

ВРЕМЯ – ВПЕРЁД!

Газета фронта и тыла

№ 1 (008) ФЕВРАЛЬ 2023

12+



Расправить крылья

НАШУ ПЛАНЕТУ, очевидно, всё больше штормит. Россия оказалась в эпицентре этого шторма и первой приняла на себя все тяготы смены текущего миропорядка. Первым быть всегда тяжело, но если выстоишь, то получишь преимущества перед остальными, кого ураганные удары глобального катаклизма ещё не коснулись в полной мере. Как бы странно это сейчас ни звучало, бросившись в битву год назад, Россия выиграла для себя время и уже сумела запустить внутренние процессы, которые позволят пережить разворачивающийся масштабный мировой кризис.

Во-первых, мы провели стресс-тест наших вооружённых сил и не на учебных полигонах, а в реальных боевых условиях выявили все слабые и сильные стороны, начали сложную, но такую необходимую работу по устранению недостатков. Можно с уверенностью сказать, что сегодня именно российские войска обладают наиболее передовым боевым опытом и реформируются на ходу. В будущем это станет

важным сдерживающим фактором для наших врагов даже после окончания текущего конфликта.

Во-вторых, свой тест проходит и российская промышленность. Количество новых задач, стоящих перед ней, пожалуй, не уступает, а может быть и превосходит количество задач, стоящих перед вооружёнными силами. Нам нужны полностью независимые от бывших западных партнёров двигатели, турбины, станки, поезда, самолёты и многое другое. Мы видим, что после ухода иностранных производителей, которые блокировали развитие российской науки и техники, резко активизировалась собственная работа по важнейшим направлениям. Если главной задачей прошлого года было просто не рухнуть под напором проблем (и мы с ней справились), то теперь нам нужно двигаться вперёд, занимая освободившиеся ниши.

В-третьих, российское общество, пробудившись от многолетнего сна, взглянуло на себя и окружающий

мир новым трезвым взглядом. И обнаружило, как с былых кумиров слез грим пацифизма и обнажилась кровавая гримаса, требующая покарать и уничтожить нашу страну на поле боя. А сам российский народ открыл в себе, казалось бы, забытые в этот циничный век добродетели — патриотизм, жертвенность, веру. Такое самопознание является величайшей ценностью, даётся далеко не всем народам и не всегда, а только в тяжёлые времена. Мы эту ценность уже обрели, теперь нужно не потерять.

А зачем нам это всё, да ещё и такой ценой?

Затем, чтобы пережить глобальные потрясения и быстрее адаптироваться к жизни в новом мире, который возникнет, как только уляжется пыль сражений. Первый этап кризиса в прошлом году наши бывшие партнёры прошли, что называется, «на адреналине», но безрассудно сломали то, что лежало в основе их благополучия. Дешёвые энергоносители из России, удобная логис-

тика через нашу страну, доверие к западным либеральным международным правовым и финансовым институтам, — всё это сгорело дотла в топке разжигаемого ими конфликта. А больше топить нечем. Впереди многолетний структурный кризис всей мировой системы, который не предсказывал только ленивый. Для его преодоления требуется терпение общества, максимально суверенная промышленность, крепкие вооружённые силы. То есть всё то, что мы уже начали обретать, войдя в неизбежную драку первыми. В этом и заключается наше стратегическое преимущество.

...Самолёты взлетают против ветра — так увеличивается подъёмная сила, помогающая быстрее набрать высоту. Россия адаптировалась к ударам политического цунами, и самое время расправить крылья, чтобы опереться на ветер истории и взмыть ввысь. Не расслабляться и не отступать! Двигаться только вперёд и вверх — это касается каждого, читающего эти строки ■

Время великих строек возвращается

В конце декабря прошлого года мелькнуло интересное сообщение об экспериментальном проходе торговых судов через Волго-Донской канал. В России на это мало кто обратил внимание, а вот американская пресса забила тревогу. Ведь это ещё один признак того, что вместе с Ираном мы прокладываем новый, неподконтрольный западному миру торговый маршрут.

И не только торговый, но и военный ■



Волго-Донской канал. Фото: Ижаковский А.

ЕСЛИ ВЕРИТЬ историкам, то первую попытку соединить Волгу и Дон предприняли ещё в XVI веке, правда, не русские, а турецкий султан Селим II, отправивший для этих целей 22 тысячи солдат. Спустя всего месяц турки отступили, заявив, по словам летописцев, что даже всем турецким народом тут и за 100 лет ничего не сделать.

Вторую попытку предпринял Пётр I, пригласивший для руководства стройкой иностранного «специалиста» Иоганна Брекеля. Быстро поняв, что задача невыполнима, «специалист» сбежал, а канал так и остался на бумаге.

Только после окончания Великой Отечественной войны в СССР взялись за этот сложнейший проект и привлекли на одну из самых грандиозных строек страны около 1 млн человек. Канал длиной 101 км, включая 13 шлюзов и других сооружений, был построен, а великие реки Дон и Волга соединились по воле человека. Это способствовало развитию торговли и грузоперевозок, но имело и военное значение, ведь теперь корабли Каспийского флота могли переходить в Чёрное море и обратно. Таким же образом другое грандиозное творение рук человека — Беломорканал даёт возможность кораблям Балтийского флота переходить в Белое море. И то и другое весьма востребовано в наши дни.

