Ворона Вера

Григорьевна 1926

с. Зеленковка, того с/с Нед-

ригайловского р-на

не раскаялась

Начальник Недригайловского РО НКВД капитан

(НИКИТЕНКО).

с. Недригайлов, тип. „С-К" зак. № 58—3090.

ф. № 1 Сов. Секретно.

9

НАЧАЛЬНИКУ НЕДРИГАЙЛОВСКОГО РО НКГБ

тов. Суряднову

Прошу сообщить какими компроментирующими материалами Вы располагаете на гр-на (ку) Ворона Вера Григорьевна

и не состоит ли в аг. осведомительной сети.

Цель проверки репатриация

с. Зеленковка

Начальник Недригайловского РО НКВД капитан

(НИКИТЕНКО).

с. Недригайлов, тип. „С-К" зак. № 57—2500.

По учетам РОМЧБ
не проходит

18/IV 46 г. [illegible]

9

Заключение.

10 апреля 1946 г.

Мы члены проверочно-фильтрационной комиссии при Недригайловском отделении МВД, рассмотрев фильтрационное дело на репатриированного советского гр. Ворона Вера Григорьевна прибывшего к месту постоянного жительства с. Зельниковка Недригайловского р-на и найдя что проверкой неустановлено преступлений действующих в пользу немецким властям.

Постановим:

Считать гр. Ворона Вера Григорьевна проверено и фильтрационное дело сдать в архив I-го спецотдела УМВД для хранения и взятия на оперативный учет.

Пред. комиссии: [signature]

Члены комиссии: нач. ПОМПБ [signature]

Бил. Углан Насильро. [signature]

ЗАВІРЯЮЧИЙ НАПИС

У даній справі пронумеровано 9 аркушів

дев'ять

03 09 2026

Посада

Підпис

Жидачовский ЦКЗ
Артикул 1С 18-02788-09 Цена 3 коп.