Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

КРАСНАЯ ЗВЕЗДА

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОРГАН НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

№ 188 (4338) 18 августа 1939 г., пятница ЦЕНА 10 КОП.

Сегодня День авиации.

В этот день воздушные силы нашей страны демонстрируют свою несокрушимую мощь, свою готовность к защите социалистической родины.

Несокрушимая советская авиация

Сегодня по всей необъятной советской стране торжественно и победоносно рокочут авиационные моторы. Народ любуется сталинской силой и мастерством своих крылатых сынов и дочерей, искусными полетами чудесных стальных птиц, созданных умом и руками вдохновенных советских людей. Трудно описать то неповторимое чувство, которое рождается в наших сердцах при виде могучих эскадрилий, реющих в ясном августовском небе.

Авиация, прочно вошедшая в быт всей страны,—от затерявшейся в горах суровой Сванетии до самой отдаленной арктической зимовки, — авиация, неусыпно стерегущая мирный труд миллионов и заслужившая всесветную боевую славу, — непобедимая советская авиация демонстрирует сегодня своему народу мощь его сталинских крыльев.

Народный комиссар обороны товарищ Ворошилов говорил, что советский народ, умеющий показывать чудеса героизма на фронте мирного строительства, умеет и любит воевать. А в наше время уметь воевать — это в большой мере значит уметь летать.

Советский народ умеет и любит летать. Он свято хранит и развивает традиции великого русского народа, сыгравшего в истории авиации выдающуюся новаторскую роль. Даже в условиях гнетущего царского режима русские ученые и летчики шли часто впереди авиаторов других стран. Достаточно вспомнить имена «отца русской авиации» профессора Н. Е. Жуковского, замечательного военного летчика Петра Нестерова, который первым проделал мертвую петлю на аэроплане. Россия — родина первых в мире многомоторных самолетов «Илья Муромец». Русские летчики в войне 1914—1918 гг. изумляли всех своей отвагой, мужеством и мастерством.

Эта любовь к авиации, это стремление летать, эта жажда покорить воздушную стихию выдержали суровое испытание тяжелых лет гражданской войны. Красные воеклеты на устарелых, изношенных машинах вступали в единоборство с технически более совершенной авиацией интервентов — и побеждали. Ленин и Сталин любили летчиков, заботились о них, делали все, чтобы не замирали старые моторы красных воздушных отрядов.

Но подлинного расцвета достигла наша авиация в годы социалистического строительства. Вот когда наш народ показал, что он умеет и любит летать! Сотни и тысячи самородков, могучие таланты земли советской, гордо и уверенно расправили крылья. Ни один народ не дал миру столько славных крылатых героев, сколько дал их наш русский, советский народ.

Мы гордимся тем, что являемся современниками и соотечественниками великого летчика нашего времени Валерия Чкалова, имя которого не померкнет в веках. Мы видели славные дела незабвенных героев Анатолия Серова, Полины Осипенко, Виктора Хользунова. Мы счастливы сознавать, что в рядах советской авиации есть такие люди, как Громов и Коккинаки, Водопьянов и Молоков, что в Красной армии выросли такие бесстрашные богатыри, как Рычагов и Лакеев, Гриневец и Кравченко и десятки других любимых народом Героев Советского Союза. Где, когда, в какой другой стране в течение нескольких лет могла вырасти такая блестящая плеяда завоевателей воздушных пространств?!

Есть только одна такая страна в мире. Это — Советский Союз. Только в нашей стране свободный народ строит коммунизм. Только в нашей стране есть Красная армия — великая школа героев. Нашу страну ведет к победам Сталин! Строители коммунизма посылают своих сынов в авиацию и дают им самую совершенную в мире технику, Красная армия и ее вождь товарищ Ворошилов учат их мастерству, отваге и преданности родине. Летчиков пестует великий Сталин, о котором Чкалов с сыновней любовью писал:

«Он — наш отец. Летчики Советского Союза называют советскую авиацию сталинской авиацией. Он нас учит, воспитывает, как дорогих сердцу детей, предупреждает от рискованных шагов, наставляет на верный путь, радуется успехам наших, и мы, советские пилоты, каждодневно чувствуем на себе любящие, внимательные, отеческие его глаза. Он — наш отец. Горый родитель находит задушевные, ласковые и величественные слова любви для своих сыновей. Сталин назвал летчиков соколами. Он отправляет своих соколов в полет, и, где бы они ни реяли, он следит за ними и по возвращении обнимает, прижимает к любящему сердцу».

Во все концы мира, по неизведанным трассам отправляются в дальние рейсы сталинские соколы и возвращаются с победой. Полеты на Северный полюс, в Северную Америку, с запада на восток, через всю нашу страну навсегда останутся в истории авиации примерами мужества советских летчиков, образцом высоких качеств советской техники.

Шестой День авиации наша страна встречает большими победами. Гражданский воздушный флот окреп и вырос. По протяженности авиалиний мы вышли на первое место в мире. Наша санитарная и сельскохозяйственная авиация по масштабам своей работы не имеет себе равных. Наши планеристы, воздухоплаватели, парашютисты завоевали десятки международных рекордов. В сотнях аэроклубов молодежь обучается летному мастерству.

Но мы живем в капиталистическом окружении, под постоянной угрозой военного нападения. Естественно, что в этих условиях наибольшего роста и наивысших достижений достигли военно-воздушные силы Красной армии, которым партия, правительство и лично товарищ Сталин уделяют исключительное внимание.

Народный комиссар обороны маршал Советского Союза товарищ К. Е. Ворошилов приводил в своей речи на XVIII с'езде ВКП(б) яркие цифры, радующие сердце каждого советского патриота. За пять лет парк боевых самолетов вырос больше, чем в два раза. Увеличился удельный вес бомбардировщиков и истребителей. Наш воздушный флот способен поднять за один вылет свыше шести тысяч тонн авиабомб.

За полгода, прошедших с тех пор, как прозвучали эти цифры с трибуны с'езда, мощь военно-воздушного флота еще более повысилась. Завоеваны новые успехи в овладении высотой, скоростью и дальностью. Укрепляя дисциплину, борясь за точное выполнение уставов и летных наставлений, бойцы, командиры, комиссары и политработники военно-воздушных сил выжимают из великолепной техники все, что она может дать.

Товарищ Ворошилов говорил: «...наши сталинские соколы, еще в многих качествах нашей авиации делом расскажут нашему народу и всему миру». Советская авиация, победоносно громившая японских захватчиков у озера Хасан, убедительным языком смертельных ударов по японским провокаторам войны рассказала всему миру о своей непобедимой силе.

Трусливые фашистские стервятники специализировались на убийстве мирного населения, как это было в Абиссинии и Испании, как это происходит теперь в Китае. Они привыкли господствовать в беззащитном небе, да и то лишь до тех пор, пока не встречаются с отпором малочисленной, но мужественной авиации свободолюбивых народов, борющихся за свою независимость. Смерть и разрушение несут человечеству фашистские летчики. В этом они являются достойными потомками своих, «известной подлостью прославленных отцов». Кровью десятков и сотен тысяч испанских и китайских женщин и детей обагрены их руки.

Грозная советская авиация, готовая дать сокрушительный отпор любому врагу, — это могучая сила человеческого прогресса, ибо ею двигает благородное стремление обеспечить мир во всем мире. Вот почему ее удар беспощаден и сокрушителен. Нашего господства в воздухе мы не уступим никогда и никому. Порукой этому грандиозная хозяйственная и культурная мощь нашей страны, создавшая передовую авиационную промышленность. Порукой этому замечательные качества советских людей, которые умеют и любят летать во славу своей родины. Порукой этому любовь и внимание товарища Сталина к летчикам, гордым соколам нашей страны, преданным сынам крылатого советского народа.

Вручение орденов и медалей Союза ССР

Вчера, 17 августа, Председатель Президиума Верховного Совета СССР тов. М. И. Калинин вручил ордена и медали большой группе командиров, политработников и красноармейцев, награжденных за отличия в боях у озера Хасан, при защите границ нашей родины и при выполнении специальных заданий правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза, а также за успехи в боевой, политической и технической подготовке войск РККА и НКВД.

Орден Красного Знамени вручен младшему командиру П. К. Воловикову. Являясь командиром отделения связистов, он в боях у Хасана заменил командира взвода и образцово обеспечил связь между штабом дивизии и штабом полка.

Красноармеец Ф. А. Токленов также получил орден Красного Знамени. Когда в бою был убит командир отделения сапер, тов. Токленов принял командование отделением, неоднократно водил его в атаку.

Орден Красной Звезды вручен младшему командиру П. Г. Писареву. Отлично командуя двумя пулеметами и нанося огромные потери японцам, тов. Писарев получил четыре ранения.

Красноармейцу-пограничнику Н. Е. Козлову, ранее награжденному за участие в боях у Хасана медалью «За отвагу», вчера был вручен орден Красного Знамени за героизм, проявленный при защите границ родины от японских налетчиков. Тов. Козлов остался в кадрах пограничных войск. Он поступает в одно из пограничных училищ.

Ордена и медали вручены также лейтенантам А. С. Исакову, М. Ц. Кадырову, военфельдшеру 2-го ранга С. Н. Сморчкову, военфельдшеру А. И. Попову, старшему военфельдшеру В. П. Юрину, старшему политруку А. Т. Андрееву, комбригу М. С. Шумилову, младшему командиру В. Г. Шгрушову и ряду других красноармейцев, командиров и политработников.

Вчера же состоялось вручение ордена Ленина коллективу работников завода «Свет шахтера» Ордена и медали вручены также большой группе работников народно-хозяйственного учета и учителей сельских школ, работникам искусств и различных отраслей народного хозяйства.

Вручив ордена, тов. М. И. Калинин поздравил награжденных и обратился к ним с краткой речью.

БОЕВОЙ ЭКИПАЖ

Самолет, делая круги над аэродромом, быстро набрал высоту, потом лег на курс и вскоре скрылся из виду. Придя в район бомбометания, летчик круто развернул машину и пошел на снижение. Привычный наметанный глаз штурмана быстро отыскал цель. Условным сигналом он дал летчику знать: взять влево. Машина сделала небольшой поворот, выравнялась и направилась прямо к цели. Штурман бросил беглый взгляд на землю, поток на свои записи и принял решение: бомбить. Одна за другой от самолета отрывались бомбы, внизу послышались раскаты взрывов. Цель поражена. Бомбометание проведено отлично.

Это был обычный учебно-тренировочный полет экипажа, которым командует капитан Коваль.

В N части экипаж капитана Коваль занимает ведущее место. Все учебно-боевые задачи он выполняет только отлично. Он хорошо слетан, технически грамотен, дружен и дисциплинирован.

Воентехник 1-го ранга Мочалин содержит материальную часть самолета всегда в идеальном порядке. Мотор работает безотказно, приборы точно выверены. Самолет в любую минуту готов подняться в воздух.

Летчик старший лейтенант Бахарев водит машину безукоризненно. За плечами он имеет большую летную практику.

Штурман капитан Коваль прошел хорошую практическую школу в авиации. Тов. Коваль — отличный стрелок и бомбардир. Он не знает промаха. Независимо от высоты все его бомбы ложатся в цель. Много работает он над совершенствованием своих штурманских знаний, изучает теоретические основы бомбометания и стрельб из пулемета.

Прежде чем подняться в воздух, экипаж до мельчайших подробностей разрабатывает поставленную задачу применительно к условиям полета, проверяет материальную часть, оружие, приборы, составляет точные расчеты стрельб. В воздухе же остается лишь осуществить разработанный план. Такой метод работы позволяет выполнить задачи всегда только отлично.