Однако текущая ситуация в мире поставила перед нами новые задачи. И не только перед нами, но и перед Ираном.

Новые задачи

Мы уже рассказывали про проект мультимодального транспортного коридора «Север — Юг», соединяющего Россию и Иран. В последнее время перевозки по нему активно растут, но наши страны готовятся к ещё более заметному росту взаимной торговли, а значит, и возможности коридора необходимо расширять. Наши собственные СМИ невероятно скупы на факты по этой теме, но американский «Блумберг» утверждает, что Россия направит 1 млрд долларов на расширение пропускной способности Волго-Донского канала и рек. Действительно, ведётся проработка проекта углубления дна на почти 500-километровом участке Волги от Волгограда до порта в Астрахани.

Довольно давно дноуглубительными работами у нас всерьёз никто не занимался, поэтому последние годы суда были вынуждены ходить недогруженными, чтобы просто не сесть на мель. Но каким бы глубоким ни было дно, зимой по каналу суда всё равно не ходят, так как он замерзает.

Вот почему в конце декабря и была осуществлена экспериментальная ледовая проводка судов с помощью ледокола

«Капитан Демидов». В перспективе такая практика должна стать регулярной, и именно для этих целей в текущем году начнётся строительство первых российских контейнеровозов.

Таким образом, после того как Азовское море стало внутренним российским, а Запад отрезал нам привычные торговые маршруты, необходимость создания нового евразийского торгового пути, неподконтрольного неприятелю, вновь стала очевидна.

А ведь у этого проекта есть и поистине грандиозное продолжение!

Иранская река

Взаимная торговля России и Ирана действительно может вырасти в разы уже в ближайшее время. Недавно в Иране впервые подтвердили официально, что в марте ожидают поставку партии наших истребителей Су-35, вертолётчиков и ракет. Это говорит о том, что мы наконец-то перестали стесняться торговать, а значит, будут расти и объёмы по зерну, топливу, лесу, другим объёмным грузам, которые нужно быстро и дёшево перевозить.

Но настоящий прорыв возникнет в том случае, если к нашему проекту «Север — Юг» подключатся Индия, Пакистан и другие страны Азии. Для этого и Ирану необходимо проделать большую работу на своей территории, чтобы довести грузопоток до своих южных портов. Он уже занимается модернизацией железных дорог в этом направлении, но стоит вспомнить о существовании российско-иранского проекта судоходного канала протяжённостью 750 км, который соединит Каспийское море и Персидский залив. Разработан он был ещё в Российской империи в 1910 году, но революция заставила забыть о нём на долгое время.

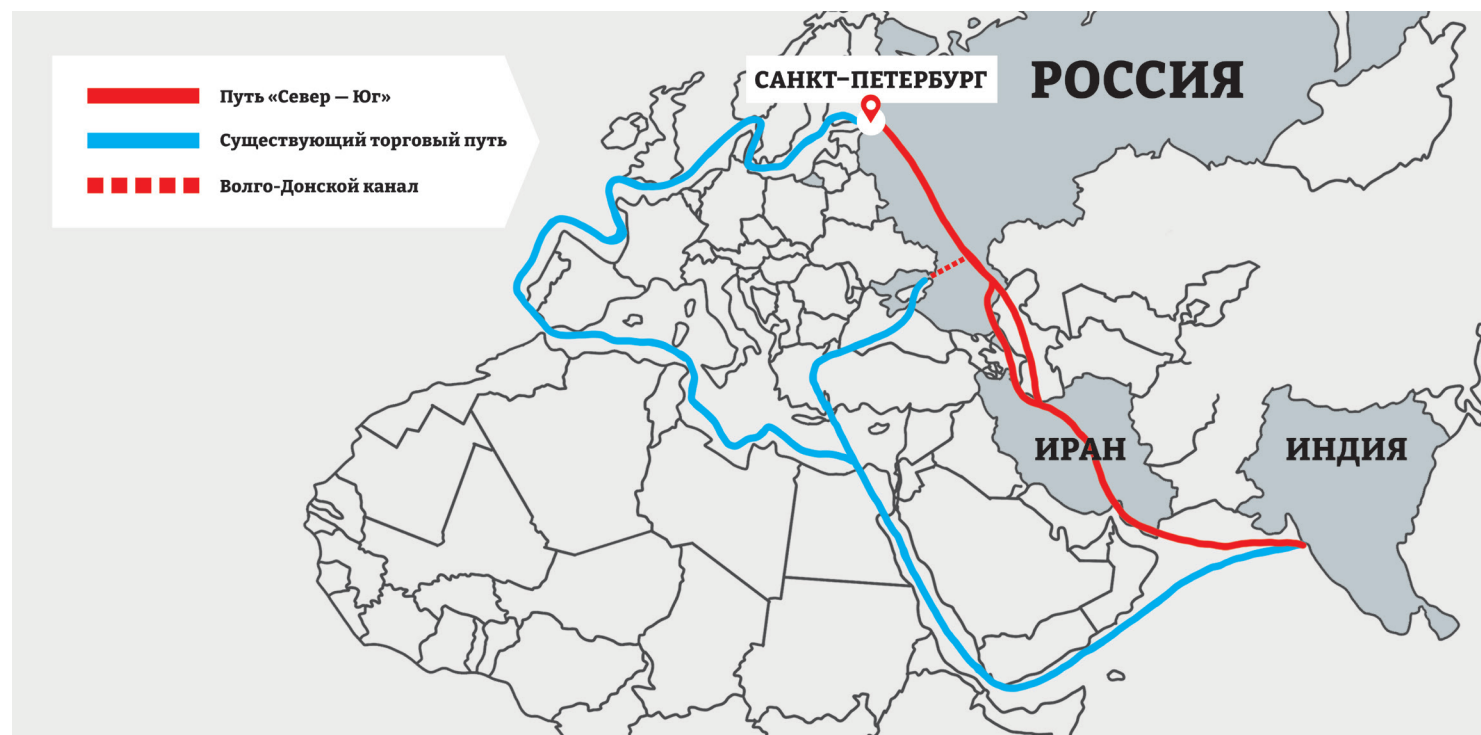
В 70-е годы иранские специалисты обратились к советским с просьбой проработать маршрут заново, работа началась, но была прервана с распадом СССР. Ещё одна попытка взаимодействия была предпринята в конце 90-х, её сорвали американцы, пообещавшие жёсткие санкции всем, кто будет помогать Ирану в этом вопросе.

