

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 227 (7193)

18 августа 1937 г., среда

ЦЕНА 10 КОП.

СЕГОДНЯ НАРОДЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПРАЗДНУЮТ ДЕНЬ АВИАЦИИ.

Большевистский привет гордым соколам нашей родины, отважным советским летчикам, которые должны летать выше всех, дальше всех и быстрее всех.

Слава бесстрашным героям, сталинским питомцам, завоевавшим Северный полюс, совершившим исторические перелеты из Москвы в Северную Америку!



Участники двух беспосадочных перелетов Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки. Слева направо: товарищи Байдуков, Беляков, Чкалов, Данилин, Юмашев и Громов.

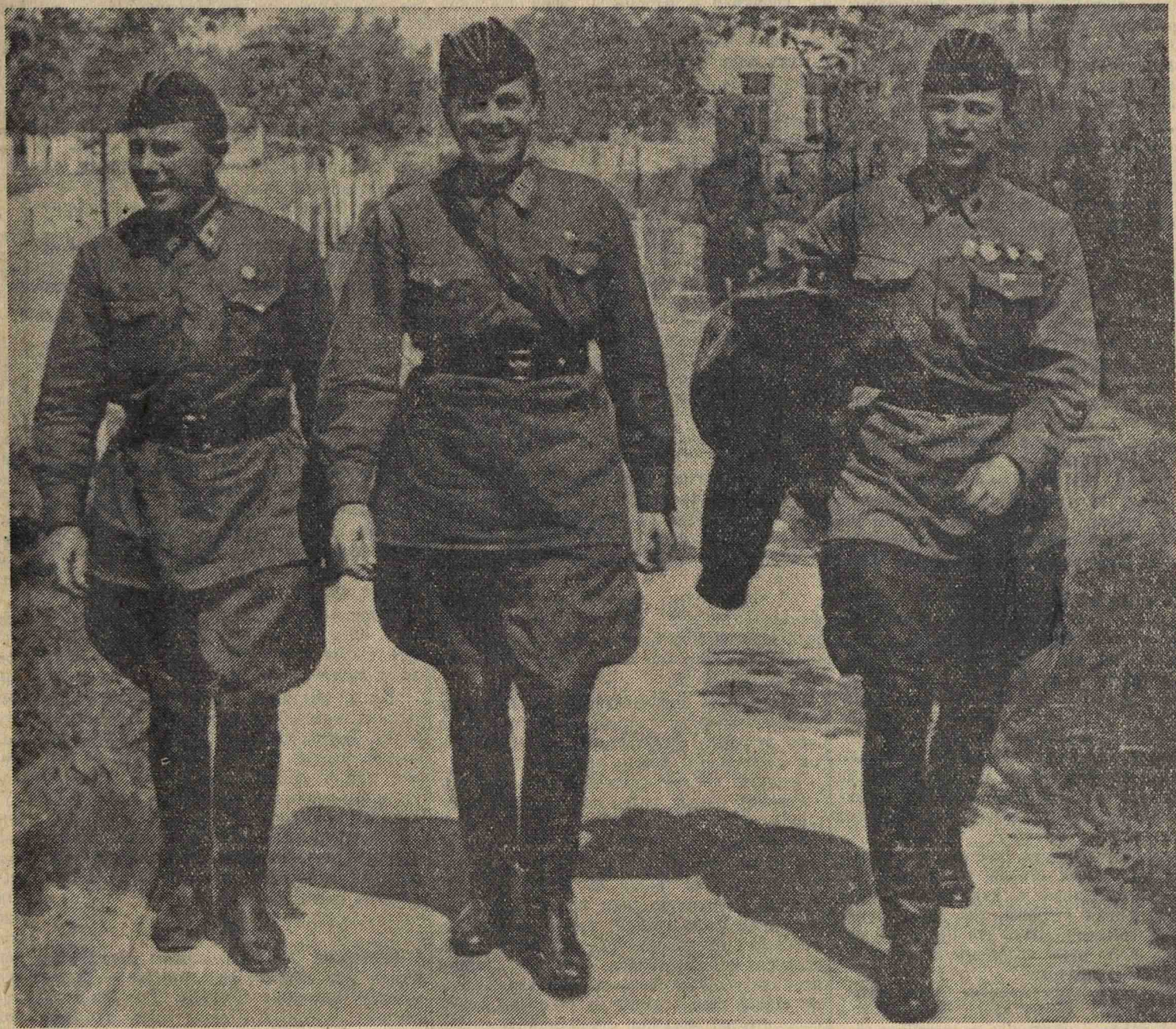


Фото М. Калашникова.

АВИАЦИЯ СОЦИАЛИЗМА

День авиации крепко вошел в быт и сознание советского народа, стал традиционным, любимым праздником в нашей прекрасной стране. Мы по праву считаем себя великой авиационной державой, крылатым народом, народом бесстрашных, героических летчиков.

Авиация страны социализма — подлинно народная авиация и по своей массовости и по тем целям и задачам, которым она служит. Гордое племя советских летчиков вышло из народа, воспитано большевистской партией, товарищем Сталиным. Слава о советской авиации несется от края до края нашей родины, гремит по всему земному шару.

Богат и славен нынешний авиационный год. До двух десятков рекордов внесено советскими летчиками в международную таблицу соревнований на скорость, дальность, высоту. И непревзойденными рекордами, триумфом Советского Союза являются изумительные по искусству пилотажа полеты на Северный полюс и поразившие своим бесстрашием перелеты из Москвы в Северную Америку отважных экипажей, возглавляемых Валерием Чкаловым и Михаилом Громовым. Эти полеты высятся над миром, как самые выдающиеся научные события XX века, открывающие новую эру в истории покорения природы человеком. Сбываются лучшие мечты человечества: сблизятся народы и страны, распахнутся границы познания, подчиняются стихии силы природы. И пальма первенства в этих научных достижениях принадлежит сынам великого советского народа.

Каков народ, таковы и летчики его. В тысячу раз больше, чем в любой другой, в Советском Союзе вновь показал миру, на что способен этот народ, социализм, творцы своей собственной судьбы. Все прогрессивное человечество склоняло голову перед героизмом и мужеством советских летчиков, обладавших духом оптимизма и высокой моралью, завоевывавших полюс, соединявших великие континенты.

Образ советского авиатора ассоциируется с образом человека передового, носителя культуры и цивилизации. О каких же подвигах, вкладах в науку, в мировой прогресс могут говорить фашисты? Палачи и человеконенавистники, «герои» Гитлера, трусливые рыцари бомбежек беззащитных городов и селений, — они вызывают гадливое чувство и проклятие.

Советские летчики — это не герои на час. Они плоть от плоти, кровь от крови своего народа, своей большевистской партии, которая воспитала в них черты, свойственные передовому человеку нашей страны. — решительность, настойчивость в деле достижения цели, твердость характера, непоколебимое и великое преданность. В заветном законе жизни наших летчиков — равенство закономерности движения страны, мощной индустриальной державы, победоносно строящей социализм. У нас не было авиационной промышленности. Мы начали с нуля. Волею партии и правительства мы создали величайшую авиационную индустрию, воспитали тысячи отважных летчиков.

Да с лишним десятилетия назад гений Ленина увидел в электричестве и воздухоплавании стимулирующие начала крупнейших переворотов в области техники. В 1914 году, изучая первые шаги авиации, Ленин писал о **вене аэропланов, элентричества и автомобилей**. Советский Союз, создав за годы сталинских пятилеток первоклассную социалистическую индустрию,

уверенно шагает вперед, на уроне века. Самолетостроение — высший класс современной науки и техники. Преодолевая все трудности, стоявшие на нашем пути, борясь с врагами всех мастей и оттенков, мы завоевали этот класс, мы выдержали экзамен на зрелость.

Для советской авиации нет пределов. Но кому много дано, с того много и спросят. Большевикам чуждо зазнайство. Наши конструкторы и летчики чужды техническое чванство и самоуспокоенность. Чем больше успехов, тем больше новых задач. Жгучая проблема современности — летать выше, дальше и быстрее всех — требует напряженной борьбы за высокое качество материальной части авиации, за высочайший класс мастерства летчиков, неустанных поисков конструкторской мысли.

Перед нами стоит много будничных, больших и малых задач. Работникам гражданской авиации надо с большим рвением и энергией работать, чтобы она не была отсталой отраслью народного хозяйства. Все возможности для хорошей работы у нас есть, — требуется лишь политическая бдительность, большевистский стиль в работе, подлинное руководство делом, неутомимая воля к победе. Много шумихи, трескотни и беспечности в работе Осоавиахима, в частности Центрального аэроклуба. Именно это мешает козломому с большевистской настойчивостью готовить летные кадры, в которых страна нуждается, как в воздухе.

Чем сильнее наша авиация, тем крепче оборонная мощь страны. Что возмущает советских летчиков, что рождает в них творческие, героические стимулы? Любовь к родине, преданность делу социализма, — именно это окрыляет сталинских питомцев, двигает их на подвиги. Где бы они ни летали — в Арктике, над полюсом — всюду они чувствуют задачу и заботу большевистской партии, товарища Сталина, внимание и поддержку родины, которая бережет их жизни, радуется их достижениям. Они знают, что никогда не останутся одинокими, что в случае нужды государство придет им на помощь. Эта твердая уверенность в конечной победе коротко и сжато выражена в словах Водопьянова, атаковавшего Северный полюс: «У меня за спиной сила, мощь: товарищ Сталин не бросит человека!»

Велика и нерушима любовь летчиков к партии, к Сталину. Образ Сталина вдохновляет наших гордых соколов. В нем они видят своего отца, учителя и друга, который является для них источником идей, мужества, смелости и творчества.

Наши радужные летчики, из которых выйдет будущий герой, учатся сочетать большую смелость и отвагу со знанием и умением. В них мы видим прообраз героя в грядущих схватках с фашизмом. Когда Михаил Громов спросил в Лондоне, имеет ли развитие трансолярного воздушного пути военное значение, советский летчик ответил, что привычки обычно являются простым мирным средством, но, в случае необходимости, они могут быть использованы как оружие!

Да, враги не застанут нас врасплох. С земли и неба их ждет сокрушающий удар. Мы стоим на страже мира. Но, если на Россию обрушатся нашествия, мы встретим врага, как один человек. Так говорил Ленин. Так говорит и думает каждый честный и преданный родине человек, каждый рядовой летчик — настоящий и будущий герой страны социализма.

ВОЙНА ЯПОНИИ ПРОТИВ КИТАЙСКОГО НАРОДА

УСПЕХИ КИТАЙСКИХ ВОЙСК В ШАНХАЕ

Японцы выбиты из ряда позиций. — Китайские пулеметчики уничтожили японский десантный отряд в Усуне.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Вчера, в 13 часов, китайским командованием выпущено официальное сообщение, в котором указывается:

В 7 часов утра 16 августа китайские части заняли женскую школу «Айго» и среднюю школу «Юэду» и продвинулись дальше по направлению к штабу японских военных сил в Хонкью.

В результате обстрела китайской тяжелой артиллерией сильно разрушено здание японского военно-морского ведомства.

Японские войска, расположенные на текстильной фабрике «Кунда», совершили атаку на китайские позиции на Чунсян-Роу, но, понеся большие потери, отступили.

В 9 часов утра не менее 20 японских самолетов бомбардировали китайские войска в северном секторе в районе Нисьянкан, однако бомбардировка не принесла ущерба. Преследуемые китайскими самолетами, японские самолеты скрылись. В 8 час. утра не менее 20 японских самолетов прорвались над Нансяном (западнее Шанхая) и сбросили несколько бомб, которые не причинили вреда.

В 8 час. 20 мин. в Шанхае произошел серьезный бой между китайскими и японскими самолетами. Бомбардировкой японских самолетов на Янцзыну разрушено несколько зданий. На крышах ряда магазинов в районе Хонкью японцами установлены зенитные орудия.

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает из Шанхая, что бой возобновился сегодня ранним утром.

Японский крейсер «Идзумо» открыл по городу артиллерийский огонь, передвигаясь вверх по реке. Несмотря на дождливую погоду, в бой вступили китайские самолеты, которые, прорываясь через облака, пытались бомбардировать «Идзумо», но были отогнаны японской зенитной артиллерией.

Бой идет по всей набережной. Взорван японский торпедный катер на расстоянии около километра от японского флагманского корабля «Идзумо». Китайские самолеты, парящие над местом боя, обстреливаются огнем японской зенитной артиллерии.

Шанхайский корреспондент агентства

Рейтер сообщает, что в результате бомбардировки китайскими самолетами японского флагманского судна «Идзумо» 5 японских моряков убиты и 5 серьезно ранены.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Агентство Централ Ньюс сообщает, что китайские войска начали наступательные действия с твердым намерением вытеснить японцев с важных стратегических позиций до прибытия новых японских подкреплений.

Не будучи в состоянии противостоять сильному артиллерийскому обстрелу и воздушному бомбардировке, японские войска, занимавшие текстильную фабрику «Кунда», где концентрировались их главные силы, 16 августа, в 8 час. 15 мин. утра, начали отступление. В качестве временной штаб-квартиры японские войска избрали текстильную фабрику «Юнпи».

В районе Нисьянкан китайские войска также достигли значительного успеха. Японцы отступили к югу на Хонсян-Роу.

Под прикрытием сильного артиллерийского огня 16 августа утром японские моряки пытались высадиться в Усуне. После получасового боя десантный отряд был уничтожен огнем китайских пулеметов. Одновременно китайские самолеты подвергли жесткой бомбардировке японские канонерки, находящиеся на рейде в Усуне.

В полдень 16 августа китайские войска, с расстрелом бомбардировавшие казармы японского десанта, заняли Хонкью-Парк.

Под артиллерийским обстрелом японцы оставили казармы и отступили на улицу Чжунхуа-Роу, где они заняли под временные казармы помещение японской начальной школы.

Ожесточенный бой в районе Хонкью, на улицах Бродвей и Уорд-Роу произошел между 8 и 11 часами вечера 16 августа. После полудня ожесточенные бои начались в районе Нутун и у реки Ванпу.

ШАНХАЙ, 16 августа. (ТАСС). По сведениям китайской прессы, японцы установили зенитные орудия на крышах зданий «Мокотама спеш бинк» и «Ниссин стимпип компани». Оба помещения расположены на Банде, на территории международного поселения.

Вражеским самолетам. Выше 10 китайских истребителей поднялось в воздух на встречу врагу. Воздушная бомбардировка продолжалась 3 с половиной часа. Точным огнем китайской зенитной артиллерии было сбито 6 японских самолетов. Летчики взяты в плен.

Японский налет причинил Нанкингу значительные повреждения. Во время воздушного боя слетка поврежден один китайский самолет. Один китайский пилот ранен, один — пропал без вести.

В Нанкине объявлено осадное положение. ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Во время вчерашнего вторичного воздушного налета на Нанкин было сбито 11 японских самолетов.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Корреспондент агентства Централ Ньюс сообщает, что сбитый во время атаки Баодина 14 августа японский самолет был доставлен в разобранном виде в Шанхай. Тысячи жителей, несмотря на проливной дождь, пришли посмотреть на этот военный трофей.

ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦИК СССР

Вчера на заседании Президиума ЦИК Союза ССР состоялось вручение орденов. Гордо приветствуемые всеми присутствующими, к столу председателя орденов тов. М. И. Калинина подходят один за другим награжденные за выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва—Волга.

Награды получили инженеры, прорабы, начальники различных участков строительства, мастера, а также работники Ковровского электромеханического и других заводов, поставивших каналу первоклассное оборудование.

Тов. Квесис К. К., инспектор технической инспекции строительства канала, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, от имени группы строителей произнес краткую речь. Он горячо благодарит партию и правительство за высокую оценку их работы.

— Замечательный канал Москва—Волга, — говорит тов. Квесис, — построенный руками молодых советских специалистов из советских материалов, выросли крепкий строительный коллектив. Уходя на новую стройку, мы заверяем товарища Сталина, что будем и там завоевывать новые победы.

В зале респыхают овации в честь товарища Сталина, с именем которого связаны победы строителей канала.