Передовой экипаж стремится передать свой богатый опыт и знания молодым пилотам, любовно следит за их ростом. Тов. Коваль, например, обращает главное внимание молодых, еще мало опытных летчиков на тренировку в бомбометании и бывает очень рад, когда ученик достигает успеха.

Ученики с восхищением следят за полетами и бомбометанием экипажа капитана Коваль. Вот машина снова над целью. Последовательно раздаются взрывы. Все бомбы попали в цель.

Заместитель политрука Ф. ЛУШНИКОВ.

ПРИВОЛЖСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ.

МАССОВОЕ НАРОДНОЕ ГУЛЯНЬЕ

Вчера в парке Центрального Дома Красной армии

Многолюдно и весело в тенистых аллеях парка Центрального Дома Красной армии. Аллеи иллюминированы разноцветными огнями. В этом ярком освещении тихо колышутся голубые авиационные флаги. Наибольшее оживление у площадок, где идут массовые игры и пляски, спортивные соревнования, выступление красноармейской самодеятельности. Это — народное массовое гулянье, посвященное Всесоюзному Дню авиации.

Доотказа наполнен огромный празднично убранный Массовый театр. Здесь состоялся торжественный митинг, посвященный Всесоюзному Дню авиации. С большим интересным докладом о достижениях советской авиации и ее летчиков выступил Герой Советского Союза комбриг Беляков. Под бурные аплодисменты и долго не смолкающие крики «ура» участники митинга приняли приветствия великому вождю народов, отцу советских летчиков товарищу Сталину и его верным соратникам товарищам Молотову и Ворошилову.

После митинга в парке Центрального Дома Красной армии выступали артисты московских театров, ансамбль песни и пляски Гражданского воздушного флота. В полночь парк озарился многоцветными огнями грандиозного фейерверка. Часовая стрелка перевалила за 12 — наступило 18 августа — Всесоюзный День авиации.

ПРАЗДНИК МУЗЫКАЛЬНОГО ИСКУССТВА СОВЕТСКОЙ УКРАИНЫ

Украина готовится познакомить посетителей Всесоюзной сельскохозяйственной выставки со своим самодеятельным музыкальным искусством.

29 августа состоится грандиозный спектакль, сценарий которого написали украинские поэты Первомайский и Голованивский. Перед зрителями предстанет украинское село трех эпох. Крестьянское восстание XVIII века во главе с народным героем Кармелюком против польских магнатов. Изгнание немецких оккупантов щорсовцами с Украины в 1918 году. Колхозное село, празднующее вместе с гостями из братских республик сбор урожая. Все это будет показано в ярких действиях и народных песнях. Заканчивается спектакль исполнением новой песни о лучшем друге украинского народа великом Сталине (текст поэта Голованивского, музыка композитора Столяра).

В спектакле будет занято 600 участников колхозных, профсоюзных и красноармейских ансамблей песни и пляски. Режиссер постановки Николай Эк, консультирует Александр Довженко.

Фотомонтаж худ. Ал. Лаврова.

НА ВСЕАРМЕЙСКИХ СТРЕЛКОВЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ

Особенное оживление царило сегодня на том участке стрельбища, где решался исход соревнования — кто займет первое место в стрельбе из револьвера (первое упражнение).

На огневой рубеж, чередуясь, выходит 52 стрелка. Нужно поразить наибольшее количество мишеней, но время сокращается на 15 секунд.

После первого тура из соревнований выбывают 40 человек. Остается 12 претендентов. Они стреляют снова, причем мишени появляются только на 15 секунд. Выбывают еще 3 стрелка.

На огневом рубеже остаются 9 стрелков. Сейчас появится цель и только на 10 секунд.

К огневому рубежу с заряженным револьвером в руке бежит старший лейтенант Пинчик. Проходит несколько секунд, он еще не прекратил своего стремительного движения вперед, как из земли вырастают цели — одна в 25, другая в 50 метрах. Мгновенно остановившись, старший лейтенант открывает огонь. Когда прозвучал последний выстрел, мишени повернулись ребром.

Судьи подсчитывают попадания. Результат превосходный — стрелок поразил 6 фигур из 7.

Таким образом первое место завоевал представитель Северокавказского военного округа старший лейтенант Пинчик, на втором оказался старший лейтенант Зиновьев (Управление делами Наркомата Обороны СССР), на третьем — капитан Крахмальный (Киевский особый военный округ).

Трудное упражнение выполняли ручные пулеметчики. Они должны были поразить три цели. Первая—ручной пулемет, появляющийся в 600 метрах от стрелка два раза на 20 секунд каждый раз. Вторую цель составляют три грудных мишени на расстоянии 250 метров. Эта цель появляется также два раза, но на 25 секунд каждый раз. На 30 секунд появляется третья цель—мишень № 13 (поясная). До нее 400 метров.

Пулеметчику дан определенный сектор. Когда и какая цель появится, он не знает. В условия упражнения входит также тщательная маскировка стреляющих. Если на блиндажа их обнаружат, они выбывают из соревнования.

На первое место вышла команда Московского военного округа в составе капитана Корнеева, старших лейтенантов Добринского и Усикова, отделенного командира Филатова и красноармейца Троян.

На втором месте—команда Среднеазиатского военного округа, на третьем — вторая команда Московского военного округа.

Индивидуальное первенство завоевал младший лейтенант Ефимченко (Приволжский военный округ), поразивший все 3 цели 15 пулями. На втором месте красноармеец N части Киевского особого военного округа Клявый. Он сделал тоже 15 пробоин, но в дальней мишени у него на одну пробоину меньше, чем у тов. Ефимченко; третье место принадлежит старшему лейтенанту Добринскому, добившемуся также высоких результатов.

Весьма сложным оказалось упражнение № 3 для стрельбы из винтовок. От стрелка требовались расчетливость, хладнокровие, умение быстро ориентироваться в сложной обстановке.

Лучшие результаты — поражение всех трех целей тремя патронами показал 21 стрелок. Каждый из них сэкономил по 3 патрона. Завтра они повторят стрельбу, чтобы решить, кто займет первое и последующие места.

* * *

Судейская комиссия уже вывела окончательные результаты стрельбы из винтовок и станковых пулеметов по первым двум упражнениям.

Первое место по первому упражнению (винтовка) заняла команда Белорусского особого военного округа, второе — команда Орловского военного округа и третье — команда Уральского военного округа.

По второму упражнению первое место заняла команда Московского военного округа, второе — команда Забайкальского военного округа и третье — команда Киевского особого военного округа.

Индивидуальное первое место по первому упражнению занял майор Апакидзе (Приволжский военный округ). Второе место будут сегодня оспаривать майор Корабчинов (Белорусский особый военный округ) и отделенный командир Левченко (Северокавказский военный округ).

На первое место по второму упражнению — 6 претендентов. Сегодняшняя стрельба определит, кто из них выйдет победителем.

Командное первенство в стрельбе из станкового пулемета по первому упражнению присуждено команде Белорусского особого военного округа, второе — команде Ленинградского военного округа, третье — команде Закавказского военного округа.

Индивидуальное первое место по этому упражнению занял красноармеец Воронин (Закавказский военный округ), второе — отделенный командир Фиофилатов (Ленинградский военный округ) и третье — отделенный командир Овчинников (Киевский особый военный округ).

По второму индивидуальному упражнению первое место остается за лейтенантом Скулковым (Белорусский особый военный округ), второе — присуждено красноармейцу Воронину, а третье—отделенному командиру Дмитриеву (Приволжский военный округ).

Пулеметчики стреляют отлично

СЕВЕРОКАВКАЗСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. (От наш. корр.). Тремя группами на расстоянии от 900 до 300 метров наступает «противник». Отделение Козлова получает задачу: уничтожить группы перебежчиков.

Наводчик Сторожко зорко всматривается вдаль. Четко подается команда. Раздается пулеметная очередь. Стрельба окончена. На блиндажа сообщают, что все три группы «противника» уничтожены за 30 секунд. Пробито 3 фигурных мишеней, задача выполнена отлично.

КУЛЬТУРА НАШИХ ЛЕТЧИКОВ

Командир N авиационной части сказал однажды крылатую фразу:

— К полету надо готовиться не только теоретически, но физически и морально.

Стоит побывать в части автора этого афоризма, чтобы понять, какой большой, новый жизненный опыт выражен в словах командира части. Один год работы на новейшей современной технике произвел коренные изменения не только в чисто профессиональных навыках и традициях, но и в самом образе жизни летчиков, в их отношении к самим себе, к своей работе.

Материальная часть, как привыкли официально называть самолеты, в процессе ее освоения оказала чудодейственное влияние на «моральную часть» подразделений — на летчиков, штурманов, техников, мотористов. Прекрасное творение советских конструкторов и рабочих — новейший самолет входил в жизнь, сам изменяясь и совершенствуясь и создавая одновременно новые нормы поведения людей в быту и в боевой обстановке.

Теперь люди с улыбкой вспоминают о первых днях знакомства с машинами последнего типа. Были срывы и неудачи. Был смелый, самоотверженный труд, родственный труду летчиков-испытателей. Ибо, если на заводском аэродроме раскрываются чисто технические качества самолета, то здесь, в части, эти качества испытывались в войсковом, боевом применении.

Все это уже позади. Но жизнь свою за последний год люди продолжают делить на этапы, тесно связанные с жизнью машины.

— Это было после полета к пункту Н.

— Он прибыл, когда мы впервые бомбили с такой-то высоты.

Так говорят часто летчики и штурманы.

Новейшая боевая техника требует высокой культуры работы. Она требует от летчика широкого кругозора, разносторонних знаний и навыков и не прощает малейшего пренебрежения к мелочам. Ничтожная ошибка или промах могут привести к непоправимой беде. Человек, ведущий беспорядочный образ жизни, не в состоянии совершать систематические полеты на большую высоту.

Подготовка к полету включает в себя целый комплекс самых разнообразных мероприятий. Это не только поднятие карт, наземная тренировка к полету, тщательная проверка материальной части. Режим отдыха и сна, диета, наблюдение за всеми функциями организма летчика, штурмана и стрелка-радиста — обо всем этом неусыпно заботятся командование и сами люди. Командир звена старший лейтенант Григорьев рассказывает шутливую, но характерную деталь. Утром подразделение отправлялось в полет. Все участники полета уже накануне строго следили за своим отдыхом и питанием.

— А жена, — говорит сокрушенно Григорьев, — как на зло купила к ужину свежих огурцов. Страшно соблазнительно — я их в этом году еще не пробовал. Но пришлось воздержаться. Завтра в полет, а огурцы — дело опасное...

Так люди научились подчинять мельчайшие особенности своего быта основному делу жизни. Не только летная культура, но и культура труда и быта, свойственная новаторам советской авиации, ее героям, воспринята массой рядовых летчиков Красной армии. И это — знаменательный показатель высокой ступени совершенства, на которую поднялся наш Военно-воздушный флот.

Период освоения новой машины развил в летчиках особенно острую наблюдательность, научил их критически анализировать каждый элемент полета, каждое свое движение.

Постепенно в летчиках выработалось стойкое доверие к замечательным качествам машины и сложнейших приборов, которыми она оснащена. Это не значит, что контроль над поведением машины и показаниями прибора можно было ослабить. Наоборот. Смелость в работе, основанная на уверенности в материальной части и в своих силах, только тогда дала блестящие результаты, когда она стала сочетаться с неусыпным контролем за собой и за машиной, с неуклонным соблюдением каждой буквы авиационных наставлений и уставов.