В Иране ничего не забыли. Канал там называют «Иранской рекой» и сейчас, когда судьба снова сводит наши страны, заговорили о необходимости его строительства.

Это невероятно дорогой и технически сложный объект, но он позволит изменить всю сложившуюся систему мировой торговли. Готовы ли мы помогать?

Американцы считают, что Россия и Иран совместно могут вложить 25 млрд долларов в проект и вероятность этого довольно велика, особенно если удастся привлечь инвестиции других заинтересованных стран Ближнего Востока и Южной Азии. В планах России и Ирана увеличение товарооборота до 40 млрд долларов в год, поэтому проект со временем вполне может окупиться. Вашингтон крайне опасается такого развития событий, ведь оно грозит ему потерей контроля над ещё одним сектором мировой торговли.

Ещё пару лет назад разговоры о судоходном канале «Иранская река» вызывали только скепсис — дорого и сложно. Но, кажется, пришло время вспомнить, что всю нашу историю мы только и делаем то, что многим странам и народам не под силу. Благодаря тому и живы.



Как будет течь «Иранская река». Коллаж: Сиромаха В. С.



ЛМС-901 «Байкал». Фото: «Время — вперёд!»

Самолёт «Байкал» — скоро полетим

Год назад свой первый полёт совершил совсем новый самолёт ЛМС-901 «Байкал», который должен стать заменой легендарного кукурузника Ан-2. Сегодня российские компании готовы закупать сотни «Байкалов» для перевозки пассажиров и грузов, но проект развивается не так быстро, как хотелось бы. Впрочем, все сложности имеют лишь временный характер ■

СОВЕТСКИЙ лёгкий многоцелевой самолёт Ан-2, прозванный в народе кукурузником, впервые поднялся в небо ещё в 1947 году и выпускался в нашей стране вплоть до 70-х, а в Китае выпускается небольшими партиями до сих пор. Простая в использовании и обслуживании крылатая машина помогла нам выполнить массу государственных задач — от освоения Крайнего Севера до повышения обороноспособности. И этот легендарный биплан продолжает трудиться не только в нашей стране, но и во многих бывших республиках СССР. Однако «ветерана» давно пора отправить на заслуженный отдых и дать дорогу более современным, экономичным и безопасным машинам.

■ **Работы над заменой Ан-2 в России начались в 2017 году, но шли довольно тяжело. Создать такую же неприхотливую «рабочую лошадку» никак не получалось.**

Только в 2021 году на авиасалоне МАКС был наконец представлен самолёт ЛМС-901 «Байкал». Он получился более лёгким, быстрым и экономичным, правда, менее грузоподъёмным, зато места для взлёта и посадки ему требуется даже меньше, чем кукурузнику. Рассчитанный на перевозку до девяти пассажиров или до 2000 кг груза на 1500-3000 км, он может эксплуатироваться с грунтовых взлётно-посадочных полос, предусмотрена возможность использования лыжного или поплавкового шасси. Заявленные характеристики вполне устраивают многочисленные российские компании, которые намерены закупать

новый самолёт для обновления своего авиационного парка. Первый полёт «Байкала» состоялся 30 января 2022 года в Свердловской области и прошёл без нареканий. Казалось, совсем скоро начнётся серийный выпуск машин, но был весьма существенный недостаток — мотор иностранного производства.