За выдающиеся успехи в боевой, политической и технической подготовке соединений, частей и подразделений РККА полковника ордена военных работников. Награжденный орденом Красного Знамени старший лейтенант тов. Ерышкин произнес горячие слова благодарности.

— Мы, воспитанные партией Ленина, — заявляет он, — готовы выступить на защиту своей страны по первому зову правительства.

Заключительные слова тов. Ерышкина, провозглашающего здравницу в честь товарищей Сталина, Ворошилова, Калинина, вызывают бурные аплодисменты и овацию.

Вместе с военными работниками получают ордена Красной Звезды за успешное и самоотверженное выполнение специального производственного задания матрос тов. Титовенко В. Д. и моторист тов. Фомина В. И.

Награду получили за выдающиеся успехи по овладению боевой и политической подготовкой военно-воздушных сил РККА старший лейтенант тов. Миколойтис В. П. и за выдающиеся заслуги в развитии советского планирования и за большие достижения по дальности полета на планере тов. Расторгуев В. Л.

Затем были вручены ордена группы работников Народного комиссариата внутренних дел и другим товарищам, награжденным за заслуги перед социалистической родиной.

М. И. Калинин, вручив ордена, поздравил товарищей с получением высокой награды и пожелал им дальнейших успехов в их практической работе.

Президиум ЦИК на том же заседании принял совместные с Совнаркомом СССР постановления: о повышении норм оплаты стучных и квартирных при служебных командировках и о порядке финансирования агротехнических и зоотехнических мероприятий по коневодству.

Президиум ЦИК также утвердил отчет Центральной Комиссии по организации и распоряжению фондом имени В. И. Ленина помощи беспризорным детям за 1936 год. Короткое сообщение по этому вопросу сделал тов. М. И. Калинин. Общий фонд имени В. И. Ленина на 1 января 1937 года составлял в сумме 98.321.765 руб. 39 коп.

ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕЛЕТОВ МОСКВА — СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

В течение 17 августа вновь очень неясно слышалась работа радиостанции, которая может принадлежать самолету «Н-209». Разобрать ничего не удалось. Наблюдения будут продолжаться.

Самолет «Н-2» тов. Задкова быстро продвигается на север. Утром 17 августа он из Марково через Анадырь прилетел в бухту Провидения. Дальнейший полет в Уэльс пришлось отложить из-за густого тумана,

не позволяющего садиться в гористой местности Чукотского полуострова.

В Красноярске закончена подготовка к полярному полету двухмоторного самолета «Н-207» тов. Гражданского, который направляется на о. Дисон, чтобы вместе с самолетом «Н-206» тов. Головина, заканчивающего в Казани установку добавочной радиостанции, также принять участие в поисках.

РОЗЫСКИ САМОЛЕТА «Н-209»

ФЕРБЕНКС, 16 августа. (Спец. корр. «Правды»). Работы по розыскам самолета Леваневского встречают живое участие населения Аляски, искренне озабоченного положением как самого Леваневского, так и его товарищей. Местная газета «Фербенкс дейли Ньюс майнер» пишет сегодня в передовой статье:

«СССР показал свою готовность и способность оказать в труднейших условиях Севера помощь отважным пилотам. Американское правительство предложило для этой цели связь и службу погоды. Нет сомнения, что все человеческие возможности будут использованы для того, чтобы найти и спасти советских летчиков. Все организации на

Аляске будут всеми средствами помогать спасению».

Газета отмечает, что Маттери хочет отвести услугу за услугу Леваневскому, который в свое время оказал ему помощь. Маттери сегодня проверил работу своей машины в пробном полете. Самолет-запасник «Форд», который в воздухе снабдит горючим самолет «Локхид» Маттери в его дальнем полете к полюсу, уже вылетел из Лос-Анжелеса.

Сегодня в Фербенкс прилетел из Сиэтла инженер Вартауни. В Фербенкс теперь четыре советских гражданина. Местное население оказывает советским представителям всестороннее содействие в организации розысков самолета Леваневского.

Л. Хвиз.

ПРИВЕТСТВИЕ ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ

ГРУППЫ ИСПАНСКИХ ДЕТЕЙ,
НАХОДИВШИХСЯ НА ОТДЫХЕ
В ПИОНЕРСКОМ ЛАГЕРЕ «АРТЕК»
В КРЫМУ

Дорогой и любимый вождь
и отец мирового пролетариата
товарищ Сталин!

В то время, когда наша дорогая родина — Испания охвачена ужасами войны, названной и спровоцированной фашистами — интервентами из Германии и Италии, когда наши отцы и братья сражаются за свободу и независимость нашего народа, мы, группа испанских ребят, привезенная по Вашей личной инициативе в гостеприимный и чудесный Советский Союз, скоро смогла забыть ужасы и страдания, причиненные нам войной.

Четверо месяца мы находились в известном пионерском лагере «Артек», в живописном уголке Крыма на берегу Черного моря.

Жизнь наша проходила как в сказке: мы окружены любовью и лаской, мы физически окрепли и поправились и приобрели многие культурные и полезные навыки: научились играть в волейбол, городки, занимались физкультурой, изучили винтовку, стреляли, научились стрелять, оказывать первую медицинскую помощь. Собирали коллекции камней, растений, насекомых, научились работать в технических кружках, освоили полеты на самолетах, как никогда не мечтали. Завязали нежную и тесную дружбу с советскими пионерами. Вместе с ними совершили ряд замечательных экскурсий-походов в интересные места Крыма.

Мы мечтаем о том, как в Москве много и прилежно будем учиться. Мы верим, что можем приобрести к совершенно новой культуре, что мы приобретаем такие знания, которые подготовят нас к крепким борцам за свободу и счастье всех трудящихся.

Мы знаем, что многие из нас из-за войны в нашей стране совершенно потеряли и материальную, но это нас не пугает, так как мы находимся на родине рабочих всех мира, где все нам помогают и любят нас.

Наша благодарность Вам за все, что делается для нашей страны и для нас, детей, — беспрерывна и как единственный ответ с нашей стороны, мы даем торжественное обещание Вам, что будем хорошо учиться и что наше поведение и дисциплина будут безупречны.

У нас есть одно желание, одна мечта, это видеть Вас, чтобы лично передать Вам всю ту признательность, что живет в наших сердцах.

Мы кончаем наше письмо, восклицая: Да здравствует наш отец и друг товарищ Сталин!

ГОД РЕКОРДОВ

(18 АВГУСТА 1936 ГОДА —
18 АВГУСТА 1937 ГОДА)

— 18 августа 1936 года, когда вся страна праздновала День авиации, самолет Героя Советского Союза В. Молокова, совершавший в то время большой арктический перелет, устроился в Анадыре — сердце Чукотки. Два месяца длился этот труднейший перелет. На гидросамолете «СССР Н-2» тов. Молоков вместе со своим экипажем облетел всю территорию Крайнего Севера и трассу Северного морского пути от Берингова пролива до Белого моря протяжением свыше 26,000 километров. Впервые Великий Северный путь был пройден на самолете с востока на запад.

— Советские летчики-высотники тт. В. Коккинаки, А. Юмашев, М. Алексеев, М. Никитин и А. М. Липкин завоевали в 1936 году все международные рекорды полетов на высоту с коммерческим грузом.

— 13 сентября Герой Советского Союза С. Леваневский завершил вместе с штурманом В. Левченко грандиозный перелет Лос-Анжелос — Москва протяжением в 19,000 километров. Отважные авиаторы летели по побережью Тихого океана, вдоль Северного морского пути, по необитаемой территории Якутии, Сибири и центральных районов СССР. Они впервые проложили новый путь из восточного в западное полушарие мира, соединив две великие державы — СССР и США.

— 8 декабря над Севастополем поднялся гидросамолет «АНТ-22» под управлением летчиков Т. Рябенко и Д. Ильинского. На борту гидросамолета находились груз весом в 10 тонн. Летчики поднялись на высоту 1,942 метра. С подобным грузом на эту высоту не поднимался еще ни один гидросамолет.

— 1937 год исключительно богат интереснейшими авиационными событиями. — Первым вылетел в феврале в большой арктический перелет летчик Фарих на двухмоторном самолете «СССР Н-120». Маршрут перелета протяжением в 24,000 километров проходил по самым холодным участкам земного шара.

— 21 мая пронеслась по всему миру весть о новой блестящей победе советской авиации. Флагманский корабль экспедиции «СССР Н-170», пилотируемый Героем Советского Союза тов. М. Володьновым, совершил блестящую посадку на лед в районе полюса. Тринадцать отважных поларников во главе с начальником экспедиции тов. О. Ю. Шмидтом высадились на льдину. Через несколько дней прилетели на Северный полюс и присоединились к флагманскому кораблю остальные три воздушных корабля экспедиции, пилотируемые тт. Молоковым, Алексеевым и Мазуком. Над Северным полюсом взвился флаг Союза Советских Социалистических Республик. Сталинское задание выполнено блестяще. За две недели до этого над Северным полюсом пролетел двухмоторный разведчик тов. Головина.

СТАЛИНСКАЯ АВИАЦИЯ

ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ

Поджигатели войны лихорадочно готовятся к войне. Уже сегодня за рубежом нашей страны заводы и фабрики круглосуточно работают над изготовлением орудий истребления человечества. Особое предпочтение фашизм оказывает авиации. Не стеснялся, открыто декларирует он миру: новая война начнется внезапным мощным нападением авиации.

Германия и Италия в своем авиационном вооружении хотят выйти на первое место в Европе. В мировой авиации идет неустанная борьба за наибольшие скорость и дальность, за длительность полета на больших высотах. Ушла в предание скорость истребителей в 200—250 км. Сегодня скорость достигает 500—550 км. Ушла в предание дальность бомбардировщиков 1,000—1,200 км. Сегодня их дальность — 3,500—4,000 км. Ушла в предание высота в 5—7 тысяч метров. Сегодня высота — 11—12 тысяч метров.

Наша задача — добиться превосходства по всем показателям и нанести врагу, если он посмеет напасть, сокрушительный удар. Для этого у нас есть все возможности. Для этого у нас есть то, что не было никогда у фашистскому отроку.

У нас есть замечательная советская страна. Сила ее в том, что она непрерывно рождает людей, не останавливающихся ни перед чем во имя славы своей родины.

У нас есть замечательные советские люди, не одиночки, гонимые за «синей птицей» славы, а то семейство миллионов — огромный коллектив советских людей, который весь, всеми своими творческими силами участвует в борьбе за победы своей страны.

У нас есть замечательная партия Ленина — Сталина, являющаяся величайшей школой мужества и отваги, выдержки и героизма. Это она ведет нашу страну от победы к победе.

У нас есть замечательный Сталин, наш родной товарищ Сталин, воплощенный в себе лучшие, идеальные черты большевика, гениальный вождь трудящихся.

Сталин! — это имя открывает миллионы советских людей, ведет на подвиг, к чудесам героизма и отваги.

Нет таких трудностей, которых мы не могли бы преодолеть! Нет таких рекордов, которых мы не могли бы завоевать! Это должны помнить наши братья! Велика и необятна наша родина, и нет на могучих просторах ее такого участка, такой пяди, которая не находилась бы под зорким оком неусыпных часовых. Сталин, несокрушимой стеной стоит на границах советской страны могучая Красная Армия. Вся наша земля, все наши моря, весь наш воздух, от польской границы до Тихого океана, от Северного полюса до берегов Черного моря — неприкосновенны!

II

Мы уже заняли выдающееся место в мире по авиации. К нашим летчикам переходит один мировой рекорд за другим, и нет сомнения, что в ближайшее время все мировые рекорды будут нашими, ибо наши летчики проходят сталинскую выучку.

1937 год принес нам не одну победу. Героическая экспедиция О. Ю. Шмидта и М. В. Володьнова блестяще выполнила сталинское задание, организовав научную полярную станцию на Северном полюсе.

События вековой мечты человечества, Северный полюс покорен. Покорить его могли только большевики. И покорили они его только потому, что выполняли сталинское задание.

Не прошло и месяца, как наш экипаж на испытанном в «воздушных боях» «АНТ-25» совершил впервые в истории беспосадочный перелет из Москвы в Северную Америку через Северный полюс.

В 1936 году хотели мы лететь к Северному полюсу, а товарищ Сталин сказал: «Зачем к полюсу. Наш Союз необятен, летайте через нашу территорию». И предложил маршрут: Москва — Петропавловск — Камчатка. Я назвал этот маршрут — Сталинским. И встал перед нами задача, связанная непосредственно с интересами нашей родины, исполненная великого смысла, охотворенная великой плесей изучения, освоения и защиты страны.

И мы тогда совершили свой полет над советской страной, над ее далекими границами, над пустынями, над океанской бездной, сквозь ураганы и облака, никогда не теряя связи со страной, всегда чувствуя на себе ободряющий взгляд миллионов, слыша ласковые и заботливые слова товарища Сталина.

На всем пути перелета мы летели с его именем в сердцах. Сознание того, что маршрут перелета был дан Сталиным, вдох-

новляло нас и помогало преодолевать все трудности.

И в этом году, продолжая Сталинский маршрут, мы добились успехов потому, что выполняли сталинское задание.

Не успев умолкнуть мотор нашего самолета, как тройка отважных пилотов — товарищи Грозов, Юмашев и Данилин — удивила мир блестяще завершающимся перелетом по такому же маршруту, на такой же машине. Этот экипаж установил новый мировой рекорд дальности полета без посадки по прямой, пролетев 10,200 километров. Существовавший до них рекорд — 9,104 км — был установлен в 1933 году французскими летчиками Колодом и Росси.

И этим перелетом советские летчики показали, что нет для них того, чего бы они по поручению товарища Сталина не сделали.

Перелет экипажа Громова показал всему миру, что перелет через Северный полюс не случайность, а твердо завоеванная победа советской авиации.

И случайная неудача товарища Леваневского, перелетевшего Северный полюс, не поколебала нашей уверенности в том, что в ближайшее год — два Сталинская трасса через Северный полюс, соединяющая два полушария, будет полностью освоена.

Над экипажем готов повторить свой перелет даже в суровую полярную ночь. Мы знаем, что нам будет светло. Где есть Сталин, там нет тьмы, — там яркое солнце.

Наши летчики летают не только дальше всех, но и выше всех. По высотным полетам с коммерческой нагрузкой мы занимаем первое место в мире.

Мы не получили в наследство от старого режима никакой авиационной промышленности. Теперь она у нас есть, и к тому же первоклассная. Теперь мы с полным правом можем заявить: нет такого самолета, которого советская промышленность не могла бы построить. У нас есть уже и такие совершенные машины, каких нет ни в Западе. Советский Союз стал великой авиационной державой. Это вынуждены признать и наши враги.

III

Советские самолеты должны летать еще выше, еще дальше, еще быстрее — таково задание товарища Сталина. Для этого советские самолеты должны быть лучшими в мире. Это должно стать законом для работников нашей авиационной промышленности.

И если «АНТ-25» получил высокую оценку, то вывод из этого должен быть только один: нам нужно иметь много воздушных кораблей, летающих далеко, быстро и по любому маршруту.

Советская авиационная промышленность, созданная заботами товарища Сталина, выдержала труднейший экзамен. Отныне весь мир знает, на что способна наша авиационная промышленность, отныне весь мир знает, что советская страна может строить самолеты и моторы для самых трудных и для самых дальних перелетов.

Мы законно гордимся успехами авиационной промышленности. Наша страна обладает материальной базой для самолетостроения.

Успехами мы гордимся, но зазнаваться не будем. Нам нужно неустойчиво подымать авиационную культуру на всех участках, давать машины еще высшего качества, отдаленные с такой же тщательностью, с какой отдален самолет «АНТ-25».

Авиационная техника лет вперед гигантскими шагами. Этот непрерывный рост ставит перед нами советскими конструкторами ряд новых и сложных задач. Современный самолет, независимо от его назначения (пассажирский, почтовый, военный), должен обладать высокой скоростью, большой грузоподъемностью, дальностью и значительным потолком.

Наш конструктор обязан смотреть далеко в будущее. Он должен знать, что требуется от авиации сегодня и что потребуется завтра. Наши конструкторы еще не всегда умеют смотреть вперед. Только сталинская поддержка, сталинские указания придали новый размах технической смелости и творческой мысли наших авиационных конструкторов.