Зазнайство и шапкозакидательство здесь просто презирают. Вот почему поведение штурмана Кононова во время одного из полетов вызвало всеобщее осуждение. Кононов, считая себя законченным знатоком аэронавигации, нередко хвастался, что ему, мол, все нипочем, что он проведет самолет куда угодно.

— Хоть на Северный полюс сию же минуту проложу трассу, — говаривал он.

А случилось так, что во время полета Кононов самым позорным образом заблудился. Записи в бортжурнале он вел небрежно, курса не отмечал — все надеялся на свою сверх'естественную интуицию. Пришлось летчику Зубову самому привести самолет на аэродром.

На подобных фактах учился весь личный состав части. Малейшее нарушение летных правил, малейший недосмотр в подготовке материальной части — это чрезвычайное событие, из которого немедленно извлекают уроки все летчики, штурманы, техники.

Одно из подразделений этой части имеет богатые боевые традиции. Отсюда вышли бесстрашные храбрецы — Герои Советского Союза Проскуров, Прокофьев. Тридцать одного орденоносца насчитывало в своем составе это заслуженное подразделение!

Здесь прославился своим искусством старший лейтенант Волков — опытный и заботливый инструктор, передавший свои знания не одному десятку молодых летчиков. Волков безукоризненно владеет техникой пилотирования. Недавно он блестяще вышел из трудного положения при посадке, проявив незаурядную наблюдательность.

Об этой посадке Волкова стоит рассказать подробнее. Она показывает, какими разносторонними познаниями должен обладать летчик нашего времени.

Находясь в полете, Волков попал в очень тяжелые метеорологические условия и вынужден был совершить посадку. Делая круг на высоте 400 метров, Волков приглядывался к пахоте, на которую должен был приземлиться самолет. Хотя на колхозное поле садиться очень удобно — массивы тянутся на несколько километров, не пересекаемые никакими межами и отметинами, — Волков тщательно изучал характер поля. Он решил сесть не на фюзеляж, как его предупреждали, а с выпущенным шасси, чтобы не повредить, чего доброго, машину. Бывший слесарь и токарь, Волков в ранней юности крестьянствовал. Это помогло ему определить, что поле засеяно какой-то зерновой культурой, а не картофелем. Картофельного поля он боялся, потому что оно, обычно, очень неровное. Волков развернул машину и, направляя ее вдоль борозд, благополучно приземлился. Ни один винтик на самолете не пострадал! Поле действительно было засеяно просом, которое только-только всходило...

Таково искусство летчиков нашего времени, рядовых бойцов советской авиации.

Р. МОРАН.

555-й ПРЫЖОК КАПИТАНА КАЙТАНОВА

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. (По телефону от наш. корр.). В течение последней шестидневки мастер парашютного спорта капитан Кайтанов, старшие лейтенанты Барков, Нуреев совершили несколько прыжков, посвятив их Дню авиации. 16 августа они прыгали с высоты 9.000 метров. Это был 555-й прыжок капитана Кайтанова.

Участник всеармейского сбора парашютистов капитан Макаренко обучил ко Дню авиации парашютному делу весь летный состав своей части.

Лучшие люди авиаподразделения

СИБИРСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. (По телефону от наш. корр.). В подразделении, которым командует тов. Простаков, за последнее время выросло немало прекрасных мастеров своего дела.

Лишь полтора месяца командует капитан Данько звеном. Но за этот короткий срок он многое успел сделать. Благодаря высокой требовательности капитана, умелому и чуткому подходу к людям воинская дисциплина в звене на очень высоком уровне. Это помогло достигнуть выдающихся успехов в учебе.

День авиации звено тов. Данькова встречает высокими показателями по всем видам боевой и политической подготовки.

Среди мотористов подразделения особенно выделяется комсомолец Трусов, в совершенстве изучивший материальную часть самолета. Его машина всегда находится в образцовом состоянии. Тов. Трусова аттестовали на внеочередное выдвижение на должность старшего техника звена.

Кандидат ВКП(б) красноармеец Рожков работает в должности моториста. Школу младших авиаспециалистов Рожков не кончал. Несмотря на это, он справляется со своими обязанностями очень хорошо. Последние два месяца тов. Рожков заменяет техника.

Имена тт. Рожкова и Трусова занесены на окружную доску почета.

ПЕРЕДОВИКИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

СРЕДНЕАЗИАТСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. (По телефону от наш. корр.). Высокими показателями в боевой и политической подготовке встречает день 18 августа N часть.

Недавно командование части подвело итоги социалистического соревнования. На первое место вышло подразделение, которым командует тов. Тысячный. Экипажи подразделения хорошо натренированы, отлично ведут воздушный бой. Все молодые летчики за короткий срок введены в строй и сейчас уже выполняют сложные задачи. Среди них особенно выделяется летчик Кахели.

Недавно подразделение участвовало в учениях. Его действия получили высокую оценку.

КОНКРЕТНАЯ ПОМОЩЬ ПАРТОРГА

БЕЛОРУССКИЙ ОСОБЫЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. (От наш. спец. корр.). Военлетчик 1-го ранга Минаев является лучшим парторгом подразделения в N авиачасти. Он организует всех коммунистов и беспартийных на борьбу с летными происшествиями, за четкую организацию летного дня, за образцовую работу технического состава.

Как-то летчик Глуганов при посадке на аэродроме из-за неправильного пользования тормозами резко развернул самолет и сломал лужку консоли крыла. Это в сущности была мелкая поломка, так как машина через несколько минут была снова в строю. Но Минаев на это посмотрел иначе. Чтобы предупредить остальных, он сделал этот случай предметом разбора на собрании всего подразделения. Сейчас тов. Глуганов является передовиком боевой учебы.

В подразделении стало правилом не упускать ни одного случая ошибок и нечеткой работы без разбора на собрании всего состава подразделения. Такой порядок является одним из средств воспитания людей.

При активном участии тов. Минаева в летные дни и в дни осмотра материальной части в подразделении выходит боевой листок. Он мобилизует людей на выполнение важнейших задач боевой подготовки, учит их работать четко, организованно, по плану.

Мастера воздушного боя — летчики истребительной авиации Забайкальского военного округа (слева направо): старший лейтенант А. Князев и лейтенанты Ф. Демида и В. Корольков.

Фото М. Байкалова.

КОМИССАР АВИАЧАСТИ

Когда над аэродромом появляется машина с красной пятиконечной звездой на руле поворота, взоры всех присутствующих устремляются на нее.

— Комиссар летит!

— На посадку идет комиссар!..

Эта весть передается из конца в конец аэродрома, и каждый летчик, кто бы он ни был, даже самый бывалый и опытный, отложит в эту минуту все дела и обязательно проследит за прекрасной посадкой комиссарской машины. По своему летному мастерству комиссар тов. Аникеев превзошел здесь всех, за исключением разве только командира части.

Летает Аникеев уже восьмой год. За это время ему пришлось иметь дело с самыми различными типами штурмовых и бомбардировочных самолетов, со всяческими превратностями воздушной стихии, работать на мало приспособленных полевых площадках. И все-таки ему совсем нечего рассказать о том, чем принято «украшать» летные биографии: ни одного воздушного приключения, ни одного трюка Аникеев не помнит. У него на сей счет существует особое мнение:

— Трюкачи пускай ищут для себя работу в цирке. В советской военной авиации им делать нечего...

Эта его точка зрения хорошо известна каждому летчику. Аникеев ознакомил с нею всех ровно через неделю после того, как вступил в должность комиссара. Командир подразделения орденоносец Козлов вызовы молодых. При заходе на посадку летчик допустил ошибку в расчете, и машина приземлилась с большим промазом. Аникеев сразу же потребовал Козлова к себе.

— Запрещение посадки видели? — был первый вопрос комиссара.

— Видел, но ведь мне так хорошо известен этот аэродром...

— Товарищ майор, — спокойно, но строго перебил его комиссар, — вы позволили летчику сесть чуть ли не у ангаров, невзирая на требование итти на второй круг.

— Позвольте, товарищ комиссар, — вмешался Козлов, — это просто какое-то недоразумение. Я прошу...

— Не просите, товарищ майор... Разговор окончен. Потрудитесь отрулить самолеты на место...

Этот всем запомнившийся разговор был по существу только началом борьбы комиссара за строгое соблюдение уставов, инструкций и наставлений, за высокую летную культуру, гарантирующую безаварийность и отсутствие происшествий в воздухе. Здесь особенно пригодились Аникееву его собственная летная культура, богатая практика, незаурядные знания во всех областях авиации.

Однажды ночью с корабля, пилотируемого летчиком Лавухиным, сбросили конус с нерасмотанной фалой. Конус упал возле красной черты, едва не задев находившихся там техников. Возмущенный этим происшествием, командир подразделения весь свой гнев обрушил на радиста. Он уже намерен был считать инцидент исчерпанным, но тут вмешался комиссар части:

— Почему конус упал возле красной черты? Вы как летели над аэродромом?

— Как всегда.

— А именно? С какой стороны проектировались у вас огни, обозначающие место сбрасывания конусов?

На этот вопрос не могли дать вразумительного ответа ни радист, ни летчик, ни летчик. Оказывается, огни выкладывали здесь скорее для проформы, чем для ориентировки при сбрасывании конусов. С экипажей требовали только, чтобы конус сбрасывался с размотанной фалой, а где он упадет, на это никто не обращал внимания.

— Явное нарушение полетной дисциплины, — заключил комиссар и тут же созвал для разбора происшествия весь летный состав эскадрильи.

Разбор длился недолго. Всего несколько минут потребовалось Аникееву, чтобы убедительно доказать летчикам, что может повлечь за собой подобная расхлябанность.

— Учтите раз и навсегда, — предупредил комиссар в заключение своей беседы, — впредь будем сурово наказывать каждого, кто посмеет выбрасывать конус вне круга больших огней.

Но наказывать никого не пришлось. Теперь, возвращаясь из зоны, экипаж каждого корабля зорко следит за тем, чтобы большие огни проектировались точно под правым крылом, и конусы всегда падают в отведенное для них место.

С высокой требовательностью комиссара давно успели познакомиться все летчики, штурманы, техники, стрелки-радисты. Но кроме строгости, кроме требовательности каждому известны и другие замечательные черты в характере комиссара: его чуткость и проницательность.

Как-то на старте, после доклада техника Чурбанова о полной готовности корабля к полету, Аникеев решил еще раз проверить состояние материальной части. От зоркого, опытного глаза комиссара не могло ускользнуть несколько мелких дефектов и неисправностей.

— Ваш доклад, товарищ Чурбанов, не отличался точностью, — заметил Аникеев. — В таком виде самолет выпускать нельзя.

— Я беру на себя полную ответственность за безотказность материальной части, — загорячился Чурбанов.

— А я такой ответственности брать на себя не могу, и за неточность доклада, за халатность, вынужден об'явить вам выговор.

Спокойствие, с каким были произнесены эти слова, и железная логика комиссара произвели на техника сильнейшее впечатление. И когда в следующий летный день Аникеев опять заинтересовался машиной Чурбанова, он застал ее в идеальном состоянии. Но при этом комиссар не мог не обнаружить, что техник очень удручен наложенным на него выговором. Тогда Аникеев пригласил к машине Чурбанова остальных техников подразделения и порекомендовал им «хорошенько познакомиться, как нужно готовить машину к полетам».