Сердце машины

Сердце «Байкала» — разработанный в Чехии мотор General Electric H80-100. Может быть, в старых реалиях это не стало бы большой проблемой, производство двигателей постепенно бы локализовали на территории России, а пока без спешки разрабатывали бы замену. Но времени нам никто не дал, поэтому уже в 2022 году стало окончательно ясно, что самолёту нужно своё, российское стальное сердце.

За основу было решено взять разработку компании «Климов» — газотурбинный авиационный двигатель ВК-800 мощностью до 800 л. с., который создаётся в разных модификациях (как для вертолётов, так и для самолётов и даже для беспилотных летательных аппаратов). Правда, работа над ним тоже шла очень медленно. Осенью 2022 года наконец-то начались стендовые испытания газогенератора двигателя.

■ **Как бы ни хотелось нам получить его поскорее, но все положенные испытания должны быть проведены, ведь от надёжности изделия будет зависеть жизнь людей.**

В текущем году производитель обещает представить первый предсерийный образец.

Он предназначен не только для «Байкала», но и для выпускаемых у нас самолётов L-410 и беспилотников «Альтаир». В 2024 году должна состояться сертификация ВК-800, после которой он получит все права на использование и, надеемся, будет служить стране верой и правдой долгие десятилетия, сполна отработав вложенные в его создание усилия и ресурсы. Сам самолёт будет производиться сразу на нескольких предприятиях.

Не только «Байкал»

Основное производство «Байкалов» разворачивается на Уральском заводе гражданской авиации в Екатеринбурге. Здесь строится ангар площадью почти 2 тыс. кв. м, в котором будет происходить сборка и испытания самолётов. Ещё одно производство появится на Дальнем Востоке в Комсомольске-на-Амуре, где также разместится авиационный учебный центр по подготовке лётного и технического состава.

Насколько сильно российские компании ждут самолёт, можно судить по первым контрактам. Авиакомпания «Аврора» подтвердила потребность в 105 самолётах, авиационный альянс «Аэрохимфлот» — в 120. Самолёты нужны и регионам, особенно на Дальнем Востоке, где используется малая авиация иностранного происхождения, ремонтировать которую теперь стало значительно сложнее, а иногда и вовсе невозможно. Страна у нас большая, во многие населённые пункты в период распутицы можно добраться только авиатранспортом, поэтому и самолётов нужно много. Справится ли относительно небольшой «Байкал» со всей работой?

Нет, поэтому параллельно создаются и более вместительные самолёты для нужд гражданской авиации. Например, такие, как Ил-114-300 и ТВРС-44 «Ладоба», рассчитанные на 68 и 44 пассажира соответственно. Основная проблема этих моделей тоже заключается в необходимости создания собственного двигателя. Но в отличие от ВК-800 турбовинтовой двигатель ТВ7-117СТ-01 уже получил сертификат типа в начале текущего года. Первые Ил-114-300 с ним будут выпущены в 2024 году.

Как ни крути, ещё полтора-два года нам придётся летать на старых региональных самолётах, но радует то, что процесс создания новых машин уже запущен и выходит на финишную прямую. И в будущем никакие санкции им будут не страшны.

ЛМС-901 «Байкал»



Характеристики

4 800 кг	максимальный взлётный вес
300 км/ч	максимальная крейсерская скорость
2 000 кг	максимальная коммерческая нагрузка
3 000 км/ч	дальность полёта
250 м	длина разбега/пробега
120 млн руб.	цена самолёта
30 тыс. руб.	себестоимость лётного часа

Преимущества

- 1 пилот / техник
- Шасси колёсно-лыжное / амфибийное
- Спасательная система
- Пассажирский
- Парашютно-десантный
- Конвертируемый салон
- Санитарный
- Грузовой

Перспективы

- Беспилотная версия
- Версия с гибридной силовой установкой

Характеристики ЛМС-901 «Байкал». Коллаж: Сиромаха В. С.



С мечтами о небе. Фото: «Время — вперёд!»

Глазами художника

С начала специальной военной операции на Украине прошёл год. Её хроника отражена в культурных произведениях наших художников, композиторов, музыкантов и поэтов. Это наследие нам ещё предстоит обобщить и переосмыслить, но оно точно не пропадёт даром. Мы хотим поделиться с вами работами анонимного художника, который выкладывает их на странице под названием **«Я вижу»** (t.me/mydrawingdiary) в сети Telegram. Автор с радостью позволил нам напечатать эти работы, но не раскрыл своё имя. По сюжетам можно предположить, что в зоне СВО он находится с первых дней. Его зарисовки трогают душу и помогают вспомнить ключевые моменты истории, которая ещё не завершена. Показываем вам некоторые из них, а остальные вы можете найти сами на вышеупомянутом канале ■