Вспоминается встреча товарища Сталина с инженером Н. Поликарповым на Центральном аэродроме в Москве, 2 мая 1935 года. Кто-то представлял Поликарпова товарищу Сталину. Поприветствовался.

Над чем собираетесь работать? — спросил товарищ Сталин, предварительно осмотрев уже готовые поликарповские машины.

Тов. Поликарпов подробно изложил свой план. Выслушав, товарищ Сталин обратился к конструктору:

— А вы нам постройте скоростную машину.

И тут же четко и конкретно определил ее скорость и потолок. А, пропавшая, наметил срок выполнения этого задания.

Это предложение было настолько смелым, настолько неожиданным, что многим оно казалось даже неосуществимым. А все же такая машина создана — и не одним Поликарповым, такая машина уже летает и летает успешно.

Товарищ Сталин учит наших конструкторов большому техническому риску, умению видеть каждую новую проблему не только с убой, чисто технической точки зрения, а шире и всеобъемлюще.

Товарищ Сталин знает производственную мощь каждого авиационного завода, где, какие люди расставлены. Для руководства авиационной промышленностью был переброшен прекрасный хозяйственник, преданный сын партии, выученик Серго, тов. М. М. Каганович. Авиационная промышленность была обеспечена всем необходимым. И в короткий срок авиационные заводы стали работать нормально, рабочие и инженерно-технический персонал стали показывать образцы стахановского труда. Страна стала получать самолеты и моторы.

Но и сейчас товарищ Сталин продолжает живо интересоваться вопросами самолета и моторостроения. Он принимает живейшее участие во всех без исключения совещаниях, посвященных авиационному строительству. Эти совещания создаются по его личной инициативе и носят всегда очень конкретный характер. Например, одно совещание было посвящено фигурному пилотажу. Были созданы лучшие летчики страны — строители и испытатели, и каждый из них отвечал товарищу Сталину на поставленные им вопросы. И, только выслушав всех, он дал несколько практических советов, наставлений. Все сказанное им было необходимо просто. Товарищ Сталин всегда поражает исключительными глубокими знаниями авиационных вопросов. Он в совершенстве знаком со сложнейшими отраслями авиационной промышленности и деталями самолетов.

Разве при такой поддержке, при такой повседневной заботе со стороны товарища Сталина имеет право кто-либо работать спустя рукава? Нет, тысячу раз нет! Нужно работать лучше и лучше.

Навсегда запомнились слова товарища Сталина, произнесенные им в Кремле: «Смелость, говорит, горда берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Бесконечно совершенствоваться, обогащаться все новыми и новыми знаниями — вот задача для работников нашей авиационной промышленности и для летчиков нашей страны.

Организованность страны и большевистские качества людей — вот что лежит в основе наших успехов. Никакой самолет, никакой механизм не сделан без своего дела, если бы им не управляли выдержанные, дисциплинированные, внутренние напругающие люди, люди хладнокровные, но горячей крови. Только это сочетание людей и техники обеспечивает настоящие и прочные победы.

Фашизм глубоко и беззастенчиво опирается, когда думает, что только совершенствованная военная техника принесет ему победу, а человек может быть поражен, законан — и духовно и материально — в кандалы.

Нам летчик, покоряющий неведомые пространства, устремляющийся ввысь, всегда чувствует, что он не одинок, что за ним — вся страна, большевистская партия, товарищ Сталин.

IV

Слово «Сталин» в авиации звучит символически, призывно, победно. Сталина летчики любят крепко, по-особенному, всей душой. И Сталин любит летчиков. Сталин делает, бережет их.

Нельзя не вспомнить несколько фактов, характеризующих это заботливое, бережливое отношение Сталина к «самому ценному капиталу» нашей страны.

Первый факт. Летчик Алексеев нарушил правила полета и разбил машину. Только величайшая отвага позволила летчику в последние секунды вырвать машину из смертельного штопора. Дело было на Тушинском аэродроме в присутствии товарища Сталина, Ворошилова и других членов Политбюро. Нужно было видеть обеспокоенное лицо товарища Сталина. Протопило несколько минут. Живой и невредимый Алексеев был уже перед Сталиным и Ворошиловым.

— Товарищ народный комиссар обороны, — обратился Алексеев к тов. Ворошилову, — летчик Алексеев потерпел аварию. По своей вине, — смущенно добавлял он.

Сталин пожал руку пилоту и крепко прижал его к себе.

Мне кажется, что у этого летчика после этой встречи нет и не будет больше нарушений. Такое отеческое, чуткое отношение заставляет каждого летчика быть образцовым в своей работе.

Второй факт. Товарищ Сталин осматривал модель машины, сконструированной инж. С. Ильиничем. Когда конструктор закончил объяснения, Сталин, внимательно слушавший, спросил:

— А как вы обеспечили возможность экипажу покинуть самолет в случае аварии в воздухе?

Тогда Ильинич тут же на модели показал технику выбрасывания. Товарищ Сталин заметил, что для человека, находящегося в задней кабине, нужно обеспечить возможность более быстрого выбрасывания, и, в частности, предложил расширить нижний люк. В таком маленьком штире такая большая забота о человеке!

Третий факт. Однажды у летчика Коккинаки в высотном полете отказал кислородный прибор. Летчик успел быстро спуститься вниз, не потеряв сознания. Об этом узнал Сталин и, когда Коккинаки облетелся за разрешением совершить полет на побитие рекорда, Сталин спросил: — А у вас в порядке кислородное оборудование?

И, наконец, четвертый факт. 2 мая 1935 года на Центральном аэродроме им. Фрунзе я был представлен товарищу Сталину. Он задал мне ряд вопросов, внимательно выслушал мои ответы и затем спросил: — Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Я ответил, что летаю на опытных, очень пениных машинах, губить которые страшно жалко. И обычно стараюсь спасти машину, а вместе с ней и себя.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал Сталин.

Долгое время я ходил под впечатлением сталинских слов. Много дней я обдумывал все сказанное им и сделал для себя ряд практических выводов. Я стал летать много дисциплинированнее, чем летал раньше, стал в воздухе спокойнее. Меня поразила ясная сила сталинских слов. Жизнь летчика дороже машины!

Мне выпало счастье несколько раз встретиться и разговаривать с товарищем Сталиным. И всегда встречи с ним вызывают у меня целый поток новых мыслей, идей, проектов. Я иногда начинаю мечтать о таких вещах, которые даже самому кажутся неосуществимыми.

Вот и сейчас, еще не успев прийти в себя от перелета через Северный полюс, а достаточно вспомнить встречи с товарищем Сталиным, чтобы почувствовать в себе силы на любое, самое рискованное предприятие.

Товарищ Сталин знает производственную мощь каждого авиационного завода, где, какие люди расставлены. Для руководства авиационной промышленностью был переброшен прекрасный хозяйственник, преданный сын партии, выученик Серго, тов. М. М. Каганович. Авиационная промышленность была обеспечена всем необходимым. И в короткий срок авиационные заводы стали работать нормально, рабочие и инженерно-технический персонал стали показывать образцы стахановского труда. Страна стала получать самолеты и моторы.

Но и сейчас товарищ Сталин продолжает живо интересоваться вопросами самолета и моторостроения. Он принимает живейшее участие во всех без исключения совещаниях, посвященных авиационному строительству. Эти совещания создаются по его личной инициативе и носят всегда очень конкретный характер. Например, одно совещание было посвящено фигурному пилотажу. Были созданы лучшие летчики страны — строители и испытатели, и каждый из них отвечал товарищу Сталину на поставленные им вопросы. И, только выслушав всех, он дал несколько практических советов, наставлений. Все сказанное им было необходимо просто. Товарищ Сталин всегда поражает исключительными глубокими знаниями авиационных вопросов. Он в совершенстве знаком со сложнейшими отраслями авиационной промышленности и деталями самолетов.

Разве при такой поддержке, при такой повседневной заботе со стороны товарища Сталина имеет право кто-либо работать спустя рукава? Нет, тысячу раз нет! Нужно работать лучше и лучше.

Навсегда запомнились слова товарища Сталина, произнесенные им в Кремле: «Смелость, говорит, горда берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Бесконечно совершенствоваться, обогащаться все новыми и новыми знаниями — вот задача для работников нашей авиационной промышленности и для летчиков нашей страны.

Организованность страны и большевистские качества людей — вот что лежит в основе наших успехов. Никакой самолет, никакой механизм не сделан без своего дела, если бы им не управляли выдержанные, дисциплинированные, внутренние напругающие люди, люди хладнокровные, но горячей крови. Только это сочетание людей и техники обеспечивает настоящие и прочные победы.

Фашизм глубоко и беззастенчиво опирается, когда думает, что только совершенствованная военная техника принесет ему победу, а человек может быть поражен, законан — и духовно и материально — в кандалы.

Нам летчик, покоряющий неведомые пространства, устремляющийся ввысь, всегда чувствует, что он не одинок, что за ним — вся страна, большевистская партия, товарищ Сталин.

Слово «Сталин» в авиации звучит символически, призывно, победно. Сталина летчики любят крепко, по-особенному, всей душой. И Сталин любит летчиков. Сталин делает, бережет их.

Нельзя не вспомнить несколько фактов, характеризующих это заботливое, бережливое отношение Сталина к «самому ценному капиталу» нашей страны.

Первый факт. Летчик Алексеев нарушил правила полета и разбил машину. Только величайшая отвага позволила летчику в последние секунды вырвать машину из смертельного штопора. Дело было на Тушинском аэродроме в присутствии товарища Сталина, Ворошилова и других членов Политбюро. Нужно было видеть обеспокоенное лицо товарища Сталина. Протопило несколько минут. Живой и невредимый Алексеев был уже перед Сталиным и Ворошиловым.

— Товарищ народный комиссар обороны, — обратился Алексеев к тов. Ворошилову, — летчик Алексеев потерпел аварию. По своей вине, — смущенно добавлял он.

Сталин пожал руку пилоту и крепко прижал его к себе.

Мне кажется, что у этого летчика после этой встречи нет и не будет больше нарушений. Такое отеческое, чуткое отношение заставляет каждого летчика быть образцовым в своей работе.

Второй факт. Товарищ Сталин осматривал модель машины, сконструированной инж. С. Ильиничем. Когда конструктор закончил объяснения, Сталин, внимательно слушавший, спросил:

— А как вы обеспечили возможность экипажу покинуть самолет в случае аварии в воздухе?

Тогда Ильинич тут же на модели показал технику выбрасывания. Товарищ Сталин заметил, что для человека, находящегося в задней кабине, нужно обеспечить возможность более быстрого выбрасывания, и, в частности, предложил расширить нижний люк. В таком маленьком штире такая большая забота о человеке!

Третий факт. Однажды у летчика Коккинаки в высотном полете отказал кислородный прибор. Летчик успел быстро спуститься вниз, не потеряв сознания. Об этом узнал Сталин и, когда Коккинаки облетелся за разрешением совершить полет на побитие рекорда, Сталин спросил: — А у вас в порядке кислородное оборудование?

И, наконец, четвертый факт. 2 мая 1935 года на Центральном аэродроме им. Фрунзе я был представлен товарищу Сталину. Он задал мне ряд вопросов, внимательно выслушал мои ответы и затем спросил: — Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Я ответил, что летаю на опытных, очень пениных машинах, губить которые страшно жалко. И обычно стараюсь спасти машину, а вместе с ней и себя.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал Сталин.

Долгое время я ходил под впечатлением сталинских слов. Много дней я обдумывал все сказанное им и сделал для себя ряд практических выводов. Я стал летать много дисциплинированнее, чем летал раньше, стал в воздухе спокойнее. Меня поразила ясная сила сталинских слов. Жизнь летчика дороже машины!

Мне выпало счастье несколько раз встретиться и разговаривать с товарищем Сталиным. И всегда встречи с ним вызывают у меня целый поток новых мыслей, идей, проектов. Я иногда начинаю мечтать о таких вещах, которые даже самому кажутся неосуществимыми.

Вот и сейчас, еще не успев прийти в себя от перелета через Северный полюс, а достаточно вспомнить встречи с товарищем Сталиным, чтобы почувствовать в себе силы на любое, самое рискованное предприятие.

Такое восприятие сталинских слов, сталинской заботы и ласки существует не только у меня, а у каждого летчика, у каждого конструктора нашей страны, не говоря уже о тех, кто выдал или когда-либо разговаривал со Сталиным.

Авиация сроднилась со Сталиным. Сталин с летчиками везде. Летчик учится и летает мыслью: быть отличником. Летчик готовит самолет — проверяется все, до последней заклепки. Летчик взлетает — вкладывается все умение, все мастерство, — об умении говорил Сталин. Летчик выполняет сложные фигуры — берет из машины все без остатка, — такую машину дала ему родина. Летчик идет на посадку — гордый, счастливый сокол нашей родины — у него все в порядке, он с честью выполнил сталинское задание.

И если враг только посмеет напасть на нашу родину, как жестоко поплачутся он в первой же схватке с этим отважным, бесстрашным племенем сталинских орлят! Мы пойдем в бой с образом Сталина в сердце, и это даст нам безудержную смелость, бесстрашие и решимость, о которые разобьется любой враг.

Сегодня, в День авиации, мы, советские летчики, клянемся партии, правительству, народам нашей прекрасной родины, что за жизнь и здоровье Сталина мы отдадим себя целиком, без остатка.

Сталин — наш, и мы безраздельно принадлежим ему.

КАПИТАНЫ ВОЗДУШНЫХ МОРЕЙ

По широким воздушным просторам Необитаемой Советской земли, Поднимаясь веселым мотором, Днем и ночью летят корабли. Не задержат их крылья морских Цепи гор и безмолвные льды, — Побеждают и мели и кручи Капитаны летучих судов!

Большая страна, Родная страна — От моря до моря легла ты! Куда ни пойдешь — Везде молодежь, И все от рождения крылатые!

Для героизма не сыщешь предела, У отваги не видно границ, — Нет преграды умелым и смелым Вожакам наших сталинских птиц! Поднявшись все выше и выше, Устремляясь вперед и вперед, Поток и небесные крылья Пробирает крылатый народ!

Большая страна, Родная страна — От моря до моря легла ты! Куда ни пойдешь — Везде молодежь, И все от рождения крылатые!

Не для хищной войны и насилия Покоряем мы синий эфир, — Мы растим наши гордые крылья, Защищая свободу и мир! Ни ребенок, ни мать не боится Мирных взмахов большого крыла, По грозит наша красная птица Черным вороном мрака и зла!

Большая страна, Родная страна — От моря до моря легла ты! Куда ни пойдешь — Везде молодежь, И все от рождения крылатые!

Враг не станет пилить безоружных, И крылатый бескрылого бьет. Мы не строим замков воздушных, — Мы воздушный построили флот! Нет страны, где, пендлы бы лучше, Нет страны, где б любилась сильней Командиров эскадры летучей, Капитанов воздушных морей!

Большая страна, Родная страна — От моря до моря легла ты! Куда ни пойдешь — Везде молодежь, И все от рождения крылатые!

Вас. ЛЕБЕДЕВ-КУМАЧ.

ГОД РЕКОРДОВ

(18 АВГУСТА 1936 ГОДА —
18 АВГУСТА 1937 ГОДА)

— 18 июня на рассвете был дан

ЛЕТЧИК—ЭТО КОНЦЕНТРИРОВАННАЯ ВОЛЯ, ХАРАКТЕР, УМЕНЬЕ ИТТИ НА РИСК

БОЙ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

★
ПОБЕДА ВАСИЛИЯ ШАПОЧКИ

★
(КИЕВСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

Острокрылый истребитель, легко оторвавшись от зеленого бархата аэродрома и уходя на юг, уносил с собой худощавого парня с удивительно темными глазами — Василия Шапочку. У него, pilota авиации, боевое задание: обнаружить «противника» и «уничтожить» его. «Противник», такой же скоростной истребитель, был в воздухе — пятидесяти километрах.

Туда летел сейчас Шапочка. Самолет парил над проселками, лугами и рекой. А над ним стремглав мчались темные тучи. «Враг» вначале показывался в виде маленькой, как мушка, точки. Он обогнал невидимую кривую своей зоны и заложил глубокий вираж. Фюзеляж самолета блеснул на солнце, как серебристая чешуя рыбы, и этим выдал себя.