Этого оказалось достаточно. Чурбанов сразу преобразился. Всякий похвальный отзыв комиссара люди воспринимают здесь, как лучшую награду.

— Залушевный человек наш комиссар, — говорят об Аникееве в части.

И это действительно так. Летчики, техники, иллшие авиаспециалисты привыкли часто видеть комиссара у себя в палатках, часами вести с ним непринужденные беседы на самые разнообразные темы, консультироваться у него по истории партии, делиться с ним впечатлениями о прочитанных книгах. А в книгах Аникеев знает толк. Тома Ленина, учебник аэродинамики, алгебра, тригонометрия, физика — это такие же неразлучные друзья Аникеева, как и боевая машина.

Закончив свой полный хлопот и забот напряженный рабочий день и возвратившись к себе на квартиру, комиссар обязательно усаживается за книгу. Позаниматься часок, другой перед отходом ко сну стало его привычкой. Чтобы умело управлять машиной, умело бомбить, стрелять, умело воспитывать людей, надо много учиться. И Аникеев учится. Учится настойчиво, упорно, показывая и в этом личный пример всем своим подчиненным.

Политрук М. ЗОТОВ.

Герой Советского Союза комдив С. ДАНИЛИН

Советская авиация—носительница прогресса

Наша страна — родина крупнейших открытий современности. Любовь к знаниям, неустанное стремление к прогрессу, науке, технике, искусству заложены в самой природе нашего строя, в характере советских людей. Расцвет научной мысли в стране социализма непосредственно и особенно сильно сказался на росте авиации. На благодатной почве нашего отечества претворяются в жизнь идеи пионеров авиации Лилиенталя и Жуковского, Блерио и Нестерова.

Чудесный советский самолет, известный всему миру по многим дерзновенным делам, рождался в муках. В суровый 1918 год, когда враги окружили страну железным кольцом блокады, В. И. Ленин помог профессору Жуковскому создать ЦАГИ, ставший вскоре первоклассным научным учреждением. Пока строилось новое здание института, профессор обосновался в небольшом домике. Здесь он завершил свои исторические работы о наиболее правильной форме крыла и винта самолета. В 1920 году здесь же возник самолет — первенец молодой советской авиации. Я отлично помню этот самолет на обширном поле Центрального аэродрома, окруженный рабочими ЦАГИ, воодушевленно готовившими машину к полету.

Новое дело развивалось быстро, несмотря на серьезные трудности. Не позже, как в 1924 году, мне довелось летать на самолете, которым мог бы гордиться любой воздушный флот. Идея на борту самолета 500 килограммов груза, мы совершили выдающийся по тому времени длительный беспосадочный полет. Продержались в воздухе 12 часов 10 минут, идя со средней скоростью 172 километра в час. Не прошло и года, как в недрах обширного научного комбината, выросшего на месте знаменательного домика, был создан советскими инженерами оригинальный сплав — кольчугалюминий. Из этого легкого и прочного металла был построен самолет, известный всему миру под именем «Пролетарий».

Советские конструкторы бережно отнеслись к лучшим традициям русской авиации. В свое время в России был создан первый в мире многомоторный воздушный корабль. Это начинание советские конструкторы развили и продолжили в своих позднейших работах, построив серию многомоторных самолетов. Гигантские воздушные корабли, обладающие рекордной грузоподъемностью, дальностью и вполне удовлетворительной для машин такого типа скоростью, по сей день отлично служат нам. В свое время эти самолеты были показаны в столицах Западной Европы.

Свой ценный опыт, вполне достаточный для строительства быстроходных машин, советская авиационная промышленность наиболее полно воплотила в постройке современного скоростного самолета. Это цельнометаллический моноплан совершенной формы, прекрасно обтекаемый, оснащенный современными моторами. В нем одинаково хорошо решены проблемы скорости, высотности, дальности.

Создав такую замечательную машину в максимально короткий срок, наша авиапромышленность по сути дела обогнала страны Западной Европы. Мы наглядно убедились в этом во время полета на Международную авиационную выставку: из Москвы в Париж и обратно на пассажирском самолете ЦАГИ-35. Наш самолет летел со скоростью, необычной для рейсовых пассажирских самолетов. На обратном пути расстояние от Берлина до Кенигсберга наша машина прошла исключительно быстро, превышая обычную рейсовую скорость на 50—100 километров в час. Для немцев это было полной неожиданностью. Они предполагали встретить нас, по крайней мере, на час позже. Ведь между Кенигсбергом и Берлином ежедневно летают десятки пассажирских и военных самолетов, но ни один не покрывал этого расстояния в столь короткий срок.

Советские конструкторы всегда были подлинными новаторами своего дела, а их самолеты первоклассными по качеству. Неустанно работая над созданием еще более совершенных машин, люди нашей авиации используют их исключительно в прогрессивных целях.

Когда история советской авиации не насчитывала и десяти лет, советские воздушные корабли уже мчались далеко на запад и восток, открывая человечеству новые пути, прокладывая новые маршруты. Многим памятен первый заграничный перелет советских летчиков по неизведанному маршруту Москва — Пекин — Токио. Не позже как через год Михаил Громов поставил перед собой смелую задачу: в три дня облететь Европу. Вылетев 2 сентября на рассвете из Москвы, он утром был в Кенигсберге, обедал в Берлине, а поздно вечером достиг Парижа. На другое утро Громов помчался дальше, пересек Альпы и произвел посадку в Риме. Вечером советского летчика встречали рабочие Вены, а в полдень 4 сентября самолет вернулся в Москву. 7.150 километров были пройдены в 34 часа.

Непрестанно усложняя задачи, советские летчики решили впервые связать воздушным путем Москву с Нью-Йорком. Ввиду того, что дальность самолета не превышала 2.300 километров, о перелете через Ледовитый океан нельзя было и думать. Выбрали трассу, проходящую через Сибирь, Якутию, Алеутские острова, Аляску. На 20 тысяч километров воздушного пути 8 тысяч предстояло пройти над морями и Тихим океаном. Тем не менее советские летчики Шестаков, Стерлигов, Болотов и Фуфаев успешно завершили перелет.

Значение всех этих перелетов было неизмеримо велико. В эти годы от столицы нашей страны были проложены воздушные пути к крупнейшим центрам Европы, Америки, Азии.

Результатом быстрого роста советской авиационной промышленности, выросшей и окрепшей в годы первой пятилетки, явилось создание самолета ЦАГИ-25. Успехи нашей авиации и до этого были достаточно велики, но за границей их многие не признавали или игнорировали. Создав самолет ЦАГИ-25, мы получили возможность официально доказать превосходство нашей авиации, завоевав рекорды дальности.

10 сентября 1934 года Громов, Спирин, Филин взяли старт и, пробыв в воздухе 75 часов, покрыли за это время расстояние в 12.411 километров. Этим они побили мировой рекорд дальности по замкнутому кругу, принадлежавший французам. Новый советский рекорд не был зарегистрирован (Советский Союз еще не состоял членом ФАИ), но он до сих пор не побит. В прошлом году японцы на своем новом рекордном самолете поставили официальный рекорд дальности полета по замкнутому кругу. Этот японский рекорд равен только 11.300 километрам, то-есть на 1.000 километров меньше нашего советского рекорда.

На том же самолете ЦАГИ-25 Чкалов, Байдуков, Беляков прошли по маршруту Москва — остров Виктория — Петропавловск-на-Камчатке — остров Уд 9.374 километра. Результат этого знаменитого перелета превышал официальный мировой рекорд дальности полета по ломаной линии на 270 километров.

После этих побед и у Чкалова, и у Громова была возможность отойти от актуальных авиационных дел и пожинать плоды славы. Но не в характере советских людей останавливаться на достигнутом.

Не прошло и года после перелета Чкалова по сталинскому маршруту, как новое, поистине удивительное событие потрясло мир. Четыре воздушных корабля произвели блестящую посадку на льдине в районе Северного полюса, создали там дрейфующую станцию и, оставив зимовщиков, возвратились на Большую землю. Вслед за этим снова из Москвы стартовал экипаж Чкалова. Его самолет пересек полюс и достиг Америки, приземлившись в северо-американском городе Портланде. Воздушный путь в Америку через полюс был открыт советскими летчиками! Меньше чем через месяц после этого стартовал в Америку наш экипаж (Громов, Юмашев, Данилин). Он благополучно опустился в Сан-Джасинто. Нами было пройдено 10.148 километров и установлены два мировых рекорда дальности: по прямой и по ломаной линиям.

Три смелых, безукоризненно осуществленных перелета потрясли мир. Повсеместно они были признаны величайшими событиями столетия. Значение этих перелетов, говорили в те дни ученые Западной Европы и Америки, далеко выходит за пределы авиации и проникает в самые различные области человеческого знания: географию, астрономию, океанографию «Да только ли в эти области?» — спрашивали военные специалисты. Тщательно анализируя результаты перелетов, они делали правильный и поучительный вывод: авиация страны, обладающей такой техникой и такими кадрами, должна быть несокрушимой.

Да, мы гордимся своей авиацией, ее прекрасной техникой, необ'ятными перспективами, которые открываются перед ее людьми. Сознание, что тебе доверена охрана первого в мире государства трудящихся, воодушевляет военного летчика нашей родины.

Наша страна — истинная провозвестница прогресса. Советским летчикам так же, как и всему нашему народу, дороги интересы прогрессивного человечества. Каждый из нас прекрасно знает свое место в жестокой борьбе революционных, подлинно культурных сил мира против фашизма, реакции, мракобесия.

Передовые люди человечества понимают высокие цели социалистического строительства в нашей стране. Каждой победе советских рабочих, ученых, летчиков они радуются, как своей. Сколько фактов, красноречиво подтверждающих это, мы видели в памятные дни пребывания в Америке. После трансатлантического перелета советских летчиков встречал американский народ. Эта встреча была задушевной и непосредственной, потому что люди видели в нас посланцев великой страны, с именем которой связана у них заветная мечта об освобождении угнетенного человечества.

Навсегда запомнились нам встречи с седым ветераном Арктики В. Стефансоном, запомнились его слова:

— Подвиг советских летчиков свидетельствует об их удивительном искусстве, о чудесной организации всего дела, о великолепной конструкции советских самолетов. Ваши перелеты должны создать переворот в образе мышления всего мыслящего человечества...

Победы советской авиации настолько велики, что даже непримиримые враги большевизма не пытаются их опровергнуть и предпочитают обходить молчанием. Невольно вспоминаются дни нашего пребывания в столице фашистской Германии, когда нам были вручены медали ле-ли-Ве. В то время, как вся мировая печать сообщила об этом своим читателям, фашистские газеты сделали вид, что не замечают этого факта, и умолчали о нем. До этого они умолчали и о нашем перелете, и о завоевании полюса советскими летчиками.

В разноголосом хоре буржуазной печати крупнейшие события советской авиации оцениваются по-разному. Находятся люди, которые, оценивая по достоинству подвиги наших летчиков, стараются не задумываться над происхождением этих подвигов. Вольно или невольно они пытаются оторвать советских летчиков от их страны, изобразить дело так, будто наша родина имеет лишь отдаленное отношение к делам своих людей. Смешная и жалкая попытка!