Один.
Мариуполь,
март 2022



Спецназ ФСБ.
Херсон,
март 2022



Русский. Волноваха, март 2022



Волноваха, март 2022



Утренний кофе. НМ ДНР выдвигается на зачистку Мариуполя, апрель 2022



Счастье. ТЭС в г. Счастье, апрель 2022



Маша, девочка с печеньем. Мариуполь, март 2022



Мальчик Лёша. Белгородская область, май 2022



Наши дети, май 2022



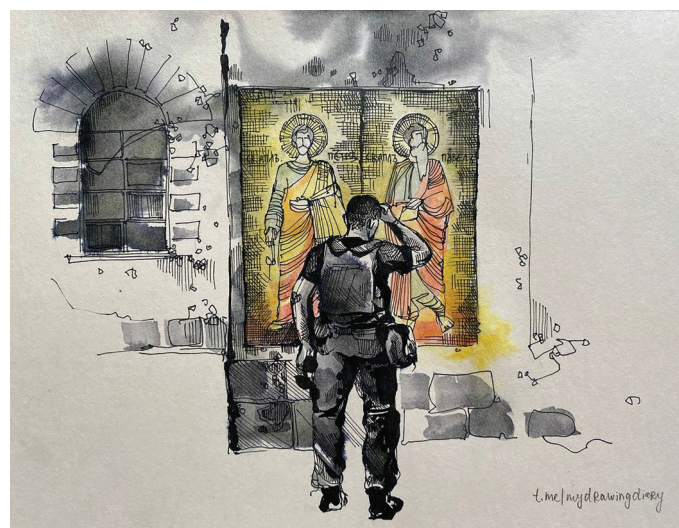
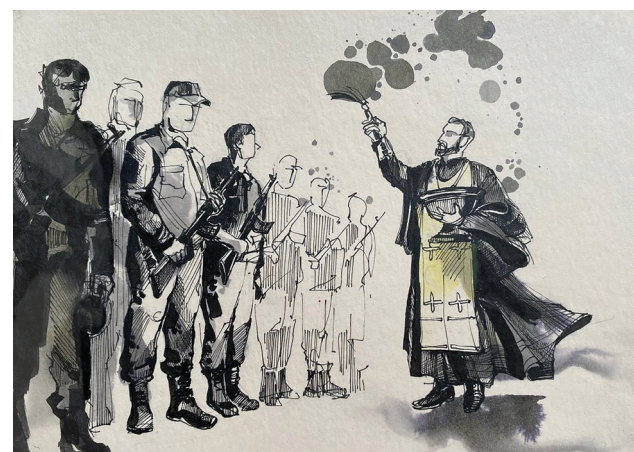
Росгвардия в ЛНР, июнь 2022



Лисичанск встречает своих. 2 июля 2022



Врач анестезиолог-реаниматолог Дмитрий Анатольевич Бессонов, оставшийся с новорождёнными малышами под обстрелами ВСУ по Донецкому роддому 13 июня

Хранители
Каховской
ГЭССвятителю отче
Николае, моли
Бога о нас! Разру-
шенный в резуль-
тате обстрела ВСУ
храм Николая
Чудотворца
в Попасной,
Луганская областьМам, я покушал, шапку надел, не переживай!
«Тринадцатый» на Каховской ГЭС«Теперь государственная граница Российской Федерации
проходит через мой окоп». Бойцы батальона «Восток» слушают
новость о вхождении земель Новороссии в состав России

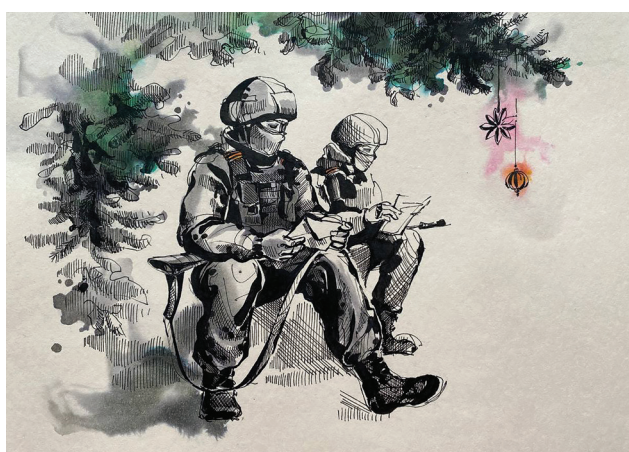
Благословение мобилизованных в Севастополе



Парни, которые брали город. Март 2022



На Сватовском рубеже, ноябрь 2022



Новогодняя почта для наших героев, декабрь 2022



Фронтовое Рождество, январь 2023

Города и дороги России

Испокон веков российские дороги являлись предметом для горьких шуток и анекдотов, а европейские автобаны считались недостижимым идеалом. Но за последние десятилетия картина начала меняться: в России появляется всё больше качественных, а значит, и безопасных дорог ■

ДОРОГИ В РОССИИ плохими были всегда — и при царях, и при генсеках — и потому вошли в народный фольклор. Страна у нас самая большая в мире, территории огромные, а климат переменчивый, да и поживиться на дорожном строительстве желающих всегда хватало. В итоге к середине 90-х, когда всем стало не до дорог, страна начала распадаться на изолированные друг от друга куски — 250 000 населённых пунктов не имели асфальтированного выезда на основную сеть автомагистралей. А скоростных дорог на всю страну было всего 365 км, включая МКАД.