«Противник» идет по кругу и вот-вот ляжет в лоб к истребителю Шапочки, обнаружит его. Что тогда делать? Всплывать в пестроту? Можно, конечно. Но там, на истребителе, сидит командир звена Хлопков, такой же упорный и храбрый, как и Шапочка. Шансы на победу и поражение у них одинаковы. Как добиться перевеса, хотя бы небольшого? Обойти «противника» справа, чтобы незаметно сесть ему на хвост? Взлететь влево и, замаскировавшись в ярких лучах солнца, итти напролом? Будет ли это гарантией перевеса? И перед Шапочкой возникло новое решение задачи.

Он добавил газу, взял ручку руля управления на себя. Самолет, задрал нос, стал круто взбираться вверх и скоро вошел в облака. Еще несколько секунд — и истребитель, пролив стенообразную тучу, выбрался в безоблачную лазурь Неба.

Послушная машина неслась вперед. Там, недалеко полней, должен быть «противник». Кажется, что пора уже итти вниз. Василий Шапочка нащупал среди туч небольшое «окно». Он приблизился к не-

му и скользнул взором вниз, словно в пропасть. Он увидел зеленый пейзаж, а затем и машину Хлопкова. Она была внизу и впереди на расстоянии одного километра. Шапочка наметил условную точку, дал газ, развил скорость. А когда дошел до воображаемой точки, перевел машину в пики. Машина скользнула вниз, в облака, через секунду пробила их и как раз села на хвост «противника».

Шапочка нажал пулемет, нажал газетку и выпустил несколько «очереди». «Пули» дожились от пропеллера до хвоста самолета. Так казалось Шапочке, в этом он был уверен.

А когда он стал отваливать, чтобы отойти, развернулся и снова атаковал «противника», тот его заметил. Хлопков хотел начать контратаку, но не успел. Шапочка сделал боевой разворот и быстро полез вверх, снова скрываясь в облаках. «Он уходит на север», — спасается бегством, — удирает домой, — так могло показаться Хлопкову.

Но Шапочка затеял новую хитрость. Словно горный орел, парил он над облаками, выискивая сквозь «окна» «вражеский» истребитель. И в тот самый миг, когда «враг» был под ним, Шапочка смело повторил свой маневр. А потом между двумя истребителями завязалась свободный бой.

Через час Шапочка стоял в лаборатории. Там проявляли фото-киноленту, которая фиксировала попадания из пулемета в цель. Лента показала, что «пули» легли от самого носа машины — через мотор, приборы, вдоль фюзеляжа — до самого хвоста.

К мужеству молодого pilota Василия Шапочки, сына донского рабочего, в прошлом году лишь впервые начинавшего летать, к его отваге и знанию дела прибавилось еще одно качество — военная хитрость советского летчика.



Экипаж воздушного корабля, участника авиационного праздника на Тушинском аэродроме. Слева направо: т.т. Бокарев (штурман), Захаров (командир отряда), Кравченко и Мазурик (боргтехники), Белов (радист) и Сушенко (пилот). Фото Н. Кузнецова.

ЗВЕНО КАПИТАНА АФАНАСЬЕВА

★
(ГИДРОАВИАЦИЯ
ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА)

Несколько дней назад в П-скую часть гидроавиации Тихоокеанского флота пришло приказание: отряд самолетов произвести тщательную разведку одного из районов моря. На выполнение этой задачи командир части выделил два звена гидроавиации.

Погода стояла ясная. Ветер был слабый — два балла, видимость — 25—30 километров. Метеосводка добавляла: «На море, в районе полета, местный проходящий туман».

Выполнение задания шло успешно. Однако через час штурман лейтенант Бопылов доложил командиру головного самолета капитану Афанасьеву: впереди по курсу низкая облачность. В течение следующего часа шли под облаками на высоте 200 метров.

Постепенно самолеты стали терять свои очертания. Обязанность переходила в туман. Афанасьев и Бопылов считали, что это можно было сделать. Однако тогда волею случая оказался не так. Сырая мгла становилась плотнее и, прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

Видимость уменьшилась до 100 метров. Чтобы избежать столкновения, самолеты звена Афанасьева вышли из строя и потеряли друг друга из вида. Остановка создавала тяжелая.

У Афанасьева мелькнула мысль — сесть, благо волны не было. Хотя и трудно, но это можно было сделать. Однако тогда волею случая оказался не так. Сырая мгла становилась плотнее и, прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

Видимость уменьшилась до 100 метров. Чтобы избежать столкновения, самолеты звена Афанасьева вышли из строя и потеряли друг друга из вида. Остановка создавала тяжелая.

У Афанасьева мелькнула мысль — сесть, благо волны не было. Хотя и трудно, но это можно было сделать. Однако тогда волею случая оказался не так. Сырая мгла становилась плотнее и, прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

Видимость уменьшилась до 100 метров. Чтобы избежать столкновения, самолеты звена Афанасьева вышли из строя и потеряли друг друга из вида. Остановка создавала тяжелая.

У Афанасьева мелькнула мысль — сесть, благо волны не было. Хотя и трудно, но это можно было сделать. Однако тогда волею случая оказался не так. Сырая мгла становилась плотнее и, прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

Видимость уменьшилась до 100 метров. Чтобы избежать столкновения, самолеты звена Афанасьева вышли из строя и потеряли друг друга из вида. Остановка создавала тяжелая.

У Афанасьева мелькнула мысль — сесть, благо волны не было. Хотя и трудно, но это можно было сделать. Однако тогда волею случая оказался не так. Сырая мгла становилась плотнее и, прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

Видимость уменьшилась до 100 метров. Чтобы избежать столкновения, самолеты звена Афанасьева вышли из строя и потеряли друг друга из вида. Остановка создавала тяжелая.

У Афанасьева мелькнула мысль — сесть, благо волны не было. Хотя и трудно, но это можно было сделать. Однако тогда волею случая оказался не так. Сырая мгла становилась плотнее и, прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

Видимость уменьшилась до 100 метров. Чтобы избежать столкновения, самолеты звена Афанасьева вышли из строя и потеряли друг друга из вида. Остановка создавала тяжелая.

У Афанасьева мелькнула мысль — сесть, благо волны не было. Хотя и трудно, но это можно было сделать. Однако тогда волею случая оказался не так. Сырая мгла становилась плотнее и, прижимала самолеты к воде. Пришлось перейти на бреющий полет. Теперь уже шли на высоте 5—10 метров.

НОЧНАЯ РАЗВЕДКА

★
(ГИДРОАВИАЦИЯ
ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА)

Работа летчика морской авиации очень сложна. Летчику приходится совершать продолжительные полеты над морем, где на сотни километров нет никаких ориентиров. Нужно обладать большим мастерством, чтобы в таких условиях привести самолет к намеченной цели. Большого умения требуют взлет и посадка на воду, да еще при большой волне.

Шесть лет служит пилот Ильин в гидроавиации Черного моря. Этого смелого, знающего свое дело пилота любят краснофлотцы Черноморского флота.

Когда перед частью стоит задача обнаружить подводные лодки «противника» или выполнить другое сложное поручение, командир части вызывает летчика Ильина. Так было и на этот раз.

Корабли ночью шли к месту нахождения «противника».

Приготовить самолет к вылету, — приказал командир соединения.

Экипаж самолета занял свои места. Наконец, дан старт. Блеснув серебристыми крыльями, самолет взмывает в воздух и исчезает в темноте.

Это был трудный ночной полет. В море свирепствовал шторм. Из низко нависших туч лил дождь. Низкая облачность крайне затрудняла работу разведчика.

Командир корабля старший лейтенант тов. Ильин спокойно и уверенно вел машину к цели. Набрав высоту, Ильин ищет некоторые время слепым полетом, затем он пробивает облачность, и вот с борта разведчика уже передается первая радиогруппа. Боевое соединение кораблей получает сведения о «противнике».

Над будущим морем раздается раскатистый выстрел. Затем следует залп, второй, третий...

Мощным огнем соединения «противник» уничтожен. Экипаж самолета, блестяще выполнив задание, возвращается из разведки.

Шесть лет водит тов. Ильин свою боевую машину. Шесть лет — срок большой. Но летчик Ильин не знает ни одной аварии, его самолет не имел ни одной, даже небольшой, поломки.

Большая работа над собой, исключительная дисциплинированность в боевой службе, смелость и выдержка — вот качества этого замечательного летчика.

СКОРОСТНИК КАПИТАН БИБИКОВ

★
(МОСКОВСКИЙ
ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

Капитан Бибилов получил задание уничтожить аэродром «противника». Самолетом предстояло дальний путь. Часть, избравшаяся «противника», находилась где-то в Запорожье. Сплошной грозой фронт преграждал путь.

Полет в грозу на скоростных машинах особенно труден. Нужно пробиться через сплошную стену осадков. Машина идет со скоростью не меньше 350 километров в час. Струи воды с огромной силой хлещут в лицо. Вода заливает очки, козырьки машин. Шквальный ветер бросает самолет из стороны в сторону. Приходится итти слепым полетом. Если бы машина была одна, это не представляло бы трудности.

Но итти строем самолетов в грозу и бурю — дело более сложное. Возможны столкновения машин в воздухе, потеря ориентировки и другие превратности.

Уже несколько лет вместе с капитаном Бибиловым летает штурман Соколов — блестящий мастер слепого вождения, дважды награжденный орденами. Штурманская обязанность на боевой машине весьма сложна. Он должен провести машину к намеченной цели; здесь штурман превращается в бомбардир и сбрасывает бомбы на цель.

Штурман Соколов точно вывел машины к району расположения «противника».

Полет через грозу имел одно преимущество: «противник» не ожидал налета в такую погоду. Скоростные бомбардировщики шли через облака на большой высоте. Они были невидимы с земли. При полете к «аэродрому» капитан Бибилов приказал убавить газ. Теперь моторы эскадрильи работали на небольших оборотах. Машины бесшумно скользили сквозь облака к «аэродрому».

Скоростные самолеты появились над «аэродромом» как смерч и условно обрушили на него груз бомб.

С высоты многих сотен метров не так-то легко поразить цель. Нужен очень тщательный расчет. Малейшая ошибка в прицеливании и вычислении в 1/4—1/8 градуса — и бомбы летят мимо цели. Но благодаря командиром машин и штурманам удалось у орденосцев Бибилова и Соколова.

Удар скоростных машин был сокрушительным. Самолеты исчезли в грозовых облаках так же внезапно, как и появились.

ВЫСОТНИК МИХАИЛ СКИТЕВ

★
(ЛЕНИНГРАДСКИЙ
ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

Михаил Скитев — превосходный летчик-испытатель. Он очень любит свое сложное дело и виртуозно управляет машинами.

За время своей летной работы он не раз показывал высокие образцы мужества, точности и хладнокровия.

На летно-тактическом учении Скитев получил задание: по данным разведки, самолеты «противника» находятся на своем аэродроме, готовясь к бомбардировочному полету.

Задача, — говорилось в приказе, — заключается в том, чтобы вылететь как можно скорее, долететь с максимальной быстротой и уничтожить «противника» на его же аэродроме.

Как загорелся, получив такой приказ, внешне спокойный, сдержанный Скитев! Это была еще одна возможность доказать преимущество скорости, овладению которой он посвятил все свои силы.

Через несколько минут в штабе части собрались экипажи самолетов. Каждый командир машины получил перед полетом точное указание. Вскоре подразделение уже держало курс на «вражеский» аэродром. Скитев вел самолеты на максимальной скорости, по точно рассчитанному курсу.

«Противник» не успел и ахнуть, как скитевские самолеты промелькнули над аэродромом. Посредники зафиксировали «уничтожение» авиационной базы «противника».

А самолеты уже держали курс на полгон. Равняясь на головную машину, они так разбомбили выложенные на полгоне цели, что приехавший вскоре начальник вооружения только руками развел:

— Эдак и пелет не напашешь!

Выполнение задачи было признано отличным.

Скоростник-высотник, опытный авиационный педагог, человек, прошедший за шесть лет путь от рядового шофера и младшего летчика до заместителя командира авиационной части, — таков старший лейтенант Михаил Скитев.

Случай с летчиком Черевичным

Большое дело поручено молодому советскому пилоту. Он завоевал это доверие своей трудной работой на Крайнем Севере страны.

В Палауэро (на Ляховских островах) нам рассказали эпизод из жизни пилота Черевичного, который навсегда запомнился зимовщикам. Ляховские острова — одна из самых малоисследованных областей Севера. Люди, пытавшиеся изучить эту часть Арктики, платили жизнью за дерзкое стремление человечества подчинить себе весь земной шар. Советская страна создала на островах сеть полярных станций. Зимовщики изучали море и смену погоды, прокладывали дорогу кораблям и самолетам.

Как-то раз, в полярную ночь, гидрологи, ушедшие в залив, увидели языки пламени на фоне черного ночного неба. Люди бежали к дому. Но огонь уже нельзя было остановить.

Радион отстояли. Люди переселились в крошечный, тесный домик. Было голодно, тесно, грязно. Очень большой срок отдала зимовщиков от весны, кораблей, Большой Земли.

Тогда из Москвы в Иркутск пришла к Черевичному телеграмма: «Вылетайте в Палауэро вывозить людей».

Самолет поднялся с Иркутского аэродрома. До Якутска — 2.700 километров — пролетели за два дня. Было 60 градусов мороза. Штурман Штепелко обморозил лицо. В Якутске простояли день и снова поднялись. Горный перевал между Леной и Тиски закрывали облака, только кое-где в белом облачном море возвышались вершины гор. Самолет шел на высоте 2.000 метров. Приемник замолчал — самолет отключился, прервалась связь, соединившие его с землей.

Кончался запас горючего, когда летчик нашел «колодезь» — провал в облаках. Внизу уже было почти темно. Сумрак окутывал плоскости. Меркли, сменившись краской. Серела, сливаясь с небом, земля. Наконец, увидели аэродром Булуна.

Пурга бушевала четверо суток. Когда ветер утих, откопали самолет и летчиков в Тиски. Еще через день самолет сел в Палауэро. Не выключая моторов, разместили зимовщиков и немедленно поднялись. Успели развернуться, но неожиданно машина начала стремительно терять высоту. Самолет падал прямо на мачту радиостанции. Мгновением оставался в распоряжении Черевичного. От этих секунд зависела жизнь людей. Пилот резко бросил самолет мимо мачты, домика, спланировал на аэродром. Осмотрели самолет. Оказалось, что лопнул вал правого мотора!

Преклятое бесслие! Черевичный прилетел спасать людей и тут, у самой цели, превратился в лишнюю обузу зимовки.

Пилот сидел у стола радиста с листом бумаги и напряженно что-то высчитывал. Он вспоминал аэродинамику, расчет конструкций. И все больше и больше верил в свою дерзкую идею — полететь при одном моторе.

Попробовал, но самолет шел по кругу вместо прямой. В качестве противоядия привязали нарты, зимовщики поджали тормозные вращательные движение самолета. Ревел ветер. Самолет оторвался от льда, в сторону отделили и нарты, и что-то весело кричали люди.

Испытание прошло удачно. Черевичный решил лететь к Тиски с одним мотором.

Он думал — это единственный выход в борьбе за жизнь и здоровье доверившегося ему коллектива. Пилот ходил веселый и радостный. Был уже назначен час отлета, когда пришла телеграмма: «Ждите мотора, его везет второй самолет».

Через несколько дней самолет Черевичного нес зимовщиков на Большую Советскую Землю.

ПОЛЕТ В КАРА-КУМАХ

Небо было подернуто мгlistой дымкой, как после большого лесного пожара. На горизонте повис красновато-мутный шар без блеска и лучей. Еще у себя в комнате пилот Михаил Сергеевич Штангельмеер заметил, что окна, постель и книги на этажерке были покрыты густым слоем песка. Значит, ночью дует «афганец».

Проверив мотор и убедившись, что машина в полной исправности, пилот занял место в кабине самолета. Он вырвался на старт, и через несколько минут тяжелая машина легла на курс.

В ста километрах от Амхабада самолет попал в бурю.