Люди советской авиации вскормлены и воспитаны могучей социалистической родиной, партией большевиков, гениальным вождем народов — великим Сталиным. Они получили большевистскую закалку в рядах героической Красной армии. Их учит, воспитывает первый маршал Советского Союза, любимый нарком обороны Климент Ефремович Ворошилов. Весь многомиллионный народ подготовляет их успехи, снаряжает их в путь, окружает всемерной заботой и вниманием. Во имя славы и процветания любимой родины идут на подвиг наши летчики. Да и не только одни летчики. Каждый честный гражданин Советского Союза способен совершить самое большое дело, когда этого потребует родина, партия, народ.

Всегда в боевой готовности

Широкая, чуть выпуклая поверхность аэродрома удивительно походит на море. Сейчас ночь, и в темноте трудно понять: волны ли это темнеют вокруг или колышутся низкие полевые травы. Где-то за скрытыми во тьме ангарами глухо шумит мотор. Кажется, что откуда-то идет катер, и фонари, расставленные в траве, — это береговые огни морской гавани.

Совсем близко, шагах в тридцати от нас, раздается характерный поющий звук: будто глухо завывает сирена. Это заработал эклипс — электрический стартер. Самолета незаметно, только слышен внезапный рев мотора и видны синие языки пламени. Потом мимо нас с гневным и сильным ревом проносится в темноту стремительная стальная птица. Проходит 5—6 секунд, и уже видна только светлая звездочка, быстро скользящая по серо-синему фону тонких слоистых облаков, ставших над горизонтом. Она похожа на метеор, на падающую звезду. Но метеор летит всегда только вниз и не способен подниматься кверху. Эта же звезда, послушная воле человека, прекрасно подымается вверх, спускается вниз, движется по горизонту.

Самолеты взлетают с неосвещенной площадки. Их почти не видно при взлете, но одна за другой появляются эти новые звезды. Летчики старшие лейтенанты Козаченко, Михайлюк, Осташкин, Ларионов и другие уходят вверх на своих самолетах. На небе образуются новые движущиеся созвездия, никем не отмеченные на карте звездного неба. Наконец, они исчезают в пространстве. Комиссар части летчик Алексей Гавриилович Шалимов уходит в конец поля, где стоят грузовики с прожекторными установками. Отсюда удобнее всего наблюдать, как будут садиться самолеты после выполнения заданий.

Уже не слышно рокота моторов. Темно. Тихо. Шалимов молча смотрит на удаляющиеся машины. Быть может ему тоже хочется подняться сейчас туда, вверх, ощутить знакомую силу движения, почувствовать, как послушно ведет себя управляемая им строгая боевая машина. Высота всегда какой-то особенной силой притягивает к себе комиссара. Но сегодня Шалимов руководит полетами. Самому летать некогда.

— Удивительно, как все получается в жизни, — говорит он вдруг, оборачиваясь. — Ведь просто сказать, а в 29 году я в первый раз ехал на поезде. А до того жил в деревне под Орлом, занимался крестьянством и только...

Он опять замолкает, задумывается. Вероятно он вспоминает, как здоровым семнадцатилетним парнем, немного стесняясь возраста, поступал он учиться в пятую группу сельскохозяйственной школы, как был потом в техникуме в Орле, учился в Воронеже и, наконец, попал в школу летчиков. Пять лет прошло с тех пор — пять лет непрерывной работы в Красной армии. Они открыли ему многое, дали боевых друзей, товарищей по работе, научили его воспитывать в людях мужество и решимость.

На сигнальной стойке у посадочного «Т» зажигается свет. Недалеко на горизонте виден красный бортовой огонь самолета, идущего на посадку. Прожекторы бросают на аэродром широкие лучи такого яркого света, что далеко впереди видно, как блестит на траве роса и качаются на тонких стебельках ромашки. Самолет вырывается из темноты совсем рядом с нами. Шалимов слезит за посадкой.

Иногда комиссару кажется, что летчик слишком долго не убирает газ, тянет самолет над землей дольше, чем это нужно.

«Убирай газ, — шепчет он тогда. — Так! Отлично, отлично!»

Летчики отходят от самолетов, прогуливаются по траве, курят. Некоторые получают новые задания. Старший лейтенант Козаченко ясно рад заданию лететь в зону. Совсем еще молодой, крепкий, русоволосый парень, он особенно любит воздушный пилотаж. Он любит подниматься высоко вверх и совершать там стремительные боевые развороты, делать петли, падать в пике и стремительно подниматься снова. Козаченко одергивает гимнастерку, на которой поблескивает орден Красного знамени, застегивает кожанку, идет к самолету.

Звено тов. Свириденкова—лучшее в части. Еще три месяца назад его не существовало, и люди, работающие в нем сейчас, не знали друг друга. Но боевая дружба между людьми высоких боевых и гражданских качеств завязывается быстро, существует долго и прочно.

Месяца три назад комиссар Шалимов познакомил командира звена Сергея Свириденкова с молодыми летчиками. Молча обменялись рукопожатиями, испытующе отглядели друг друга. Им предстояло работать вместе, создать новую боевую единицу.

Сергей Свириденков обладал гораздо бо́льшим опытом, нежели его товарищи. Сам еще молодой командир, он уже успел обучить летному делу много десятков людей.

Свириденков часто поднимался в воздух с подчиненными ему молодыми летчиками, внимательно следил, как они выполняют задания. Сначала он опасался увидеть в работе своих новых товарищей следы какой-нибудь робости, неуверенности, растерянности. Ведь их летный опыт измерялся всего одним—двумя годами. Правда, новые друзья сразу производили отличное впечатление, но проверка все равно необходима. Два месяца оказалось достаточным, чтобы полностью узнать своих подчиненных, почувствовать уважение к их боевым качествам.

Напряженная систематическая работа с людьми дала яркие результаты. Недавно на соревнованиях по воздушным стрельбам звено Свириденкова показало отличное умение поражать цели. Сам Свириденков занял первое место в части.

⁂

Еще темно. Окруженные фиолетовыми радугами, горят взаи огни соседнего городка. На аэродроме приземляются последние самолеты. Четко, в точно рассчитанные сроки выполнены все положенные на сегодня учебно-боевые задания.

Красноармеец-финишер вынимает из картонней коробки ракетницу, очень похожую на старый дуэльный пистолет. Нажав гашетку, он вкладывает в ствол большую ракетную гильзу и, щелкнув курком, стреляет в воздух. Зеленая и красная ракеты взмывают в темноту.

Это сигнал: полеты сегодня кончены, можно заводить машины в ангары. Все они полностью готовы к бою.

Н. ЖДАНОВ.

Высокое мастерство воздушной стрельбы

На аэродроме N авиачасти большое оживление. Летные экипажи и технический состав хлопочут возле боевых машин. Проверяется материальная часть, приборы, оружие.

На проверку стрелковой подготовки выведены два соревнующихся между собой подразделения. Первым приступило к стрельбам подразделение, которым командует тов. Кочнев.

Высокое мастерство воздушной стрельбы показало звено старшего лейтенанта Новикова. 80 процентов стрелявших получили отличную оценку, остальные—хорошую.

Затем к стрельбе приступило подразделение, которым командует тов. Туренко. Первым в воздух для стрельбы поднимается командир подразделения. Стрелковое упражнение он выполнил отлично.

Первое место по стрельбам в этот день заняло подразделение, которым командует тов. Кочнев.

Т. МЕЛЬНИК.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ.

ПОДАРОК КО ДНЮ АВИАЦИИ

МОСКОВСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. (От наш. спец. корр.). Летно-технический состав N части встречает День авиации отличными показателями в боевой учебе.

Широко развернута в части изобретательская и рационализаторская работа. Недавно в подарок ко Дню авиации младший командир Зверев сконструировал прибор для поверки кислородной аппаратуры. Прибор оригинален и прост. Стоимость его не превышает 23 рублей. Им можно пользоваться не только в классе, но и в полевых условиях.

ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО ОТЛИЧНО

Командир корабля капитан тов. Чиж вместе со штурманом тов. Василенко получил боевое полетное задание. Машина была полностью снаряжена и через несколько минут самолет взмыл в небо.

Радисты уже установили непрерывную связь с самолетом. Они с минуты на минуту ждут хорошо знакомого немногословного сообщения «иду на цель».

Наконец-то сведения получены.. Штурман Василенко еще не знает случая, когда бы сброшенные им бомбы не попали в цель. И на этот раз он не изменил своей традиции. Попадания были блестящими.

ПЕРВЫЙ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ КУРСАНТА ВАСИЛИЯ ЧКАЛОВА

ЧКАЛОВ, 17 августа. (По телеграфу от наш. корр.). После трагической гибели Валерия Чкалова его двоюродный брат Василий Чкалов написал письмо наркому обороны маршалу Советского Союза товарищу Ворошилову с просьбой зачислить его в Чкаловское авиационное училище. Просьба патриота была удовлетворена. В июне этого года слесарь Василий Чкалов стал курсантом. Он упорно учился, показывая незаурядные способности. Наравне с другими курсантами Василий Чкалов совершил свой первый самостоятельный полет. Поверяющий дал ему отличную оценку.

Сегодня в приказе командование отметило вылающиеся успехи Чкалова. За отличную дисциплину и упорную работу над собой по овладению летным делом ему об'явлена благодарность. Он поставлен в пример всему курсантскому составу училища.

Бомбардировщики подразделения капитана Назолина на старте.

Фото А. Устинова.

Наши воздушные границы—на крепком замке

Нашей великой родине не страшен никакой воздушный враг. На любой удар с воздуха наша авиация ответит сокрушающим ударом.

В прошлом году у озера Хасан, прощупывая стойкость наших наземных войск, японцы не решились померяться силами с советской авиацией. К тому времени они кое-где уже имели возможность убедиться в неизменных достоинствах наших военно-воздушных сил. Кроме того здесь сыграли свою роль и кое-какие другие соображения.

Наши летчики, выполняя поставленную перед ними задачу, — разгромить позиции врага, посягнувшего на советскую землю, ограничились, как известно, зоной ближнего действия и летали лишь в районе Хасана. Следы этих полетов до сих пор глубоким ямами зияют на Заозерной и окружающих ее сопках.

С тех пор прошел целый год. Этот год был для нас, летчиков 1-й Отдельной Краснознаменной армии, периодом напряженной работы над дальнейшим совершенствованием летного мастерства. Наши летчики, штурманы, стрелки-радисты за это время научились еще лучше действовать в воздухе как днем, так и ночью.

Приведу лишь несколько примеров.

Часть, которой командует майор Чмаченко, участвовала в боях у Хасана. 40 человек из этой части за героизм и отвагу, проявленные в боях, награждены орденами Советского Союза. Используя боевой опыт, работая ровно и спокойно, без тени зазнайства, личный состав части достиг к настоящему дню высоких показателей по всем разделам боевой подготовки.

За истекший год не было ни одной аварии. Летчики овладели искусством полета в сложной обстановке. В этом деле показали пример тт. Харитонов, Лебедев, Лих. Штурманы не отстают от летчиков. Старшие лейтенанты Петров, Жерновой, Налывайко, Зимин и многие другие без промаха бомбят в самых трудных условиях. Стрелки-радисты Фирсов, Иванов, Ковальчик, Рождественский, Лепилкин, Селентьев и другие научились держать связь с землей в любое время, при любой погоде.

Летчики-истребители N части, хорошо освоив свои машины, полностью овладели воздушным боем. Они умело пилотируют, метко стреляют. К 6 августа — празднику 1-й Отдельной Краснознаменной армии — летчики подразделений, которыми командуют тт. Астахов, Кулинич, выполнили все задачи по индивидуальному и групповому пилотажу, бомбометанию и стрельбе с оценкой «отлично». Особенно следует отметить подразделение старого «воздушного волка» Кулинича.