С начала 2000-х ситуация стала меняться, Россия приступила к строительству крупнейших дорожных объектов. Мало кто знает, но, например, открытую в 2011 году трассу «Амур» протяжённостью свыше 2000 км начали строить ещё до Октябрьской революции параллельно Транссибу. И только за последнее десятилетие мы наконец-то не просто стали строить много, но и вышли на устойчивый темп дорожного строительства. Теперь Россия располагает дорогами с твёрдым покрытием протяжённостью 1 107 411 км (по состоянию

на начало 2022 года), в то время как к началу 2000-х годов их было в три раза меньше. Скоростных дорог у нас сегодня свыше 5000 км против прежних 365 км.

По темпам строительства дорог 2022 год стал лучшим в России со времён СССР — на региональных и местных дорогах было уложено 165 млн кв. м асфальта.

Чем больше современных дорог мы строим, чем больше средств вкладываем в обустройство уже существующих дорог, тем меньше людей на них погибает. Согласно данным Федерального дорожного агентства Росавтодор, количество ДТП на федеральных трассах в 2022 году уменьшилось на 6%, пострадавших и погибших в них — на 10 и 4,7% соответственно. Аварийность на платных трассах за год сократилась на 12%, число раненых — на 10,5%, погибших — на 16%.

Снижать число ДТП помогают программы по комплексному обустройству дорог: в 2022 году на федеральной сети в рамках таких программ установили, в частности, 69 км осевого ограждения для разделения

встречных потоков, 197 км линий электроосвещения, более 3,28 тыс. дорожных знаков и 163 светофорных объекта. Некоторые участки полностью реконструируются. Так, участок трассы А-181 «Скандинавия» в Ленинградской области в 2022 году расширился с двух до шести полос.

В текущем году начинается активное строительство участка автотрассы М-12 Казань — Екатеринбург, а в 2024 году её продлят до Тюмени, завершается с опережением графика строительство обхода города Аксай на трассе М-4 в Ростовской области.

Но, пожалуй, особенно ярко сама за себя говорит работа, развёрнутая нашими строителями на Донбассе. Здесь и в других новых регионах России уже восстановлены сотни километров дорог, десятки мостов и путепроводов.

А недавно началась разработка проекта двухполосной трассы из Ростова-на-Дону в Крым. Трасса пройдёт вокруг Азовского моря через Джанкой (Крым), Чонгарский полуостров в заливе Сиваш Азовского моря,

затем выйдет на Геническ (Херсонская область), дойдёт до Мелитополя и Бердянска. На её маршруте также будут города Мариуполь, Таганрог и Ростов, а в перспективе и совершенно новый город!

О планах строительства нового города в Геническом районе Херсонской области стало известно в декабре. Располагаться он будет на Арабатской стрелке, между Азовским морем и озером Сиваш. Это почти Крым, но административно Херсонская область. Предполагается, что новый город, имя которому ещё не выбрано, будет иметь туристскую специализацию. Как и весь участок побережья до Мариуполя, который превратится в единую курортную зону, наполненную соответствующей инфраструктурой. Проектирование уже началось. Местные жители получают новые рабочие места, а Россия в целом — ещё один современный курорт на юге с хорошей транспортной доступностью.

...Безусловно, говорить о том, что вся страна уже покрыта исключительно современными и безопасными дорогами, пока преждевременно. Но и утверждение о том, что дороги мы строить не умеем и никогда не научимся, уже неактуально.



Маршрут новой трассы. Коллаж: Сиромаха В. С.

Новые заводы страны

- 01 Трубообрабатывающее производство, Приморье**
- 02 Производство трубопроводной арматуры, Коломна**
- 03 Металлообрабатывающее производство, Санкт-Петербург**
- 04 Производство гипсокартона, Карачаево-Черкесия**
- 05 Производство ветеринарных препаратов, Москва**
- 06 Первое в России производство концентрата молочного белка, Воронежская область**
- 07 Комплекс по выращиванию цыплят, Костромская область**
- 08 Первое в Сибири производство инкубационных яиц, Кемерово**
- 09 Производство инкубационных яиц, Татарстан**
- 10 Молочный комплекс, Оренбургская область**



Фото: ИА «Республика», Рыжихин Д.

Добровольцы тыла

С первых дней проведения специальной военной операции на Украине простые граждане России начали оказывать поддержку военнослужащим и мирным жителям в зоне боевых действий. Помимо сбора средств на закупку необходимой фронтальной продукции, люди по всей стране, не сговариваясь, стали объединяться в небольшие производственные артели и своими руками изготавливать требующиеся фронтальные предметы. О том, что могут сделать простые люди, расскажем на примере Республики Карелия ■

СТУДЕНТЫ-СВАРЩИКИ кондопожского отделения лесотехнического техникума изготавливают печи для военнослужащих в зоне СВО. Простые буржуйки востребованы на фронте, поскольку хорошо подходят для быстрого обогрева небольших помещений, а также не требуют фундамента и капитального дымохода. По просьбам военнослужащих в печи также встроили баки для подогрева воды. Чертежи разработаны совместно мастером техникума и студентами, которые занимаются в свободное от учёбы время.