Страшен «афганец», знойный южный ветер, в песках Кара-Кумов! Ветер поднимает тучи раскаленного песка. В наступившей внезапно мгле кружатся миллиарды мельчайших, острых, как стекло, песчинок. Песок проникает всюду. Он забивается в очки пилота. Приборы и механизмы управления в короткое время покрываются густым слоем пыли.

«Афганец» дует в полную силу, — крикнул Штангельмеер.

Бортмеханик кивнул головой.

Несмотря на сильные порывы шквального горячего ветра, мотор работал великолепно.

Штангельмеер отлично знал пустыню Кара-Кумов. Над ее знойными-песками он летал не первый год. В дни борьбы с бандами басмачей он совершил сотни разведывательных полетов. В этом песчаном океане он знал несколько посадочных площадок, на которые можно было сесть в крайнем случае.

ЛЕТАТЬ В ЛЮБУЮ ПОГОДУ!

★
ЭКИПАЖ СТАРШЕГО ЛЕЙТЕНАНТА КОЖИНОВА

★
(СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ)

В военной авиации не всегда приходится считаться с прогнозами погоды и летными условиями.

Экипаж Кожинова осуществляет на практике требование нарком обороны — летать в любую погоду, в любых условиях.

Однажды ему была поручена самостоятельная задача — «разбомбить» важный железнодорожный узел Х. Затем с этой же целью направиться к аэродрому «противника», что в пункте В. Расстояние от старта до конечного пункта — около 500 километров. Полет происходил ночью. На расстоянии с высоты 2.600 метров штурман Кожинов отлично завершена. Однако отказать долго не пришлось. Последовал приказ вновь вылететь с двумя другими самолетами к пункту К и «уничтожить» там важную цель.

Корабль снова поднялся в воздух. Наступала ночь. Уже было пройдено около 500 километров, когда все небо затянуло сережистыми тучами. Вот ослепительная сверкнула молния — и сразу хлынули потоки дождя.

Вокруг корабля бушевали грозные разряды. Трудно было следить за приборами. Рев моторов, раскаты грома, дробь ливня по кораблю — все смешалось в один свирепый гул. Началась ботанка.

Корабли шли на высоте 200 метров, ветер свирепно швырял их. Летчики промокли насквозь, но это их мало беспокоило. Все внимание было сосредоточено на работе моторов, на поведении винтов. От сильного ливня на некоторых винтах появились вмятины, на передней крышке была нарушена

весовая и геометрическая симметрия, началась опасная тряска. Но корабль продолжал свой путь, выполняя приказ командования. Радист тов. Конков на самолете Кожинова принимал по фону приказания флагами, докладывал их командиру. Световыми сигналами поддерживалась связь с остальными двумя кораблями.

Все знали о большой опасности, ощущая ее. Вот электрический разряд — молния блеснула в нескольких метрах от головного корабля. Гигант затрепетал. С двумя правыми винтами творилось что-то неадекватное.

Стоит только круто повернуть машину, лечь в обратный путь — и опасность позадит. Но долг выше всего. С честью выйти из опасности, преодолеть сложное препятствие, не отступив перед стихией — значит показать себя готовым к грядущей борьбе с врагом. И экипаж спокойно делал свое дело. На корабле шла обычная рабочая жизнь. Штурман Кожинов каждые полчаса докладывал командиру местонахождение отряда. Борттехник Гавриленко и летчик техник Каменский внимательно следили за приборами, за работой материальной части и тоже коротко докладывали командиру.

Волевая выдержка всего личного состава отряда, прекрасная подготовка материальной части перед стартом, отличная работа штурмана, мастерство летчиков — все это помогло отряду прибыть к указанному месту и затем благополучно возвратиться на свой аэродром.

В этом экипаже нет ни одного человека, чья прекрасная работа не была бы отмечена командованием.

МОРСКОЙ БОМБАРДИРОВЩИК ПОПЛАВСКОГО

★
(ДАЛЬНИЙ ВОСТОК)

Экипажи собрались на аэродроме. Старший лейтенант Поплавский ознакомил краснофлотцев с заданием командира части:

— «Разбомбить» железнодорожный узел, чтобы сорвать подготовку «синих» к операции...

Ведущий флагманский корабль первым оторвался от воды, за ним стартовали остальные самолеты.

Поднявшись на высоту 3.000 метров, они пошли в компактный строй, скрываясь в облаках. Экипажи непрерывно вели воздушную разведку, испытываясь рассматривали аэродромы «противника», встречавшиеся на пути. Но в лагере «синих», видимо, не ожидали воздушного налета — ни один их истребитель не поднялся в воздух.

Корабли приближались к намеченному пункту. В просвете между облаками Поплавский увидел цель — «железнодорожный узел». Он взглянул на часы — самолеты прибыли в назначенное время. По сигналу ведущего летчики сблизили дистанции и интервалы, летчики стали зорко следить за флагом, чтобы не прозевать момента бомбежки. Еще минута — и штурман ведущего корабля Бирюзов, уверенный в точности своих расчетов, сбросил первую бомбу. Немедленно начали бомбометание и другие самолеты. Зенитная артиллерия «противника» открыла «огонь», но ей мешала облачность.

Бомбы накрыли цель. Задание было выполнено.

Немало времени пробыл на Дальнем Востоке старший лейтенант Поплавский.

На его глазах росли люди, которые создали отряду славу безаварийного. На его глазах дальневосточные рубежи одевались в железо и бетон.

Условия Дальнего Востока весьма своеобразны. От летчика, летающего над тайгой, над морем, над огромными безлюдными пространствами, требуется блестящая техника вождения, высокое мужество и инициатива. Взяв за собой грозную стаю кораблей, Поплавский тщательно изучал маршрут и всегда был готов ко всяким неожиданностям, которые сулит дальневосточная погода. Он говорит своим краснофлотцам:

— Чтобы не утонуть зря в воздухе и не жечь без толку бензин, нужно отлично учиться на земле, товарищи.

Эту простую истину отлично усвоили люди его отряда. Можно уверенно лететь, когда знаешь, что материальная часть подготовлена техником Барановым. Можно быть уверенным, что противник будет поражен, когда рукоятки пулемета держат стрелок Стефанов.

Командир знает своих краснофлотцев, он уверен в каждом из них. Вот почему и в зимнюю стужу, и в осеннюю ночь корабль точно и в срок выполняет трудные, сложные задания.

Морской бомбардировщик призван летать над водными пространствами. Но если нужно, он летит и над сопками, и над тайгой. Он бывает в таких глухих уголках, где доподлинно не ступала нога человека.

ЧЕРЕЗ ДВА ПОЛЮСА

19 * * 100...

♦ ♦ ♦

Газеты миллионными тиражами тиражируют на весь мир о полете советских летчиков. Крупные заголовки сообщают сенсационную новость: «На земной планете нет предельных расстояний». «Планета тормозит развитие авиационных достижений». Оглушенный читатель, потратив несколько центов на газеты, пробегает эти огромные буквы, взглядывает на небо, затем на землю. Он стоит ногой по твердой земле и, сбитый с толку, совершенно не понимает сути той планеты, которой человечество обязано многим и многим сотням лет жизни.

Любители сенсаций, потеряв аппетит, бегут по улицам, заглядывая в лица прохожих, и, не отыскав ответа, забегают в редакции газет, которые сами еще не знают толком, что им будет преподнесено завтра.

А завтра началось обыкновенным прекрасным летним утром, какое всегда бывает в уютных уголках центральной части Советского Союза. Как всегда, с востока приподнялось солнце. Как всегда, оно оживило птиц и запоздавших пугав. Последнее, словно неуклюжие пророки, кричали, что уже всем известно. И верно: чернеющий асфальт большого аэродрома давно давно заполнен снующими автомашинами, которые пугают в противоположную часть аэродрома.

Сотни корреспондентов, журналистов и писателей тесно ищут летчику смельчаков, виновников раннего начала сегодняшнего дня.

А пилотка, вернувшись поздно из Кремля, сейчас еще спокойно отдыхает в домишке, пританцовывая к самому берегу спокойного канала. Лишь изредка огромные грузовые паролеты из Ленинграда или Баку потрясая застоявшимся над каналом воздухом силками морскими сиренами.

Когда мы проснулись, подмосковный городок аэропорт уже бурлил полной жизнью. Нам недолго пришлось собраться. Командир экипажа, часто выходящий на часы и на поднимавшееся все выше солнце, торопил. Минут через 15, погруженный в автомобиль, мы мчались на летное поле.

Больших трудов стоило пробраться к самолету сквозь густое кольцо любопытных. Безукоризненное крыло давило на человеческое сознание своим 50-метровым размахом, и бедные любители авиации охали и ахали, не подозревая, что это крыло в одно мгновение может на глазах уменьшиться и самый самолет будет выглядеть, точно ушанганный малыш, у которого только ручонки показывают его неопытность в этом мире.

Мой товарищ, механик, решил открыть секрет видоизменения крыльев и, вытащив потайную лестницу, быстро забрался в люк, тщательно маскирующийся в стене плоского, как и крыло, фюзеляжа.

Через некоторое время внутри машины послышался сильный шум, и спустя минуту все увидели, как зашевелились крылья, на глазах уменьшались в размерах. Многие от неожиданности такого изменения на всякий случай отошли в сторону. Теперь эта огромная птица казалась какой-то хитрой и подобранной машинкой, какие можно видеть на авиационных тонках на кубок «Скорости мира».

Пользуясь замешательством публики, оставшаяся четверка быстро, друг за другом, выпрыгнула из самолета и теперь спокойно начала последний осмотр корабля перед полетом. А осматривать здесь нужно было много. Во-первых, где плоский вал, который резко суживается, виден солидный вал, покоящийся на ажурных рамах и закрытых подпунктах, — туда идут беспечные трубки маслоснабжения, которые замыкают и охлаждают подшипники и вал. На концы вала насажен сложный винт с тремя большими лопастями. Там же прилегают механизмы управления винтом.

Бокорные трапы, отступая внутрь фюзеляжа вдоль ведущего вала, подходят к хитрым и сложным паровым турбинам. Дальше трап, разделяя левую и правую турбины, уходит к пульту управления. Плотная переборка заканчивает переднюю рубку. Герметический двойной люк приводит к пилотской кабине, где виднеются десятки приборов и лес рукояток и штурвалов, предназначенных для управления всеми механизмами сложного корабля. Верхняя часть этой рубки сильно приподнята, остекленная какой-то особенной массой фанеры позволяет как пилоту, так и штурману обозреть всю переднюю и верхнюю сферу.

За штурманом находятся многочисленные радиостанции и пеленгаторы. Непроницаемая переборка изолирует жилую часть фюзеляжа от задней части, где размещены горючее, резервные конденсаторы и химические автоматы, вырабатывающие кислород. Фюзеляж, являясь продолжением крыла, сделан из особо прочного материала с герметической стыковкой и клееной, по-

зволяя вмещать огромное количество горючего для паротурбины, не требуя для этого специальных резервуаров, утяжеляющих конструкцию. Важнейшие части двух паровых турбин заняты частично центробежные части крыльев, которые остаются неподвижными относительно фюзеляжа.

Левая турбина мощностью в 800 л.с. считается основной. Ее назначение — не только отдавать мощность на ведущий вал и винт самолета, но и обслуживать сильные компрессоры, дающие нужное количество свежего и теплого воздуха как в рубку пилотов корабля, так и в форсунки паровых котлов.

Правая турбина, немного меньшей мощности, также может приводить в действие ведущий вал и также вести все обслуживание корабля. Эта турбина считается запасной и будет включаться или в случае порчи основной или в случае, если другая турбина потребует осмотра, легкого ремонта. Даже той мощности, какую может дать запасная турбина на высоте 10.000 метров, достаточно уже в середине полета для крейсерской скорости в 350—450 километров в час.

Четыре часа утра. Снаружи раздаются нервные удары. Экипаж ждет ниже — и масса провожающих. Скоро нужно улетать на буксировку. Мы быстро вылезли из кабины, выслушали сотни приветливых слов, попрощались со всеми товарищами и, зная каждый свое место, привалились запускать основную турбину.

Да, у земли эта машина не эффективна. Она приспособлена к стратосферным полетам, и поэтому ей у земли не так уж хорошо. Внизу расстилаются громадные плоские поля. Вон гигантский автозавод, дающий 200 авто в час.

По центральному каналу ползут на север и юг тучные океанские паролеты. Вдали уже виднеется Москва, а над ней день и ночь высятся величественная скульптурная фигура Ленина, который указывает миру путь к счастливой жизни. Помя этот жест, сединые вожди великих народов Советского Союза, сейчас, наверное, сидят в огромных залах, обсуждая с депутатами важнейшие проблемы социалистического государства. Бесчисленные автострады тянутся к этой замечательной Москве. Но нам уже нужно садиться. Вон аэлинг и причалы. Мы садимся на боковой полосу, чтобы не нарушать работы дирижабельного порта.

Необычная красноречивая птица, на боках которой во весь фюзеляж написано «Вперед к коммунизму!» и нарисовано красные знамя, на котором изображены вожди мирового коммунизма Маркс, Энгельс, Ленин и Сталин, привлекла всех пассажиров и работников этого порта.

Начальник аэропорта, наш старый знакомый и собрат по оружию, лукаво смеется, встречая с распрямленными обтяжками. Мы просим, чтобы он скорее вывел нас погрузочный причал с самым мощным буксирным дирижаблем. Получив указание, мы погрузились к 6-му причалу. В виде огромной парашютной вышки он высоко торчал над землей и удерживал за носом мощную серебристую сирену, на бортах которой значилось «Буксир № 15». Из рубки дирижабля выглядывали пилоты и механики, приветливо размахивая шляпами и перчатками.

Теперь нам нужно сделать ответственную операцию: полностью заправить самолет и прицепить его к нижнему мосту дирижабля.

Когда заправочные колонки наполнили стески фюзеляжа горючим, вой и смачивая, когда ведущий инженер доложил об окончательной готовности, наш моноплан ползали на платформу подвешки и начали укреплять.

В это время подехали три автомобиля. Мы, вся пятерка, не сразу догадались, что это прибыли руководители правительства. Радость и волнение, гордость и большое внимание — все это переливалось в сознании каждого из нас. На поле уже оказались сотни людей, которые радостно приветствовали вождей. Мы, крепко попрощавшись с дорогими товарищами, усаживаемся в самолет, который через минуту начал медленно поднимать сильным подъемником вверх, вдоль причальной мачты, к пульту дирижабля.

Шталь способствовал благополучному старту. Наш друг дирижабль, крепко ухватив нас за штурвал, словно комка котенка, плавно отчалил от грузовых мачт и, медленно набирая скорость, полетел вверх. Скорость была достаточной, чтобы самолет мог быть управляем, и теперь он уже не покачивается, как это было у земли, а идет ровно. Экипаж возится у своего оборудования, раскладывает первые карты маршрута. Механики готовятся к запуску основной турбины. Они проверяли сцепление с ведущим валом и жадно ждут сигнала к запуску.

Вот и 5.000 метров. Турбина гулит тысячами оборотов. Радист передает на дирижабль просьбу дать максимальную скорость.

250 километров. Командир разговаривает по телефону с буксиром, прощается, дает сигнал о разрывании и затем, отвинтив контакт телефонного провода, нажимает кнопки командных сигналов.

Горят стартовые лампы. Мы ждем того момента, когда пульт дирижабля вдруг выпустит нашего красавца из своих объятий.

Крылья распустились дотла, концы его, нагруженные добавочным бензином, изредка разгибаются от неравномерного обтекания. Легкий толчок, и мы не видим над собой обесшумленных ферм подвешного моста дирижабля. Мы летим один. С высоты в нижний люк видны паутинные бесконечные магистрали железных дорог и белые нити автоострад. Слева — Москва и Ленин, указывающий рукой вдал.

Курс — точно на север. Вначале наш путь лежит по культурной трассе: Москва — Северный полюс — Сан-Франциско — Экватор. Затем, после Южной Америки, мы пролетаем над трудной частью маршрута — бассейном Южного океана. Затем — через океан к Африке и через Турцию и СССР опять в Москву.