Повседневная, будничная работа наших воздушных бойцов изобилует примерами высокой сознательности, мужества и подлинного героизма. Она также является замечательной школой для дальнейшего роста кадров. Штурман Вахлаков — мастер бомбометания — работает теперь комиссаром эскадрильи, летчик Мельников — комиссаром части. Летчик Середа, участвовавший в боях у Хасана, стал командиром подразделения.

Непрерывное совершенствование наших летных кадров — это залог постоянной боевой готовности воздушных сил 1-й Отдельной Краснознаменной армии.

Герой Советского Союза комдив П. РЫЧАГОВ, командующий военно-воздушными силами 1-й Отдельной Краснознаменной армии.

Техники

Стройными клиньями, звено за звеном в воздухе проходят самолеты. Вот они делают круг над аэродромом и приземляются. Навстречу им уже бегут заботливые хозяева — техники, механики. Они сопровождают машины на стоянку. На ходу, во время рулежки, прислушиваются к работе моторов: все ли ладно внутри. Потом техники расспрашивают летчиков, как вел себя самолет в воздухе, как работала каждая отдельная деталь.

Все это просто, обычно, буднично, но проникнуто глубоким смыслом. В свой труд эти люди вкладывают всю душу, всю любовь и умение. Они болеют душой за исправность машины, и особенно за людей, уходящих на этой машине в воздух.

В N авиачасти есть целая плеяда замечательных людей из среды технического состава. Вот, например, техники Назарчук, Минаев, Ремизов. Они выросли из красноармейцев, рядовых мотористов. Теперь работают самостоятельно на современных самолетах, и в течение нескольких лет их машины постоянно исправны, в любую минуту готовы подняться в воздух.

Путь Назарчука от рядового красноармейца до воентехника 2-го ранга, пожалуй, наиболее характерен. В армию Назарчук пришел почти неграмотным. Его образование ограничивалось тремя годами начальной школы, или, как выражается сам Назарчук, «трехгодичным сельско-приходским институтом».

Боец любил технику, и это натолкнуло его на большое дело. Назарчук сумел попасть в школу мотористов и, окончив ее, очутился лицом к лицу с настоящим боевым самолетом.

В первые дни он разглядывал и ощупывал самолет, делал всякую черновую работу, помогая технику. Был любознателен, его интересовала каждая мелочь. Через несколько месяцев, благодаря своему упорству, освоил машину, и вскоре не стало такой работы на самолете, с которой он не мог бы справиться самостоятельно.

Но этого оказалось мало, и моторист Назарчук стал часто беспокоить более опытных товарищей самыми разнообразными вопросами.

Техники терпеливо и подолгу раз'ясняли молодому мотористу все малопонятное, а когда нехватало слов, показывали на руках, чертили на песке схемы. Назарчук не терял времени. Он занимался самообразованием, учился на курсах, все глубже постигая тонкое авиационное дело, его точную практику и сложную теорию. Так он вырос и стал культурным техником.

Пусть на самолете будет очень много работы — Назарчука ничем не устрашишь. Он, не горячась, продумывает весь ход предстоящего дела, составит план, заготовит детали, отберет нужный инструмент и последовательно начнет действовать. Машина у него всегда в строю.

Даже неожиданности не расстраивают молодого техника. В этом году жаркое лето. Мотор работы в исключительно тяжелых условиях. И вот однажды выявился дефект на одном из цилиндров. Близилось время взлета. Машину, как неисправную, следовало оставить на земле. Самолюбие Назарчука было затронуто, и он попросил командира включить машину в полет.

— Она ведь не готова, — ответил командир.

— Я все сделаю, и машина пойдет в воздух.

За час с небольшим Назарчук произвел работу, для которой другому потребовался бы целый день. Самолет, как обычно, пошел в воздух.

Техник Ремизов молод, подвижен, пылок характером. Когда наблюдаешь за ним, то кажется, что Ремизов со своей горячностью обязательно что-нибудь упустит, просмотрит. Но это не так. У Ремизова та же строгая система работы, и от его взгляда ничто не ускользает. Его самолет всегда готов, чист, опрятен. Вот он раскрывает машину, пробует мотор, сдает самолет летчику. Казалось бы, функции техника на этом и закончены. Но Ремизов успевает еще дать несколько товарищеских советов молодому летчику. Он вскакивает на подножку и, приперживая рукой пилотку, громко говорит:

— Не забудьте насчет бензокранов. Сначала работайте на верхних, потом переключайте на главные... Вежливее обращайтесь с тормозами... За температурой следите!..

Техники не любят жить только нынешним днем. Они частенько говорят так: «Что сегодня приемлемо, завтра может устареть. Они много читают о новинках авиационного дела, читают с интересом, с жадностью.

Подобная учеба развивает технический кругозор, заставляет по-новому воспринимать знакомые вещи. Техник по вооружению тов. Фомич не только блестяще выполняет свою работу, но и глубоко анализирует ее, совершенствует. Он соорудил станок для наземной стрельбы, внес ряд других рационализаторских предложений.

У техников этой части в большом почете ценнейшее большевистское правило: помогать друг другу, передавать опыт товарищам, всегда и во всем учить своих подчиненных. Неудивительно, что здесь выросло много хороших младших ависпециалистов, таких, как тт. Леонов, Просин, Александров, Дягилев. Эти люди—завтрашние техники. Они столь же прекрасно работают, с той же заботой и любовью относятся к боевой машине, как и их учители и предшественники.

С. РЫБАКОВ.

Без единого происшествия

Командиры звеньев доложили о полной готовности кораблей к отлету. Командир части капитан Петруня, выслушав доклады, напомнил экипажам:

— Наша часть не имеет ни одной аварии и поломки, ни одного летного происшествия. Так должно быть и в этом полете.

После этого капитан подал команду:

— По самолетам!

Экипажи скрылись в кабинах. Моторы пришли в движение на всех кораблях. Ни одной задержки, ни одного фальшивого выхлопа. Самолеты вылетели парами и устремились на пункт сбора для построения. Через 3—4 минуты над аэродромом клинообразным строем прошли корабли.

... Полет длился в течение нескольких часов. В пути самолеты подверглись нападениям «неприятельских» истребителей, но не потерпели в схватках ни одной машины. Они своевременно вышли на цель и с одного захода разбомбили ее.

Часть в полном порядке, выполнив боевое задание, возвратилась на аэродром. Здесь уже получили сведения с полигона о результатах: бомбометание было выполнено отлично. Полет прошел четко, без единого происшествия.

Капитан-орденоносец В. РОМАНЮК

МОЯ ПРОФЕССИЯ

Заметки испытателя парашютов

Наши наиболее распространенные профессии имеют многолетнюю и даже многовековую давность. Я же — представитель одной из самых молодых профессий, рожденных последними десятилетиями.

Первые парашюты были испытаны в суровую пору. Разбросанные в разных источниках скупые сведения о том, как изобретались и испытывались первые парашюты, весьма поучительны. Много трудов пришлось положить начинателям этого дела.

В 1909 году конструктор Вассер предложил оригинальный образец парашюта. В печати его конструкция была встречена благожелательно, но, когда возник вопрос об ее испытании, ни один из авиационных дельцов не решился дать для этой цели аэроплан. Чтобы как-то испытать парашют, конструктор вынужден был использовать... автомобиль. В кузове автомашины установили 12-метровую вышку. С нее и совершались испытательные прыжки.

Еще более безотрадна история испытания парашюта, сконструированного нашим соотечественником Котельниковым. Друзья Котельникова обратились к властям с просьбой помочь им испытать изобретение. Тупое и бездарное военное начальство встретило парашют Котельникова в штыки.

— Прыжок с парашютом—глупость, — глубокомысленно изрек по этому поводу генерал Кованько. — При прыжке у летчика оторвутся ноги...

После изрядной волокиты изобретение Котельникова было отклонено. На всякий случай начальство измыслило и другую, диаметрально противоположную причину: «Летчики, имея парашют, будут оставлять самолет в воздухе, лишь бы спасти свою жизнь».

Испытать парашют Котельникова взялся один из студентов Петербургской консерватории. Он прыгнул на парашюте с моста, с высоты всего лишь 50 метров. Парашют действовал безотказно...

Подлинного своего расцвета парашютизм достиг в нашей стране лишь после Октябрьской социалистической революции.

Истинными пионерами большой работы по испытанию парашютов стали три командира Красной армии В. Евсеев, А. Кабанов, В. Предейн. Летчики по специальности, они с увлечением занимались парашютным спортом и отдавали много времени испытанию парашютов. Обобщив опыт трех старших товарищей, я сделал эту работу своей пожизненной профессией.

⁂

Испытание парашютов требует от человека недюжинной выдержки, хладнокровия, сообразительности. В случае какой-нибудь заминки испытатель должен принимать решение мгновенно, иначе ему грозит гибель.

Приведу характерный пример из своей практики.

Однажды мы получили парашют оригинальной конструкции. Купол его освобождался из ранца сейчас же после отделения летчика от самолета. Выкинувшись, парашют следовал за летчиком несколько сот метров, не задерживая свободного падения. На условленной высоте парашютист приводил в действие особое приспособление. Купол наполнялся воздухом. Свободное падение прекращалось. Парашютист благополучно приземлялся.

Так представлял себе работу парашюта его конструктор. Идея конструкции заключалась в том, чтобы парашютист как можно быстрее достиг земли.

Однако испытания опытного парашюта показали его далеко не в том свете, как представлял себе автор.

Для прыжка был выбран ясный солнечный день. Чтобы иметь на всякий случай запас высоты, решено было подняться не на 800 метров, а на 1.600. Самолет достиг заданной высоты. Я вышел на плоскость и мягко отделился от машины. Освободил из ранца купол парашюта. Было слышно, как зашуршал шелк, и парашют вытянулся. Пройдя 500 метров, я привел в действие приспособление. Купол парашюта должен был быстро наполниться воздухом. Я приготовился к обычному в таком случае удару, но удара не последовало. Свободное падение продолжалось. Я поднял голову и увидел, что стропы парашюта скрутились в крепкий жгут. Чтобы раскрыть их, надо потратить слишком много времени. А земля близко.

Я решил воспользоваться запасным парашютом. Нащупываю кольцо, дергаю его. Вновь слышу знакомый шелест шелка. Ощущаю очень слабый толчок, такой необычный при раскрытии парашюта. Что же произошло? Оказывается, полураскрылись, запасной парашют обернулся вокруг строп опытного.

До земли остается немногим больше двухсот метров. Чтобы прекратить стремительное падение, надо заставить один из парашютов наполниться воздухом. Но как это сделать? Я хватаю стропы запасного и изо всех сил стараюсь подтянуть. Вот слабая струя ветра наполнила небольшой кусочек купола. Надежда на спасение мелькнула в моем сознании.

Я продолжаю подтягивать стропы и вижу, как все больше разворачивается белоснежный яркий купол. Падение заметно прекращается. Приземлился на широкой поляне. Первое, что бросилось в глаза — это искристая зеленая трава.

⁂

Кто хорошо знаком с авиацией, тот ясно представляет себе, какую роль в успехе каждого полета играет рядовой моторист. Это родной брат летчика. Доверяя мотористу свой самолет, летчик по существу вручает ему свою жизнь. Узами большой человеческой дружбы, высокого доверия друг к другу скреплены отношения этих людей.

В нашем деле тоже есть свой «моторист», призванный проверять и тщательно готовить парашют к прыжку. Называется он укладчиком парашютов.