Производство организовано совместно с кондопожскими казаками, которые предоставили металл и расходники, а также взаимодействуют с волонтерами из зоны СВО. Также Кондопожский ЦБК предоставил для нужд производства новый сварочный аппарат.

С ноября прошлого года студентки петрозаводского колледжа технологии и предпринимательства на занятиях шьют для участников СВО толстовки. Согласно техническому заданию в толстовке должен быть потайной карман. В петрозаводском колледже придумали класть туда записки с пожеланиями. По словам преподавательницы, это была инициатива студенток.

Сейчас новую партию толстовок для российских бойцов на производственной практике шьют студентки второго курса. В прошлом году старшекурсники сделали 40 таких толстовок.

— Финансирование на создание толстовок запрашивать даже не нужно. Желающих помочь очень много. Надеюсь, что мы продолжим отправлять на СВО тёплые вещи и вместе победим. Никто из студентов не был против помогать нашим бойцам. Для них это очень хороший опыт, — рассказала мастер производственного обучения Юлия Жорех.

Вязальщицы из Петрозаводска объединились, создали артель и вяжут носки для бойцов СВО. По словам организатора артели Светланы Шлыковой, к ним постепенно присоединяются новые участницы: кто-то вяжет, кто-то покупает пряжу.

— Для меня это прежде всего личная история, это как продолжение «Бессмертного полка». Дело в том, что у меня дед и отец украинцы. В первые дни войны деда призвали в армию, в боях под Киевом он пропал без вести. И где-то там он до сих пор и лежит. И мне, конечно, невыносимо думать, что над ним будут ходить нацисты. Поэтому для меня это просто невозможно — быть в стороне, хочется что-то для ребят сделать. Думаю, что лучше всего то, что можно потрогать руками. Сватья моя очень хорошо и быстро вяжет, она, кстати, с Донбасса. Она и предложила вязать носки. Я вяжу очень медленно, и связать два одинаковых — это подвиг, я решила, что буду покупать пряжу, а она свяжет. Так мы и начали вдвоем, — рассказала Светлана Шлыкова.

Потом к этому «дуэту» присоединились и другие добровольные помощницы и спонсоры, а местная типография бесплатно напечатала этикетки для продукции. На этих этикетках женщины пишут послания бойцам: «Обнимаем вас, сыночки»,

«Верим в вас», «Берегите себя, родные», «Малыш, береги ноги. Бабушка Света».

Жительницы Олонца начали сушить сухари из ржаного хлеба для карельских бойцов. Об этом участник СВО из Карелии попросил свою маму. Молодой человек упомянул, что на фронте ему не хватает вкуса родного хлеба, который пекут на малой родине.

Олонцкое отделение Союза женщин России решило запустить акцию «Аромат родного дома» и посылать в зону СВО сухари. Их упаковывают в специально сшитые мешочки из льна. Первая партия сушёного хлеба уже готова и скоро отправится к бойцам.

В этом материале мы привели некоторые примеры из всего лишь одного региона России. По отдельности каждое такое производство кажется скромным, но вместе они оказывают неоценимую помощь общему делу. На наш взгляд, настоящее гражданское общество выглядит именно так. Если у вас есть свои истории, то присылайте их в редакцию по адресу gazeta-vv@list.ru. Благодарим ИА «Республика» за помощь в создании материала.



Фото: ИА «Республика», Кончакова Л.

Всё будет хорошо!

Первый гуманитарный выезд в этом году Русская Гуманитарная Миссия (РГМ) совершила к старым добрым знакомым в село Старо-млиновка, что на юго-западе ДНР. Здесь по-прежнему остаются 3 тысячи человек — как местных, так и беженцев из окрестных сёл. Людей объединяют не только общие проблемы и беды, но и светлые поводы. На этот раз односельчане собрались в Свято-Троицком храме, чтобы встретить праздник Крещения Господня. Прибыв в сочельник, команда РГМ присоединилась к торжественному богослужению, за которым последовало погружение в купель с освящённой водой.

19 ЯНВАРЯ команда РГМ отправилась дальше — её уже ждали в посёлке Керменчик. Слишком близко к линии фронта, поэтому службы в храме там не было, а вот освятить воду могли все желающие. Каждый пришедший получил ещё и гуманитарную помощь от РГМ: примерно полтонны наборов с продуктами, гигиеническими средствами и фильтрами для очистки воды.

Обстановка на угледарском направлении остаётся напряжённой. По-прежнему нет света, отопления, воды. Социальные пособия выплачиваются своевременно, но купить что бы то ни было практически невозможно: магазины закрыты, общественный транспорт не ходит. Однако люди не теряют присутствия духа и веры, а значит, всё будет хорошо!



Своих не бросаем. Фото: РГМ



Служба в Свято-Троицком храме. Фото: РГМ

Герои месяца

СПАСЛИ ПАССАЖИРОВ

В Ненецком автономном округе, предварительно из-за обледенения, совершил жёсткую аварийную посадку перевозивший пассажиров самолёт Ан-2. В результате происшествия погибли пилот и пассажирка, но позже стало известно, что жертв могло быть больше. После удара о землю двигатель самолёта загорелся, а пассажиры попали в огненную ловушку.