Высота достигла 8.000 метров. По графику мы переводим самолет в горизонтальный полет. Шаг винта слегка изменен, обороты обавлены, и теперь уже воздушная скорость доходит до 300 километров в час. Штурман и радист явно доверяют. Их работу страшно облегчает майор Рудольф. Они затевают между собой какие-то посторонние разговоры. Земля закуталась одеялом из облаков или густой дымки, и только величественные северные каналы или ардуны индустриальные города изредка определяются простым глазом наблюдателя.

Вскоре какая-то серебристая вуаль высоких облаков наложила акрыла под нами. Да земля на этой высоте и не чувствуется! Ее земляная алая лишь радист, изредка переговаривающийся то с Москвой, то с островом Рудольфа, то с какой-либо линейной машиной, идущей из Америки или из Союза, где уже всем известно о нашем полете.

Через десять часов радиоконтакты показали, что аэропорт о. Рудольфа — под нами. Путевая скорость — больше 300 километров в час.

Мы запустили для поверки правую турбину — она работает отлично. При ее помощи слегка сократили размеры крыльев по размаху, втянув их концы внутрь. От этого сопротивление еще более уменьшилось, и самолет при тех же оборотах прибавил скорость. 350 километров плюс попутный ветер — несомненно быстро несут нас над давно покоренной Арктикой!

Компрессоры дают чистейший прессованный воздух высот, не знающих пыли. От яркого солнца пилотская кабина прикрывается шторами. Первая вахта, сменявшись, разогревает какао, дружно улетая завтрак. Вскоре она разместились на подвешных койках спать.

Прошли полюс. Радиомаяки островов Патрика и Банкса оповестили о нашем подходе к Канале, и мы вскоре заметили смутные ниточки, плывущие от океана поперек Канады. Это чужа горных непей. Какие они ничтожные и беспомощные с этой высоты! Какие они страшные и суровые на самом деле!

Некоторые места океана оголяются, и кажется, что летим над огромными озерами. Грозные фронты просятся вперед свои низкие кучевые тучи, часто приближаются к нам на 2.000—3.000 метров. Нет уж, душки, мы нас выжидать не достанете!

Через сутки полета слева как будто бы был виден перешеек, соединяющий две Америки. Мы забрали еще две тысячи метров, и теперь мир земной что-то хлопот и делает далеко от нас. 10.000 метров! Темное небо и лаче луны, обжигающие кожу лица. И лютый постоянный холод. Минус 60, минус 54. Хорошо греют нас электропечи и компрессорный воздух, и мы только по электротермометрам судим о наружной атмосфере. Тенноты не чувствуются из-за богатых огней самолета и автопилотов, которые точно выполняют свое дело.

Механики просят выключить главную турбину и перейти на запасную. Командир не возражает, и мы вскоре по очереди заглядываем в моторную рубку, где начался осмотр остановленной турбины. Она уже проработала нас 15.000 километров. Первый механик любовно охаживает эту умную машину, которую готовили молодые инженеры и рабочие крупнейшего в мире советского завода.

Но ничего не нашли прихитрившие механики, и теперь, сидя в своей рубке, скучно оладывают контрольные приборы работающей малой турбины.

Пеленгуясь на радиостанции Южной Америки, мы вышли на Огненную Землю. Море облаков закрывает южные острова, и мы, пользуясь астрономическими приборами, начали продвигаться к Южному полюсу. Этот ответственный участок заставляет вновь включить отходящую левую турбину, еще более уменьшить размах крыльев.

Так прошли еще сутки. Какие впечатления? Собственно, никаких! То темно и куча звезд, то чуть светлее и много солнца, то белое полотно мощных льдов, то чернеющие воды океанов или серые массы земли, а больше — вуаль из мрака и серой мглы, окружающей самолет. В самолете, как дома, — приятно, и удобно, а самое главное — летим через весь земной шар. Но еще более главное — это прекрасная работа всех частей сложного корабля и людей, обладающих этим кораблем, и страны, которая творит не только корабли, а творит все более новую, все более интересную жизнь.

Мы летим над Африкой. Она желтеет и кажется безжизненной пустыней. Большая высота не позволяет точно установить действительности.

Самолет, совершенно обогнувшись, теперь упрятал внутри половину своих крыльев и мчит со скоростью 500 километров в час на север, в родную Москву.

Стрелили бензиномпером переключили совсем на другие цифры и теперь приносят излившую заботу отважной пилотке. Но севастопольский маяк сильно оживил всю нашу группу, когда горячая Турция быстро плыла под краснокрылым монопланом. Шестьсот километров в час — и вот она, наша родная земля! Вскоре гигантские города Юга и нити железных дорог потянулись густой сетью.

102 часа полета! Дорога Москва. Пора спускаться. В Москве сильный дождь. Нужно выйти под облака в районе Тулы — там ясно.

Многочисленные радиостанции Москвы неведомыми волнами эфира уже облавляли самолет. Вскоре сквозь полосу дождя замелькали дома знакомой Москвы. Мы шли на высоте, где стоял Ленин с протянутой вперед рукой, и теперь радостно машем знакомой статуе.

А вечером 6-миллионная Москва дрожала от овалов и криков ура, когда советская пилотка через 5 суток полета вновь промчалась по улицам на пути к дворцу, где сверху стоит Ленин. В залах грандиозного дворца заседают вожди нашей родины с депутатами народа, и приветливые глаза Сталина сияюще блестя навстречу отважной пилотке.

ГЕОРГИЙ БАЙДУКОВ.

Примечание автора. Хотя наложенное здесь является фантастическим рассказом, но успехи советской авиации дают все основания полагать, что описанный самолет и предсказанный полет могут быть осуществлены в очень недалеком будущем.

Г. Б.

СЛАВА СТАЛИНСКИМ СОКОЛАМ!

Великие, многообразные и разносторонние дела нашей славной советской авиации. Она тем и отличается от авиации буржуазных стран, что повседневно с успехом участвует во всех областях социалистического строительства в нашей стране.

Мощна и грозна наша военная авиация. Ее сила — в блестящем материальном оснащении, которым уверенно владеют бесстрашные советские летчики. Это знают и этого боятся все наши враги на Западе и на Востоке.

Советские летчики на советских самолетах вписали в историю авиации много героических подвигов, покрывая неуязвимой славой нашу родину. Это они покорили Северный полюс, это они дважды проложили кратчайший путь между СССР и Америкой. Неисчислимы героические подвиги, будущие дела советских авиаторов, оказывающих помощь рыбакам Арктики и Каспия и доставляющих в больницы с дальних окраин граждан Советского Союза, нуждающихся в срочной медицинской помощи.

Завоеывая высоту, скорость и дальность полетов, советские авиаторы на протяжении только одного года установили 18 международных рекордов.

С каждым днем растет и крепнет наш гражданский и военный воздушный флот, вырабатывая тысячи сталинских соколов, которые в каждую минуту своей военной выучкой и преданностью советскому государству обратят в бегство и уничтожат всех врагов нашей родины.

Герой Советского Союза
комбриг Б. А. ТУРЖАНСКИЙ.

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ — НОСИТЕЛИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГУМАНИЗМА

Когда летим над просторами нашей необъятной страны, особенно остро чувствуешь, какое громадное значение имеет для СССР авиация, как средство сообщения, как носитель передовой, социалистической культуры.

Советские летчики, выставляющие товарищем Сталиным, являются подлинными представителями социалистического гуманизма. Лучшим доказательством этого являются последние трансплантационные перелеты наших товарищей героев-летчиков. Боевая миссия советских эскадрилий служит прогрессу и культуре. Она вызывает страх у врагов и оковывает силы войны и фашистского варварства.

Летчики Гражданского воздушного флота беспредельно преданы коммунистической партии и товарищу Сталину, горячо любят свое дело. На открытии неустанный сталинская забота о кадрах авиации, вдохновляет и обязывает ко многому любовь, которой советский народ оковывает своих летчиков.

Нет никаких сомнений, что в пущую минуту многочисленная семья советских летчиков лад любое количество новых героев, совершит новые подвиги во имя всего прогрессивного человечества.

Герой Советского Союза
В. С. ГОРАНОВ.

БЕСПРИМЕРНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ

Больше года мир содрогается от грохота бомб, сбрасываемых фашистскими аэропланами на мирные города и селения Испании. Фашистские летчики убивают, калечат детей и стариков. Фашистская авиация сеет смерть, ужас, одиночество.

За это же время советские летчики вписали не одну славную страницу в историю культуры и роста своей страны. Преодолевая огромные пространства, они связали с центром далекие, прежде глухие окраины. На советском секторе Арктики прокладываются новые воздушные линии. Растут новые зимовки. Для безлюдной прежде ледяной пустыни советский самолет открыл широкие перспективы культурного и экономического роста.

В 1937 году весь мир с восхищением заговорил о советской авиации, о ее людях, о машинах.

И мой товарищ счастливый и гордый тем, что принял участие в скаковой экспедиции на полюс, возглавляемой Отто Юльевичем Шмидтом. Вот уже 3 месяца, как в районе полярной бассейна на дрейфующей льдине ведут научные работы мирового значения четверо отважных советских ученых.

Положено начало трансолярной линии СССР — Северная Америка.

Эти последние перелеты беспримерны. Они ярко говорят о том, какой огромный шаг добилась советская авиация. Они, как и сотни других перелетов наших летчиков, наглядно демонстрируют, каким целям служит советский летчик — носитель культуры и прогресса.

Герой Советского Союза
М. ВОДОПЬАНОВ.

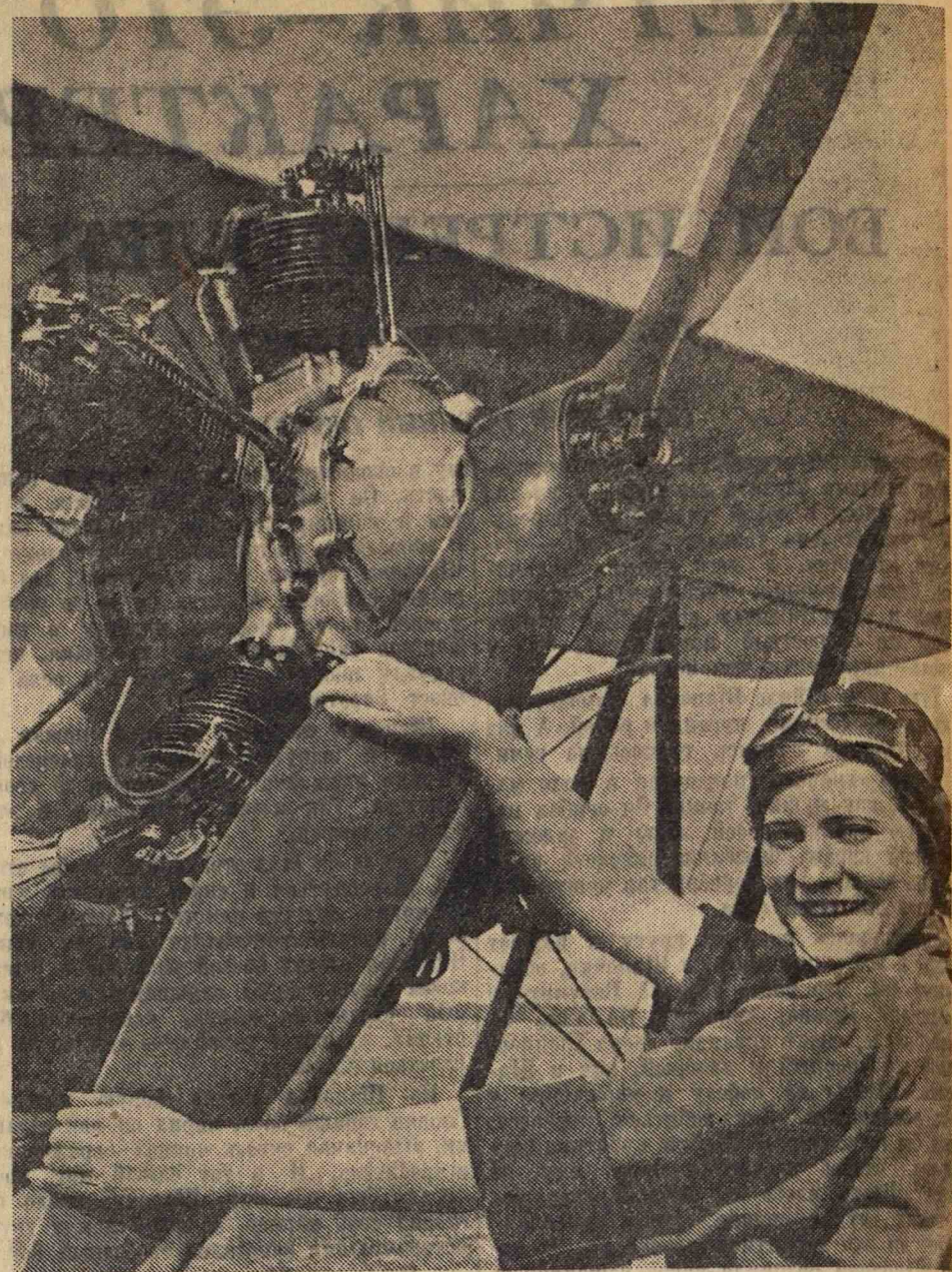
АВИАЦИЯ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Только у нас в СССР, в отличие от крупнейших капиталистических стран, советская авиация играет большую роль в народном хозяйстве. Почтовые и пассажирские линии, борьба с саранчой и малярийным комаром, помощь на рыбной путине, разведка тюленя, рисосеяние и, наконец, лесовые разведки для проводки караванов судов, плавающих Северным морским путем.

И совершенно естественно, что только в СССР оказалось возможным поставить на мирную службу в таком объеме авиацию, как в сельском хозяйстве мощные тракторы и комбайны. Только крупные хозяйства могут продуктивно использовать машины такой большой производительности и сложности, как самолеты.

Авиацией охвачены главные магистральные трассы. Следует и отдельные селения в глубинных районах также обслуживать авиацией. В этом деле огромная роль принадлежит легкомоторной авиации, и мы уверены, что поставленное на правильный путь массовое производство легкомоторных самолетов займет этот пробел.

Герой Советского Союза
А. АЛЕКСЕЕВ.



Клавдия Мошкина — член Сталинского районного аэроклуба (Москва), таксировщица склада № 7 Мосавтотреста. Фото В. Рудякова.

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ

Государство, имеющее специфические морские интересы, как, например, Англия, Соединенные Штаты Америки, Италия, Япония, старается всемерно развивать свою морскую авиацию. Если в 1934 году Соединенные Штаты имели 940 морских самолетов, то в 1937 году число их увеличилось до 1.700. Если Япония в 1934 году имела 630 самолетов, то к настоящему времени численность их дошла до 1.200. Если Англия в 1934 году имела 250 самолетов, то теперь она имеет их около 500.

Морская авиация играет весьма большую роль в качестве надежного средства обороны морских границ, обеспечивая боевую деятельность флота и являясь самым маневренным и эффективным оружием нападения.

В связи с этим в ряде капиталистических стран придается большое значение развитию авианосной авиации. Соединенные Штаты Америки до 1937 г. имели 4 авианосца, а в нынешнем году ввели в строй еще 2 новых авианосца по 22 тысячи тонн водоизмещения. Каждый из них может взять на борт по 120 самолетов.

Увеличивая количество боевых морских самолетов, капиталистические страны одновременно с этим перевооружают их на основе всех новейших достижений авиатехники. Внимание конструкторской мысли направлено, главным образом, на развитие тяжелых многомоторных гидросамолетов и крупных летающих лодок, обладающих большой скоростью, дальностью действия и грузоподъемностью, способных перевозить большие грузы на далекие расстояния и, следовательно, быть мощными бомбардировщиками.

Высоко развитая авиационная техника в Соединенных Штатах Америки, Англии, Франции и Италии резко увеличила боевые свойства морской авиации. На сравнительно низком уровне находится морская авиация Японии, которая только в нынешнем году приступила к постройке гидросамолетов силами своей промышленности.

Много средств тратится в капиталистических странах на развитие аэродромной сети и строительство морских авиабаз как в метрополиях, так и в колониальных владениях. Англия, например, в 1937 году строит 30 аэродромов, главным образом в районе Средиземного моря. Америка строит новые авиабазы на Гавайских островах, островах св. Фомы, вблизи Панамского канала и в метрополии. Япония развинула большое строительство гидросамолетов на Корейском побережье, стараясь приблизить свои авиабазы к границам СССР.