Николай Васильевич Низнев—наш укладчик парашютов — человек добрей души и высокой творческой страсти. Николаю Васильевичу 50 лет. Он парашютист. Им выполнено 130 прыжков. Многие из этих прыжков носили экспериментальный характер. Несмотря на преклонный возраст, он прыгал до последнего времени. Можно назвать немало известных летчиков советской страны, которые, отправляясь в ответственные полеты, брали парашюты, уложенные Низневым. Это Герой Советского Союза тов. Данилин, орденоносцы Горденко, Супрун, Стефановский. За все время работы Низнев уложил около пяти тысяч парашютов. Не менее полутора тысяч молодых парашютистов совершили свои прыжки на парашютах, уложенных опытным мастером.

Николай Васильевич работает в нашей части много лет. Через руки его прошли все советские и многие заграничные парашюты. Я ценю его опыт и беспредельно доверяю ему. Отправляясь для осуществления сложных прыжков, я считаю необходимым посоветоваться с Низневым и вместе с ним уточнить все детали предстоящей работы. Его советы всегда точны, ясны, немногословны. Воодушевленный его добрым словом, я уверенно шел выполнять самые трудные испытательные прыжки, и они мне удавались.

⁂

В свое время авиация вызвала к жизни парашютизм. Сегодня авиация диктует парашютистам их очередные задачи.

Рост скоростей современных самолетов поставил перед парашютистами весьма сложную проблему: освоить прыжки с быстроходных машин. За границей, видимо, не располагая подходящими кадрами, неудачно пытались приспособить для этой цели катапульту, даже орудие, из которого парашют выстреливался. Нам, советским парашютистам, незачем прибегать ни к катапульте ни к орудию.

Умелое выполнение летных заданий

По ровному, яркозеленому покрову аэродрома с утра и до вечера проносятся истребители, быстроходные бомбардировщики. Они в одиночку и звеньями уходят в небо и, выполнив задание, в точно установленный срок возвращаются на аэродром.

Сегодня полетами руководит опытный летчик, мастер техники пилотирования капитан Кобец. Он внимательно следит за грамотностью каждого взлета.

На линию исполнительного старта вырулило звено Стебунова. Кобец просматривает плановую таблицу, сверяет номера самолетов, время взлета и, убедившись, что расхождений с плановой таблицей нет, дает разрешение на вылет.

Точно выдерживая направление, интервалы и дистанцию, звено поднялось в воздух. В блокноте руководителя появилась короткая запись: за взлет звену дана отличная оценка.

Так же образцово взлетает звено Селянкина, за ним Матрунчика.

...Флагманский самолет проходит последний отрезок маршрута. Штурман флагманского корабля Герой Советского Союза полковник Сухов, похлопав меховыми перчатками, внимательно посмотрел на показания кислородного прибора, и когда летчик Борисенко сигналом спросил его о самочувствии, Сухов без промедления ответил:

— Самочувствие отличное, приближаемся к цели.

Среди тысячи мелких и мельчайших ориентиров нелегко отыскать цель — маленький белый квадратик. Но Сухову, имеющему большой боевой опыт, найти любую цель — дело обычное. Внимательно присмотревшись к местности, опознав все до одного сколько-нибудь заметные ориентиры, Сухов сосредоточил все внимание на опушке леса — здесь должна быть цель. Через минуту внизу замелькала белая точка. Вскоре столбы дыма закрыли ее.

В этот день успешно выполнили задание и остальные воздушные корабли.

Лейтенант М. РЕПИН.

Вчера в Москву прибыли участники велопробега сопка Заозерная — Западная граница СССР. На снимке (слева направо): командор пробега А. Тимохов, Т. Гоголев, А. Кошелев и А. Бананов. Фото Ф. Левшина.

Велопробег сопка Заозерная—Западная граница СССР

Встреча в Москве

На 10-м километре шоссе Энтузиастов участников велопробега сопка Заозерная — Западная граница СССР встречали представители МК ВЛКСМ, Всесоюзного и Московского комитетов по делам физкультуры и спорта. Сюда же прибыли для встречи дальневосточников 500 велосипедистов Центрального Дома Красной армии и добровольных обществ.

— Участникам хасанских боев, отважным велосипедистам физкульт-ура! — встречают физкультурники Красной столицы дальневосточников.

Теплые товарищеские рукопожатия, и колонна велосипедистов, мотоциклистов и автомашин двинулась по направлению к стадиону «Динамо».

Улицы Москвы заполнены трудящимися. Они горячо приветствуют участников грандиозного пробега. Славные дальневосточники уже прошли 10.217 километров. Несмотря на трудный путь, они за 79 суток преодолели расстояние до Москвы.

На стадионе «Динамо» состоялся многолюдный митинг. Гостей приветствовал секретарь МГК ВЛКСМ тов. Пегов. Заслуженные мастера спорта преподносят дальневосточникам огромные букеты цветов.

Слово предоставляется командору велопробега тов. Тимохову:

— Разрешите, — говорит он, — передать красной Москве хасанский привет от зорких часовых дальневосточных рубежей. Они просили заверить вас, что границы Дальнего Востока заперты на крепкий стальной замок. Хабаровские физкультурники просили нас доставить рапорт вождю народов товарищу Сталину. Мы обещали доставить рапорт досрочно. Свое обещание мы выполнили — в Москву прибыли на 10 дней раньше срока.

Успешно преодолевать трудности нас научила славная Красная армия. Нашу волю и силу закалила большевистская партия, руководимая великим Сталиным. **(Бурные аплодисменты).**

Под бурные аплодисменты всех присутствующих тов. Тимохов провозглашает:

— Да здравствует советские физкультурники! Да здравствует Рабоче-Крестьянская Красная армия и ее боевой нарком маршал Советского Союза товарищ Ворошилов! Да здравствует лучший друг физкультурников великий Сталин!

***

Сегодня велосипедисты примут участие в празднании Дня Советской авиации на Тушинском аэродроме.

ВОДИТЕЛИ ЭКОНОМЯТ ГОРЮЧЕЕ

Среди красноармейцев и младших командиров—водителей транспортных машин N части Московского военного округа широко развернулось соревнование за экономию горючее-смазочных материалов.

Высоких результатов в этом соревновании добились отличники водители тт. Кругляк, Глустенко, Суходольский, Кот, Фомичев. Каждый из них за два месяца сэкономил более 50 килограммов бензина. Младший командир Глустенко за это время сэкономил на транспортной машине 125 килограммов бензина, а красноармеец Кругляк — 196 килограммов.

Заместитель политрука В. СЕЛИВАНОВ.

ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ УЧЕБА КОМАНДНОГО СОСТАВА

УРАЛЬСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. **(По телефону от наш. корр.).** Хорошо организована общеобразовательная учеба командного и политического состава части, где комиссаром тов. Савиных. Занятия проходят регулярно. В лагерь приглашены квалифицированные преподаватели по русскому языку, географии, математике и другим предметам.

К началу лагерной учебы закончили 7-й класс политрук Шептаев, старшие лейтенанты Емец, Храмов, интендант 2-го ранга Подерин и другие. Сейчас многие командиры и политработники заканчивают 8-й и 9-й классы и готовятся к сдаче зачетов экстерном за полную среднюю школу.

ЗА 12 ДНЕЙ—4.805 МЛН. РУБЛЕЙ

Подписка на заем в РСФСР

Государственный Заем Третьей Пятилетки (выпуск второго года) размещен по РСФСР в течение 12 дней на сумму в 4.805.300 тысяч рублей. Это на 780,2 миллиона рублей превышает прошлогоднюю подписку на заем. (ТАСС).

ЛЕТЧИКИ ПОТУШИЛИ ПОЖАР В КОЛХОЗЕ

КИЕВСКИЙ ОСОБЫЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ, 17 августа. **(По телефону от наш. корр.).** У села Нейково (Одесская область) загорелась на колхозном поле необмолоченная пшеница. Пожар грозил огромным убытком.

Недалеко от места пожара находились курсанты и летчики Одесского авиационного училища. Заметив дым, они немедленно бросились на помощь колхозникам. Руководство по тушению пожара взял на себя курсант Марголин. По его инициативе летчики и колхозники стали забрасывать огонь землей. Вскоре пожар был потушен. Тов. Марголин работал по тушению огня в самом опасном месте.

Командование Одесского авиационного училища получило от правления колхоза письмо с просьбой передать летчикам и курсантам горячую благодарность. Курсант Марголин награжден ценным подарком.

НОВЫЕ КНИГИ

В Госвоениздате в серии «Библиотека красноармейца» вышли новые книги:

И. Спирин — «Записки военного летчика» (стр. 132, цена 1 руб.). Эта книга, написанная Героем Советского Союза знаменитым штурманом и летчиком, представляет большой интерес. Живым, понятным языком И. Спирин знакомит с зарождением, строительством и ростом советской авиации, развитием штурманского дела, рядом блестящих побед, одержанных сталинскими соколами.

М. Раскова — «Записки штурмана» (стр. 124, цена 60 коп.). Автор — Герой Советского Союза, первая женщина-штурман рассказывает в книге о том, как она пришла в советскую авиацию, подробно освещает героический беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток, совершенный в 1938 году отважными летчицами — В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой.

КОРОТКАЯ ПАМЯТЬ

По логике вещей у самураев должна была выработаться хорошая память.

Ведь им то и дело приходится вспоминать некоторые прошлогодние события в районе озера Хасан.

Они, самураи, должны хорошо помнить советских пограничников.

Никак они забыть не могут и нашу пехоту.

И артиллерию обязаны помнить.

А разве они в силах запамятовать наших танкистов?

Но особенно им врезалась в память советская авиация.

Короче говоря, есть что вспомнить. «Я помню чудное мгновенье, передо мной явилась ты»... Явилась и дала крепкую пощечину.

Пощечина была до того внушительна, что самураи вынуждены посвящать ей большие статьи в своих газетах и даже целые книги на тему — «Как нас била Красная армия».

Надо отдать им справедливость, авторам этих статей и книг: они не врут. На сей раз они не врут.

Да, их сильно побили. Этот факт подтверждается и свидетельскими показаниями очевидцев. Свидетели хорошие, проверенные, и в точности их показаний никто сомневаться не может. Речь идет о героях — командирах, политработниках и красноармейцах, участниках боев у Хасана.

Здесь мы коротко остановимся, главным образом, на тех рассказах, которые касаются нашей авиации, наших доблестных сталинских соколов.

Красноармеец Антипов очень красочно описывает настроение бойцов и командиров, увидевших во время боя могучий отряд советских самолетов:

«Грозная туча самолетов, не знающая преград, уверенно приближалась к врагу. Гул канонады дополнился гулом моторов. Он все усиливался, восхищал бойцов, вселял бодрость и уверенность в победе.

— Ну, самураи, держись! — воскликнул молодой лейтенант и, обращаясь к Ласкину, добавил: — Ну и красота...

Ласкин улыбнулся. Ему было понятно чувство своего соседа: и сам он испытывал гордость за силу советской техники, когда смотрел на огромные бомбовозы...

И вдруг воздух дрогнул. Послышался глухой и мощный раскат взрывов».

Не надо обладать очень сильной фантазией, чтобы представить себе, что чувствовали в этот момент самураи, увидев над собой эту грозную, беспощадную силу. В шуме наших пропеллеров они, надо полагать, услышали суровый приговор всем тем, кто осмеливается залезать без спроса на нашу землю.