Среди них находились два брата — Илья и Саша Хатанзейские 11 и 14 лет. Саша сориентировался в ситуации быстрее всех, смог найти в самолёте огнетушитель и передал его взрослым, после чего вызвал спасателей. Взрослые пассажиры — оленевод из Воркуты Михаил Янгасов и Андрей Хатанзейский потушили огонь и при помощи ребят эвакуировали из салона тех людей, которые не могли двигаться самостоятельно. Позже выяснилось, что у Андрея сломана нога, на что он даже не обратил внимания. Герои укрыли пострадавших тёплыми вещами и помогли дожидаться спасателей.

Как потом сказал Саша, быстро сориентироваться в ситуации ему помогли уроки ОБЖ. Решается вопрос о награждении героев, благодаря смелости которых было спасено шесть человек.



Илья и Саша Хатанзейские. vk.com



Герой Афоня Копырин. vk.com

МАЛЕНЬКИЙ ДОКТОР

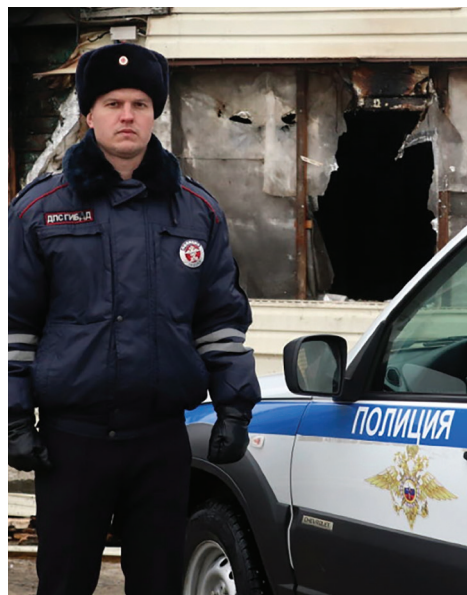
В Якутске трое одноклассников, которым было по 10 лет, возвращались из школы домой. Вдруг одному из них — Саше стало плохо, он упал и начал задыхаться. Взрослых рядом не было, но ребята не растерялись. Коля Максимов сразу побежал в ближайшую больницу, благо она находилась рядом. А второй — Афоня Копырин расстегнул пострадавшему куртку, сорвал шарф и начал делать массаж грудной клетки. Постепенно дыхание Саши восстановилось, щёки снова порозовели. Прибывший на место происшествия врач определил, что это был приступ астмы и именно грамотные действия Афони помогли спасти мальчика.

Интересно, что Афоня нигде не учился оказывать первую помощь, но воспитывается в семье медиков и не раз видел, как аналогичную процедуру его родители проводят младшему братику, который тоже страдает лёгочным заболеванием.

СПАС ВСЮ СЕМЬЮ

Ранним утром старший инспектор волгоградской ДПС капитан Евгений Козянин ехал на патрульном автомобиле и увидел, как на одной из улиц полыхает частный дом. Пожарных поблизости не было, поэтому капитан сообщил о происшествии и сам бросился на помощь. Из дома доносились детский плач и крики о помощи. Евгений попытался влезть через окно, но там всюду полыхало пламя. Не растерявшись, он выломал часть металлического ограждения и через соседний двор попал на участок. Выбив дверь, он обнаружил троих маленьких детей и грудного младенца, а также их дезориентированных родителей.

Годовалого мальчика и его сестру капитан на руках отнёс к прибывшей машине скорой помощи, а остальных отогрел в своей машине. Благодаря грамотным и смелым действиям Евгения Козянина вся семья была спасена.



Капитан Евгений Козянин. vk.com

Уважаемые друзья!

На территории ДНР, ЛНР и в освобождённых районах Украины наша газета распространяется бесплатно. Если вы можете оказать содействие в распространении газет, просим прислать заявку на адрес

gazeta-vv@list.ru,

и мы передадим вам необходимое количество экземпляров. Если вы хотите поделиться своими историями, наблюдениями, стихотворениями или прозой о ходе СВО, отправляйте ваши материалы на этот же адрес. Лучшие произведения будут опубликованы. Воспользуйтесь QR-кодами, чтобы посмотреть наши видео, заказать себе газеты на территории России или поддержать наш проект.

Газета на Ozon



Помочь газете



«ВВ» на YouTube



Газета «Время — вперёд!»

зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, регистрационный номер: серия ПИ № ФС77-83481 от 24 июня 2022 г.

Учредитель: Супер Т. К.

Гл. редактор: Супер Е. А.

Дизайн и вёрстка: Сиромаха В. С.

Иллюстратор: Заболоцкий Б. С.

Корректор: Ульянов А. В.

Адрес редакции:

142714, Московская обл., Ленинский р-н, с. Молоково, Ново-Молоковский б-р, 10

Электронная почта: gazeta-vv@list.ru

Сайт: время-вперед.рус

Отпечатано в типографии

«Офсет Москва», г. Москва

Тираж 2 000 экз.