История развития нашей морской авиации отражает в себе историю нашего молодого, но уже самого передового и мощного в мире воздушного флота.

В 1918 г. из жалких остатков авиационных гидротранспортов парской России в Астрахани и в Нижнем-Новгороде были сформированы первые эскадрильи советской морской авиации. Еще в годы гражданской войны, летая на примитивных машинах, достаточно потрепанных в боях, красные морские летчики успешно били белогвардейцев и интервентов на всех фронтах.

Из года в год, под руководством нашей партии, правительства и народного комиссара обороны тов. Ворошилова, под неслыханным наблюдением товарища Сталина, наша морская авиация росла и крепла. Особенно бурного роста она достигла в годы сталинских пятилеток, когда наша социалистическая промышленность стала сама производить самолеты и моторы в любом количестве. Наша морская авиация неуловимо росла и качественно. На ее вооружении находятся самолеты, не только не уступающие, но в некоторых отношениях и превосходящие тактико-технические свойства морских самолетов зарубежных стран.

1937 год может быть с полным правом назван годом триумфов и международных рекордов советского воздушного флота.

25 апреля 1937 года морской летчик, старший лейтенант Ефимов, на транспортном гидросамолете поднялся с коммерческой нагрузкой в 1.000 килограммов на высоту 9.190 метров и на 326 метров опередил международный рекорд, поставленный более 3 лет назад французским летчиком Бурдемом. В декабре 1936 года морской летчик Рябенко и Ильинский на многомоторном транспортном гидросамолете поднялись с коммерческой нагрузкой в 10.000 килограммов на высоту 1.942 метра. 22 и 25 мая нынешнего года летчики-орденоносцы, старший лейтенант Полина Осещенко поднялась на гидросамолете на высоту в 8.864 метра, затем с грузом в 500 килограммов — на высоту 7.605 метров и с грузом в 1.000 килограммов — на высоту 7.000 метров, побив, таким образом, международные женские рекорды.

Немало героических дел совершили летчики нашей морской авиации в нынешнем году. Летчик Балтийского флота лейтенант Пупкин героически ликвидировал пожар на самолете в воздухе, чем спас себя и самолет. Старший лейтенант Павлов, в прошлом беспилотник, показал блестящее владение техникой и искусством летного дела. Около 300 тысяч километров налетал на Павлов без единого происшествия. Малолетний командир пилот Тихоокеанского флота Зотов за все время своей работы также не знает летных происшествий, по праву считается одним из лучших в стране воздушных бойцов-испытателей. Штурман-бомбардир Черноморского флота, старший лейтенант Студенчикова в нынешнем году получил звание воздушного снайпера.

Таких летчиков у нас — тысячи!

Наша морская авиация воспитала не один десяток, героев. Товарищи Молоков, Липидевский, Дорохин, Мазурик — это воспитанники морской авиации. Знаменитые штурманы Рителанд, Штененко — воспитанники морской авиации.

Наша враги прекрасно сознают, какова мощь советского воздушного флота. Известно, например, что японцы под лозунгом «Сила крыльев решит успех второй русско-японской войны» интенсивно развивают свою авиацию, стараясь перекрыть воздушные силы на Дальнем Востоке.

Если враг нападет на нашу страну, если он попытается нарушить целостность советских границ, то наша морская авиация, так же как и весь наш воздушный флот, сумеет отбить у противника всякую охоту к повторению подобных попыток.

Капитан-лейтенант Н. ЕЖОВ.

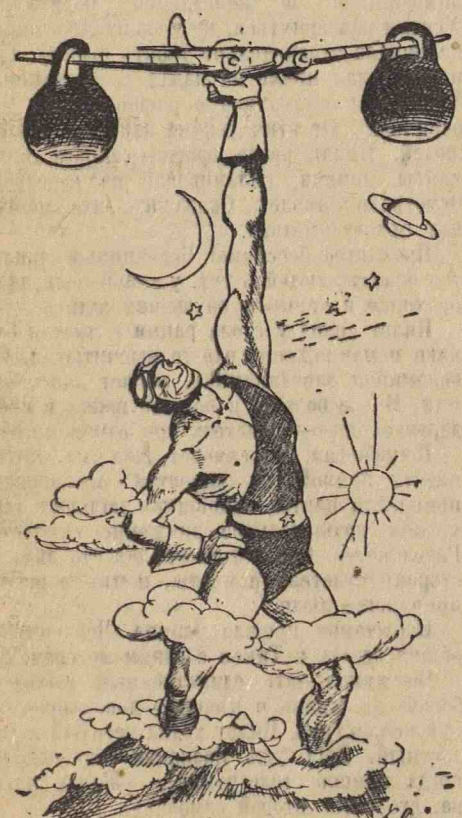
История развития нашей морской авиации отражает в себе историю нашего молодого, но уже самого передового и мощного в мире воздушного флота.

В 1918 г. из жалких остатков авиационных гидротранспортов парской России в Астрахани и в Нижнем-Новгороде были сформированы первые эскадрильи советской морской авиации. Еще в годы гражданской войны, летая на примитивных машинах, достаточно потрепанных в боях, красные морские летчики успешно били белогвардейцев и интервентов на всех фронтах.

Из года в год, под руководством нашей партии, правительства и народного комиссара обороны тов. Ворошилова, под неслыханным наблюдением товарища Сталина, наша морская авиация росла и крепла. Особенно бурного роста она достигла в годы сталинских пятилеток, когда наша социалистическая промышленность стала сама производить самолеты и моторы в любом количестве. Наша морская авиация неуловимо росла и качественно. На ее вооружении находятся самолеты, не только не уступающие, но в некоторых отношениях и превосходящие тактико-технические свойства морских самолетов зарубежных стран.

1937 год может быть с полным правом назван годом триумфов и международных рекордов советского воздушного флота.

«Мечта пилота» (М. В. Водопьянов). Дружеский шарж К. Ротова.



«Чемпион по подьему тяжестей» (В. К. Коккинаки). Дружеский шарж К. Ротова.

Поднять темпы сельскохозяйственных работ

Прекрасный урожай хлебов убирает в этом году наша страна. Отобсуждают радостные вести о высокой урожайности, о невиданных рекордах, о богатейших перспективах дальнейшего мощного укрепления колхозов и роста зажиточности колхозников.

Фронт уборки передвинулся сейчас с юга в центральные и восточные районы Союза. Данные, поступающие с мест, показывают, однако, что эти районы не извлекли для себя всех необходимых уроков из опыта уборки хлебов на Юге.

Обильный урожай этого года требовал всемерного усиления руководства уборкой, наилучшей организации труда колхозников и работы всех уборочных машин. К сожалению, это понятие далеко не всюду.

Плохо ведет уборку группа центральных областей Союза: Горьковская, Ленинградская, Кировская и Калининская. На 10 августа эти области скопили от 39 до 63 процентов урожая. Такие темпы уборки объясняются прежде всего тем, что на полях совершенно неудовлетворительно используются механизмы. Партия и правительство снабдили эти области хорошими уборочными машинами — северными комбайнами. Прошлый год показал, что этими машинами можно убирать больше 200 гектаров хлеба за сезон. Между тем к 10 августа в Ленинградской области в среднем каждый северный комбайн убрано пока только 25 гектаров хлебов, в Горьковской области — 20, в Кировской и Калининской областях — по 22 гектара. Такое использование комбайнов приводит к огромным потерям хлеба, к растягиванию сроков уборки.

Вслед за центральными районами допускают также те ошибки и восточные районы. Оренбургская, Челябинская, Омская области, Казахстан неудовлетворительно убирают превосходный урожай. Отстает в уборке и Башкирия. К 10 августа Башкирия скопила всего лишь 30 процентов хлебов, тогда как соседняя Татарская республика скопила 49 процентов. И здесь причины неудовлетворительных темпов уборки те же. Достаточно сказать, что в Башкирии за все время уборки каждым комбайном в среднем убрано всего лишь 39 гектаров хлеба.

Мириться далее с таким положением нельзя. Промедление с уборкой играет на-

руку врагам, всячески пытающимся свести на-нет результаты прекрасного урожая этого года.

Южные районы давно закончили косовую хлебов. Но косить хлеб еще не значит, что он убран. Многие южные области, в первую очередь Винницкая, Харьковская и Киевская, и некоторые центральные — Воронежская, Курская области, Мордовская АССР — совершенно неудовлетворительно молят хлеб. И это в то самое время, когда возможностей быстро вести уборку стало больше. Парк комбайнов в Винницкой, Харьковской, Курской и Воронежской областях вырос в этом году вдвое. В Киевской области парк комбайнов увеличился в два с половиной раза.

Все дело в том, что молотилки предоставлены самодету, ею никто не руководит. Винницкая область обмолила всего лишь 37 процентов скошенного хлеба, Киевская — 42, Харьковская — 52, Воронежская — 25, Курская — 32, Мордовия — 18 процентов. Руководителям этих районов следует помнить, что их работу будут оценивать не по количеству скошенного хлеба, а по количеству полноценного зерна, собранного ими в государственные и колхозные амбары.

Южные районы допускают еще одну крупнейшую ошибку. В борьбе за высокий урожай исключительно велико значение удобрения стерни. Это — важное средство борьбы с сорняками и вредителями. Удобрение несет колхозам и совхозам дополнительные центнеры урожая. К сожалению, об этом кое-где забыли руководители. В Азово-Черноморском крае план удобрения стерни выполнен к 10 августа всего на 19 процентов, хотя край в этом году значительно увеличил парк своих тракторов. Орджоникидзевский край выполнил план удобрения стерни только на 4 процента, Одесская область — на 19 процентов, Донецкая область — на 16 процентов. Дальше терпеть такое отношение к важнейшему мероприятию по повышению урожайности нельзя.

Сельскохозяйственные работы текущего периода имеют совершенно исключительное значение для нашей страны, для всего народного хозяйства. Партийные и советские организации обязаны отдать себе в этом совершенно ясный отчет. Темпы и качество всех сельскохозяйственных работ должны быть круто подняты в самые ближайшие дни.

«Есть две тысячи гектаров!»

В Штейнгартском районе Костю Борина знает стар и млад, знают, уважают и любят.

«Наш Костя, — говорят колхозники, — знатный человек. К товарищу Сталину ездит, орден Ленина у правительства заслужил. Сейчас в Академии учится, а все тот же, наш — общительность не теряет».

Кстати — о молодости Кости. В памятный день, когда Борин выступал с крестьянской трибуны перед руководителями партии и правительства, товарищи Сталин обратил внимание на его молодость.

Сталин: Сколько вам лет?

Борин: Мне 27 лет.

Сталин: А выглядите вы совсем молодым.

Борин: Я молод, потому что я живу в Советской стране, где хорошо воспитывают и где хорошо жить. (Аплодисменты).

Молотов: Вот это хорошо сказано.

Тут же на совещании Борин рассказал о своих планах на будущее, и тов. Молотов посоветовал:

— Нужно расти дальше.

Костя крепко запомнил этот совет. В один из осенних вечеров прошлого года вся станица провожала Костю Борина и Пашу Коварда в Москву. Костя Борин стал слушателем Сельскохозяйственной академии им. Тимирязева. Год учебы прошел, год трудный для молодого студента, не имевшего специальной подготовки. Выручили специальное стремление к знаниям, напряженная работа над собой. Когда кончались занятия, Борину предлагали отдых на курорте. Борин отказался.

В азово-черноморской печати появилось обращение Кости Борина ко всем молодым комбайнерам края.

— Давайте, товарищи, соревноваться на быстроту и отличную — без потерь — уборку обильного урожая.

С первых же дней агрегат Кости Борина из двух «Сталинцев», работающих на сцене, стал ведущим в крае.

Вражеское охотство пыталось сорвать прекрасную работу агрегата Борина. Не вышло. Руководство Штейнгартской МТС,

всячески пытавшееся сорвать работу агрегата, было разоблачено, и краевой комитет вынес решение о привлечении к ответственности директора и других работников МТС. Борин поставил вопрос перед своими товарищами:

— Чем мы ответим на решение крайкома? Каждый из нас знает, что мы еще не все выжили из комбайна.

Тут же на собрании коллектив решает улучшить использование комбайна на уборке, повысить производительность труда. Тщательно обдумывают все детали дальнейшей работы.

Через сутки, подводя итоги, с радостью узнают, что за 22 рабочих часа убрано 175 гектаров — новое всесоюзное достижение.

Этот рекорд установлен молодыми работниками агрегата. Выросли новые люди. Вторым комбайнером на агрегате работает бывший штурвалный Афанасьев, а штурвалным на комбайне Афанасьева хорошо работает жена Кости — Лидия Борина.

Колхозник сельскохозяйственной артели им. Горького Султан Дюльков стал под руководством Борина штурвалным, а работавшая ранее штурвалной Клавдия Воронява — теперь отличной комбайнер. Работала на «Коммунар», она самостоятельно убрала 500 гектаров хлеба.

Закончив уборку у себя в Штейнгартском районе, коллектив Борина помог Кузнецовскому аэроисполнению. Сейчас Борин возвратился в станицу Шкуринскую.

— За 28 рабочих дней, — рассказывает Борин, — мы убрали 2.040 гектаров хлеба, в среднем по 73 гектара за рабочий день. Но это только первая часть работы. Послеуборочных, надо готовиться к его уборке. Наш агрегат в текущую уборочную кампанию должен убирать не менее 3.000 гектаров. Но вот беда: до нового учебного года остались считанные дни, а так хочется посмотреть результаты нашего соревнования.

Ростов-Дон.

В. Яковлев.

ПРЕДОКТАБРСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ШАХТЕРОВ

КАРАГАНДА, 17 августа. (ТАСС). Стахановцы и ударники Карагандинских шахт, включившись в предоктябрьское соревнование, дают много примеров высокой производительности труда. Лучший врубильщик машинист Карагандинского бассейна тов. Баженов поставил 13 августа новый рекорд: он за три с половиной часа зарубил лаву в 220 метров. Норму он выполнил в этот день на 240 проц. Тов. Баженов добился высокой производительности благодаря своевременной подготовке лавы и тому, что машина содержится в образцовом порядке. Этот рекорд был перекрест помощником врубильщика шахты им. Горького стахановцем тов. Щербинным. Заменев забойщика машиниста, он выполнил норму на 250 проц.

УСПЕХ ЗАЙМА УКРЕПЛЕНИЯ ОБОРОНЫ СССР

Неключительной популярностью пользуется заем укрепления обороны Союза ССР среди населения Советского Союза. К 15 августа трудящиеся Горно-Бадахшанской пограничной области (Таджикская ССР) подписались на 730 тыс. рублей, превысив на 55 тыс. рублей сумму подписки прошлого года. С большим подъемом проходит реализация займа среди пакистанских колхозников-животноводов. В центре области — в г. Хорго — подписка на заем достигла 301 тыс. рублей, что значительно превышает прошлогоднюю.

С каждым днем растет сумма подписки в новом городе Советского Дальнего Востока — Комсомольске-на-Амуре. Трудящиеся Комсомольска подписались на 9.089 тыс. рублей, превысив на 4.039 тыс. рублей подписку на заем прошлого года.

С огромным подъемом проходит подписка на заем в Чинатурском районе (Грузинская ССР). Трудящиеся г. Чинатуры подписались на 2.024 тыс. рублей — на 497 тыс. рублей больше, чем в прошлом году. Во всем районе подписка достигла 2.575 тыс. рублей.

Подписка на заем в Кандалакшском районе (Карельская АССР) достигла 3.118 тыс. рублей, превысив на 221 тыс. рублей подписку на заем прошлого года.

НОВЫЕ СТАЛЕЛИТЕЙНЫЕ ЦЕХИ

На заводе им. Коминтерна (Омск) построен новый сталелитейный цех, который уже выдал свыше тысячи тонн стали. Стоимость строительства — почти два миллиона рублей. Новый цех обеспечит стальным литьем производство плутов на сибирских заводах сельскохозяйственного машиностроения.

В ближайшем времени в Омск для проверки цеха выезжает правительственная комиссия. В этом году сдается в эксплуатацию новый сталелитейный цех на Челябинском заводе им. Колосовки. Его мощность — восемь тысяч тонн стали в год. Пуск в Челябинске нового сталелитейного цеха позволит значительно увеличить выпуск плутов для Челябинского тракторного завода.

НА СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

После полудня 16 августа возобновились дрейф полярной станции «Северный полюс». 17 августа, в 13 часов, льдина с дрейфующей станцией находилась уже на 87 градусе 08 минуте широты и 2 градусах восточной долготы. Над полюсом отмечена незначительная высокая облачность. Ветер восточный — юго-восточный силой в два балла. Видимость с 20—50 километров снизилась до 2—4 километров. Температура — минус три градуса.

ХРОНИКА

Приказом Народного Комиссара Путей Сообщения СССР тов. Огнев А. С. назначен начальником паровозного депо Тула, Дарьинской железной дороги.

Инициатор стахановского движения в обувной промышленности орденосец Н. С. Сметанин назначен заместителем директора обувного гиганта — фабрики «Скороход».

ЗАКРЫТИЕ ПОЛЬСКОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСУЛЬСТВА В ТВИЛИСИ И ПОЛЬСКОГО КОНСУЛЬСТВА В ХАРЬКОВЕ

В результате дипломатических переговоров между Правительством СССР и Правительством Польской Республики по вопросу о консульской сети, Правительство Польской Республики приняло решение о закрытии с 1 декабря сего года Генерального Консульства в Тбилиси и Консульства в Харькове. (ТАСС).

ОТОВСЮДУ

Возвращение акад. Л. А. Орбели из Парижа. В Ленинград возвратился из Франции акад. Л. А. Орбели — делегат СССР на XI международном психологическом конгрессе, только что закончившем свою работу в Париже.

«Моссовет» в Берлинском проливном. 15 августа пароход «Моссовет» вошел в Берлинский пролив, завершив первый сквозной полярный рейс с запада на восток.

Радиопередача с Тушинского аэродрома. Сегодня, в 15 часов по московскому времени, начнется трансляция традиционного праздника авиации. Микрофон «Последних известий по радио» будет установлен рядом с командным пунктом праздничной радиопередачи Центрального аэродрома СССР им. Косарева в Тушине.

Завод цинковых белил. В Орджоникидзе построен завод цинковых белил, использующий в качестве сырья отходы цинкового производства. Проектная мощность завода — одна тонна сухих белил в сутки.



Комсомольцы-учеты Сталинского районного аэроклуба (Москва). Слева направо: Александр Колчин (бригадир Электростанции), Тимофей Фатеев (рабочий-механик) и Иван Фадеев (слесарь завода «Стандартизатор»).

Фото В. Руйковича.

Вечер работников авиационной промышленности

Вчера в Центральном парке культуры и отдыха им. Горького собрались рабочие, инженеры и служащие авиационной промышленности столицы. Здесь же открылась авиационная выставка. Парк украсили портреты Ленина и Сталина, руководителей партии и правительства. На одной из аллей выставлены портреты Героев Советского Союза тт. Шмидта, Водопьянова, Молокова, Чкалова, Байдукова, Белякова, Громова, Зябневского. На другой аллее — портреты летавших людей авиационной промышленности.

В Зеленом театре состоялся митинг, на котором присутствовало более 15 тыс. человек. В почетный президиум, по предложению Героя Советского Союза тов. Чкалова, под бурные аплодисменты избираются товарищи Сталин, члены Политбюро и тт. Ежов, Хрущев, Давидов, Тельман, Хозе Диас.

В президиуме собрания — нарком оборонной промышленности тов. Рухимович, секретарь МГК ВМФ(б) тов. Братановский, тов. А. Н. Туполев, конструктор тов. Миклулин, Герои Советского Союза тт. Чкалов и Беляков, стахановцы авиационной промышленности.

Жгучую речь, часто прерывавшуюся аплодисментами, произнес тов. Рухимович. С речью выступили также Герои Советского Союза тт. Чкалов и Беляков и член Президиума тов. Фрунзе орденосец тов. Афанасьев.

Присутствовавшие на митинге послали приветствие товарищу Сталину.

Серные минеральные источники

ТБИЛИСИ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Исключительные лечебные свойства тбилисских серных минеральных источников были известны давно. В различных учреждениях царского правительства не раз обсуждался вопрос об использовании тбилисских минеральных источников, однако дело дальше разговоров не пошло, хотя всем было известно, что источники весьма ценны.

Четверо года назад в Тбилиси, на Коммунальной улице, на берегу Куры, было начато строительство большого ванного здания. Строить здание пришлось в исключительно сложных геологических условиях. Всякую появляющуюся подпочвенную грязь и серная вода. Пришлось прорезать большие земляные работы.

Сейчас белое здание с массивным фасадом, украшенным замечательными колоннами и портками, готово. В нем —

61 мраморная ванна и 2 ванны «люкс». Пять ванн с проточной серной водой предназначены, как говорят врачи, специально для «гимнастики сердца». На новом курорте будут лечиться больные ревматизмом, подагрой, пораженные болезнями сердечно-сосудистой системы. Пропускная способность курорта — 1.200 больных в день.

Строители курорта сделали все, чтобы больной не только лечился, но и получал после процедур необходимый отдых. Стены окрашены в мягкие, приятные цвета. Высокий разноцветный стеклянный потолок дает много света. Много хорошо оборудованных комнат отдыха, чудесных террас, балконов.

Новый курорт на-днях примет первых больных.

М. Мезенин.

СНОВА О ТАКСИ

О беспорядках в московском таксомоторном хозяйстве писали и говорили немало. Много горьких и справедливых упреков раздается по адресу «Мосавтобуса» на стоянках такси, где сотни москвичей вынуждены часами толпиться в очередях, чтобы обрести право доехать до нужного места.

Пятьсот таксомоторов, которыми располагает сегодня Москва, не могут удовлетворить ее четырехмиллионное население. По решению правительства столица получает и будет получать все больше количества новых такси. К концу нынешнего года на обиходных московских улицах должно быть уже 1.000 таксомоторов. В будущем году число их предполагается увеличить до 2.500, а к концу третьей пятилетки — до 9.000. Но это — дело будущего. Пока же остро стоит вопрос о наиболее рациональном использовании имеющегося фонда и тщательной подготовке к приему новых машин.

Прекрасные ликузины «М-1», прибывающие сейчас для пополнения московских таксомоторных парков, встречаются здесь далеко не любезный прием. Половина имеющихся в наличии машин из-за отсутствия гаражей сейчас уже стоит под открытым небом. Новый таксомоторный парк, рассчитанный на 630 машин, строится преступно медленно. Работники «Мосавтобуса» с тревогой думают о зиме и рыскают по городу в поисках «пристанища» для новых такси. Если москвичи, часами ожидающие такси на стоянках, мечтают о тысяче машин к концу года, то в «Мосавтобусе» каждая новая партия такси вызывает растерянность: куда их ставить!

Много раз подвергалось осуждению неправильное использование таксомоторов. Избиратели резко критиковали Московский совет за пассивность в отношении к этому вопросу. Совет за пассивность в отношении к этому вопросу. Совет за пассивность в отношении к этому вопросу.

Сейчас снова наблюдаются попытки отдельных учреждений обременить машину за счет таксомоторных парков. Совсем недавно «Мосавтобус» получил предложение Моссовета отдать 11 такси: 5 машин «Мосавтобустранс», 1 — тресту блочного строительства, 1 — редакции газеты «Московский транспортник», 1 — заводу СВАЗ, 1 машину прихватило себе само транспортное управление Моссовета, и так далее.

Вряд ли вызовет одобрение избирателей подобная «щедрость» Моссовета, проявляемая в ущерб интересам граждан. Есть еще один вид использования такси не по прямому назначению: машины снимаются с улиц и сдаются на определенный срок тому или иному учреждению. Правда, сейчас такие случаи стали реже, чем, скажем, в прошлом году, но окончательно не изжиты. Управлению общественного питания Москвы потребовались на три дня 7 такси. Пожалуйтесь! Опустошительный воздушный транспортный дивизион попросил дать на денек три машины. Назовите! Издательство газеты «Московский строитель» просит машину. Как отказать? Таких случаев немало. Такси первого таксомоторного парка Москвы по заявкам учреждений в июне и июле сдавали около 300 машино-дней.

Использование такси для нужд учреждений — прямое ущемление интересов граждан. Пора это, наконец, понять и с этим делом покончить.

Л. Железнов.

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ВЕЛОТУР

Лучшие советские велосипедисты, участвующие в первом советском велотуре, уже преодолели 960 километров — больше трети пути. Преодолено немало трудностей. Из-за плохой погоды велосипедисты лежали на разбитой ливнем грунтовой дороге. Трудным был пятый этап — Кролевец — Чернигов.

Орденосец Михаил Рыбальченко — победитель недавнего украинского велотура — на протяжении пяти пройденных этапов лучше других велосипедистов «расправился» с этими трудностями. В Туле он надел алую майку победителя этапа и никому ее не отдавал.

На первых этапах вторым приходил Берштин. Но сейчас у него выжились сильные конкуренты. В Кролевце (4-й этап) вторым приехал спартаковец Гайнеман, в Чернигове (5-й этап) вторым приехал динамовец Тарачков, третьим — спартаковец Чистиков. Команда Наркомата обороны, занимавшая после четырех этапов первое место, на пятом этапе уступила первенство динамовцам.

КИЕВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня днем в Киеве финишировал 108 участников всесоюзного велотурета. Первым из гонщиков закончил шестой этап тов. Денисов (Москва, «Динамо»), покравший расстояние от Чернигова до Киева за 4 часа 11 минут 58 секунд, вторым — тов. Рыбальченко. Лидером пробега попрежнему остается тов. Рыбальченко, покравший все расстояние от Москвы до Киева (960 километров) за 34 часа 34 минуты 35 секунд. Командное первенство среди гонщиков принадлежит команде «Динамо».

ФУТБОЛЬНЫЙ МАТЧ ДЕТСКИХ КОМАНД БАСКОНИИ И МОСКВЫ

В одном из подмосковных селений отдыхают находящиеся в СССР дети басков — бойцы республиканской Испании. Среди детей имеется хорошо сыгранная футбольная команда. Юные футболисты систематически тренируются.

В ближайшие дни предполагается устроить в Москве футбольный матч между испанской детской командой и одной из московских команд школьников, участвовавших в розыгрыше детского футбольного первенства столицы. Матч состоится на стадионе Юных пионеров.

После возвращения из-за границы футболисты московского спортивного общества «Спартак» провели вчера первый матч за первенство СССР. Они играли против киевской команды «Динамо». Матч окончился победой киевлян со счетом 2:1.

НЕФТЕПРОВОД ИШИМБАЕВО — УФА

Заканчиваются последние работы по строительству нефтепровода Ишимбаево — Уфа, протяжение которого 165 километров. В начале сентября по нефтепроводу можно будет перекачивать первую нефть. Стоимость строительства 16 миллионов рублей, пропускная способность 1.200 тысяч тонн нефти в год.

В районе прокладки нефтепровода протекает река Белая. Здесь пришлось труднее прокладывать по дну реки. С этой работой прекрасно справились эпроны.

ПРОИСШЕСТВИЯ

* Случай на берегу реки Синички. 16 августа в конце дня со двора дома № 18 по Крыковской улице (Москва) искали двое мальчиков — 6-летний Раиса Ефимович и 7-летний Сергей Морозов. О исчезновении их немедленно сообщено во все отделения милиции, в детские комнаты вокзалов, в больницы. Поиски не увенчались успехом.

Вчера утром отец пропавшего Вали Ефимовича — П. Т. Ефимович, шофер райторгтедла Сталинского района, в поисках детей у реки Синички, протекающей мимо их двора, убрал свежий обвал песчаного грунта. Начав разрыть яму, Ефимович вскоре увидел детскую руку. Оба мальчика оказались уже мертвыми. Обвал, видимо, произошел во время игры детей на берегу. Расследование продолжается.

Наркомхозом извещает, что гроб с телом члена ЦИК СССР, директора завода им. Первого мая тов. БИРМАНА С. П. будет сдан в 17 часов, установленный в здании НКП (площадь Ногина). Кремиция состоится сегодня в 24 часа.

Завтра, 19 августа, доступ к урне с прахом тов. Бирмана С. П. будет открыт с 10 часов до 16 часов, 30 мин. Вынос урны 19 августа, в 17 часов. Похороны на Ново-Девичьем кладбище.

В ТЕАТРАХ И ПАРКАХ:

Евг. ВАХТАНГОВА / много шуму из-за него.

МОСК. ДРАМАТИЧЕСКИЙ (в пом. тов. М. Бронной, д. 2) — Неизвестность ПЕРВЫЙ РАВНОУ (в пом. т-ра им. М. Мейерхольда) — сп. отменяется. Бил. возвращаются к месту покупки. ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ (дворецкий, сад «Фригидиум») — утро по умен. актам. Прелюдия птн. Нач. в 12.30 дня. Веч. — им. С. Сорокинская армияра победит Цыганская армия. Бил. действительны. Нач. в 8.15 дня. ЦИРК им. М. ГОРЬКОГО — ЗАКР. Драм. т-ра — Саратонского обл. драм. т-ра — утро — ЖИВОЙ ТРУП. Нач. в 12.45 дня. Веч. — РЕВЮ.

ПАРК ЦДКА. Плос. Коммуны, 2. Тел. АТС К 4-41-91.

ДРАМАТИЧЕСКИЙ. Сп. 1-го Государственного театра. Украинского театра. Нач. в 8 ч. веч. им. Т. Шевченко. Утро — УСТИМ КАРИМЛЮК. Веч. — им. Т. Шевченко. Нач. в 12.30 дня.

СТРАДАНЬЯ. Лео и Я. УТКОВ. Нач. в 9 ч. веч. Им. А. Ахматовой, И. Ровин, ансамбль «Вихрь» и др. Конференция П. Г. Райский. Директор П. М. Фурман.

ЦИРК им. М. ГОРЬКОГО. Зеленой театр. Сегодня последний сп. Моск. гос. театра оперетты — СОРОЧИНСКАЯ ЯЗЫКА. Специальная пост. для Зеленого театра. Нач. в 8 ч. веч. Республика Эстония. Нач. в 8 ч. веч. Синизмы. от 2 до 10 р. Все виды льготных талонов можно обменять на билеты оперетты с соответствующим перерасчетом.

ЦИРК им. М. ГОРЬКОГО. Цирк павильон (после заката). Сегодня последний спектакль. ЮРИ ДУРОВА. 3 ПРЕДСТАВЛЕНИЯ: в 4, 6.30 и 9 ч. веч. 19 августа первая гастроль. Н. И. СТАЛИНСКАЯ.

МЕТАЛЛ ЗА 15 АВГУСТА

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	45,7	41,2	90,2
СТАЛЬ	57,9	45,7	78,9
ПРОКАТ	42,9	36,3	84,7

УГОЛЬ ЗА 15 АВГУСТА

	План.	Добыча.	% плана.
ПО СОЮЗУ	400,8	330,6	82,5
ПО ДОНБАССУ	233,3	200,9	86,1

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 16 АВГУСТА

	План.	Выпуск.	% плана.
Автомашин грузовых (ЗИС)	221	190	86,0
Автомашин легковых (ЗИС)	19	5	26,3
Автомашин грузовых (ГАЗ)	428	420	98,1
Легковые «М-1»	79	69	87,3

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

16 августа на железных дорогах Союза погружено 99.821 вагон — 101,9 проц. плана, выгружено 95.132 вагонов — 95,4 проц. плана.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-15-68; Партийного — Д 3-10-86; Сов. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-55; Промышленного и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-10-84; Иностранного — Д 3-11-09; Информационного — Д 3-15-80; Писем — Д 3-15-69 и Д 3-32-71; Обзорных писем — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-15-47; Фельетонов — Д 3-33-65; Критики и библиографии — Д 3-11-07; Иллюстрационного — Д 3-33-85; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел объявлений — Д 3-30-12. О недоставке газет в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В-31491.

Типография газеты «Правда» имени Сталина.