Как известно, наша авиация посеяла панику даже среди наиболее отважных самураев. А на советской стороне гремело могучее русское «ура!»

У японцев, конечно, были зенитные орудия. И даже немало. Но пусть на нас самураи не обижаются — правда превыше всего: работали их зенитки из рук вон плохо. А зенитчики оказались слишком трусливы.

Об этом мы читаем в воспоминаниях полкового комиссара тов. Никишева:

«Восхищение у бойцов сменилось с беспокойством, когда зенитные батареи противника открывали огонь по нашим самолетам. Но самураи стреляли из зениток плохо: их снаряды рвались далеко от самолетов. А когда вступили в бой тяжелые бомбардировщики, самураи в панике удрали от зениток, и по нашим самолетам не было больше произведено ни одного выстрела.

Наша авиация господствовала на всем театре военных действий. После бомбежки истребители стали «очищать» складки местности от уцелевших еще и притаившихся в окопах» и щелях самураев. Действия истребителей были поистине виртуозными. Они то скрывались в лощинах, то снова молниеносно взлетали вверх и строчили из пулеметов. Зрелище совершенно незабываемое!»

У японцев, конечно, кроме зенитных орудий, были и самолеты. И даже немало. Но, оказывается, японские летчики струсили. Они не отважились вступить в бой.

«Несколько минут полета, и мы уже над Заозерной, — рассказывает комиссар летчик тов. Злой. — Бомбардировщики обрушились на укрепления врага. Мы с восхищением следим за их действиями, зорко наблюдаем за воздухом и готовы каждую минуту вступить в бой, если появятся самолеты противника. Но в воздухе спокойно. Японская авиация не решается показываться. Она боится могучей советской авиации.

Зенитные батареи ведут огонь по бомбардировщикам. Но снаряды рвутся в стороне от них, не причиняя никакого вреда.

С высоты мы отыскиваем зенитные батареи и вместе с товарищами Протопоповым и Омельченко решаем их атаковать. По сигналу разошлись. Произвели внезапную атаку. На зенитные вражеские батареи сбросили советские гостинцы — груз бомб. С небольшой высоты отчетливо видим, как в панике разбегаются оставшиеся в живых самураи. Зенитки прекращают огонь. После бомбометания производим несколько атак и поливаем врага пулеметным огнем».

Судя по воспоминаниям наших бойцов, командиров и политработников, самураям есть что вспомнить.

Но часто у забияк бывает короткая память.

Г. РЫКЛИН.

НЕЗАКОННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЯПОНСКОЙ ФИРМЫ „МАЦУО ДОКИЯРД"

ВЛАДИВОСТОК, 17 августа. (ТАСС). 24 июля с. г. в своем ответе на японский меморандум Наркоминдел отметил пособничество со стороны японского правительства незаконным действиям фирмы «Мацуо Докиярд», не только отказавшейся доставить заказанные пароходы, но и вернуть взятый аванс в размере 1.647.750 иен. Вот история этого возмутительного дела.

Торгпредство СССР в Японии заключило 18 сентября 1936 г. в г. Токио договор с японской фирмой «Мацуо Докиярд» на постройку и поставку названной фирмой для СССР трех пароходов.

По договору фирма обязана сдать пароходы в период 15 мая—30 июня 1937 г. Эти сроки фирмой соблюдены не были и фирма потребовала продления сроков сдачи заказанных ей пароходов. Торгпредство СССР в Японии сочло возможным пойти фирме навстречу и дополнительным соглашением, заключенным 23 августа 1937 г., были установлены новые сроки сдачи пароходов, отнесенные на период 1 декабря 1937 г. — 1 марта 1938 г. Затем дополнительным соглашением от 20 ноября 1937 г. Торгпредство согласилось увеличить стоимость заказанных пароходов по договору от 18 сентября 1936 г. Общая стоимость всех трех заказанных пароходов составляла 2.535.000 иен. В соответствии с соглашением от 20 ноября 1937 г. увеличение стоимости составило 25% от стоимости, установленной в договоре, или на 633.750 иен.

Заключение Торгпредством двух упомянутых дополнительных соглашений свидетельствует о стремлении Торгпредства благожелательным образом удовлетворить просьбу фирмы о продлении сроков сдачи и об увеличении стоимости пароходов, хотя по договору от 18 сентября 1936 г. Торгпредство в этом отношении не только не приняло на себя каких-либо обязательств, но имело право, при несоблюдении фирмой сроков сдачи, установленных договором, потребовать от фирмы уплаты неустойки. К началу марта 1938 г. (с просрочкой на три месяца против срока, установленного дополнительным соглашением от 23.VIII — 1937 г.) был готов к окончательной сдаче первый из указанных пароходов «Большевик». Два других парохода «Комсомолец» и «Волочаевец» — к этому времени были спущены на воду и достраивались на заводе.

Неожиданно 12 марта 1938 г. фирма сообщила Торгпредству об отказе от выполнения фирмой договора и от сдачи уже готового парохода. Одновременно фирмой было запрещено иноинспектам-приемщикам Торгпредства, наблюдающим за постройкой пароходов, пребывание на территории завода фирмы.

Такое заявление, сделанное спустя полгода года после заключения договора и после получения от Торгпредства в счет этого договора аванса в сумме 1.647.750 иен, является с коммерческой точки зрения совершенно недопустимым и свидетельствует о совершенно нелойльном отношении к выполнению обязательств, принятых перед советской стороной.

После этого заявления фирмы Торгпредство предприняло многократные попытки к обратному получению от фирмы выданного ей Торгпредством аванса и к получению причитающейся Торгпредству, согласно договора, неустойки в 10% от суммы договора.

Непосредственное обращение к фирме «Мацуо Докиярд», а равно к 99 банку и к обществу «Семидзи Боэки», выдавшим Торгпредству гарантии за компанию «Мацуо Докиярд», встретило немотивированный грубый отказ в удовлетворении законных требований Торгпредства. Обращение в официальные японские органы, в том числе в Министерство Иностранных Дел с представлением об оказании Торгпредству содействия в получении бесспорно причитающейся ему суммы, не дало никаких результатов.

В конечном итоге Торгпредству не оставалось ничего иного, как только обратиться в японский суд с иском к упомянутым трем фирмам о возврате аванса и об уплате договорной неустойки. Исковое заявление в Токийский окружной суд было подано в декабре 1938 г. Только спустя четыре месяца после подачи искового заявления, 8 апреля с. г. состоялось первое заседание суда. Несмотря на явную несостоятельность отговорок фирмы, суд все же отложил рассмотрение дела еще более чем на 2 месяца—на 14 июня 1939 года.

В заседании суда 14 июня 1939 г. ответчики выдвинули новое «возражение», сводившееся к тому, что дело не подлежит рассмотрению суда, поскольку один из сотрудников Торгпредства, подписавших договор, выбыл из Японии и, следовательно, Торгпредство в суде представлено не надлежащим образом.

Несмотря на явную юридическую несостоятельность подобного заявления, очевидную для каждого юриста, японский суд счел возможным, не рассматривая иска Торгпредства по существу—отложить дело еще на 4 месяца и назначил следующее заседание на 4 октября 1939 г.

Прохождение этого дела в суде показывает, что последний представляет ответчикам по данному делу широкое содействие для уклонения от возмещения незаконно присвоенных сумм, принадлежащих Торгпредству.

Таким образом установлено и доказано, что

1) Фирма «Мацуо Докиярд» нарушила договор и отказалась от поставки пароходов;

2) Фирма «Мацуо Докиярд» отказалась вернуть полученный ею аванс в размере 1.647.750 иен;

3) Все обращения по этому вопросу с Министерство Торговли и Финансов, к гарантировавшему этот договор банку и в Министерство Иностранных Дел не дали никакого результата;

4) Японский суд стал на сторону фирмы, прикрывая этим незаконные действия дирекции «Мацуо Докиярд».

Такое нарушение фирмой своих обязательств и отказ заинтересованных министерств и японского суда от вмешательства в это дело в целях удовлетворения абсолютно бесспорных требований Торгпредства СССР—могли произойти только по прямому указанию японского правительства, на которое, таким образом, падает ответственность за все это возмутительное нарушение японской фирмой и гарантами своих обязательств.

Польско-германские отношения

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Как сообщают из Данцига, германские фашистские агенты усиливают в городе террор. Вчера ночью агенты гестапо произвели облаву на большое данцигское кафе, арестовав несколько человек.

В различных пунктах Данцига установлены зенитные орудия и военные посты, что чрезвычайно усилило беспокойство населения.

Повидимому, в помощь данцигским фашистам из Италии прибыл в Данциг чиновник итальянского министерства пропаганды Джустинианн. В прошлом Джустинианн являлся секретарем при верховном комиссаре Лиги наций в Данциге.

Как сообщают из Варшавы, вчера на пограничную польскую станцию Бейтен (юго-запад Польши) был произведен наст прибывших из Германии фашистов. Фашисты пытались проникнуть на польскую часть пограничной станции.

Итало-германские угрозы Польше

БЕРЛИН, 17 августа. (ТАСС). В настоящее время германская печать уже не ограничивается требованием возвращения Данцига Германии. После переговоров в Зальцбурге и Берхтесгадене со страниц газет не сходят требования о предоставлении Германии так называемого Польского коридора. Так, например, «Берлинер берзен-цейтунг» заявляет, что проблема коридора «не может оставаться неразрешенной». Под крикливыми заголовками: «Польша — опасность для Европы», «Террор в Верхне-Восточной Силезии» германские газеты атакуют Польшу.

Особенно неистовствует итальянская печать, выступлениям которой германские газеты предоставили сегодня особенно большое место. В угрожающем тоне «Джорнале д'Италия» заявляет, что в случае конфликта Польша «будет занята и завоевана».

Положение в Верхней Силезии

ПАРИЖ, 16 августа. (ТАСС). Как сообщают из Варшавы, германская граница в районе Рыбника (Верхняя Силезия) закрыта германскими властями. В этом районе прекращена также телефонная связь.

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). По сообщению Польского телеграфного агентства, германские власти закрыли без всякого основания так называемое малое пограничное движение с Польшей в районе Рыбникского уезда Верхней Силезии. (Малым пограничным движением называется переход границы без специальной визы жителями пограничной полосы, работающими на территории другого государства и пользующимися постоянными пропусками).

Польские власти ответили на германское мероприятие контрмерой, закрыв малое пограничное движение на протяжении всей Верхней Силезии.

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Вчера в Варшаве было опубликовано распоряжение об обязательной регистрации всех военнообязанных рождения 1922 года.

РАСКРЫТИЕ ГЕРМАНСКОГО ШПИОНСКО-ДИВЕРСИОННОГО ЦЕНТРА В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Польское телеграфное агентство (ПАТ) публикует официальное сообщение о раскрытии польской полицией германского шпионско-диверсионного центра в Верхней Силезии. Как утверждает агентство, следственным органам удалось раскрыть этот центр после ареста убийцы польского пограничника Изваеля и организаторов нападения на другого польского пограничника, совершенного на польско-германской границе. Показания арестованных, а также материалы, найденные у них во время обысков, указали на существование специального шпионско-диверсионного центра в Германской Силезии.

Германский шпионско-диверсионный центр поддерживал тесный контакт с шпионским центром на территории Польской Силезии. В этот центр входил ряд немцев — польских подданных, уличенных в передаче германским властям информации о польских вооруженных силах и в подготовке террористических актов против польских пограничников.

ПРИЕМ ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО И ПОЛНОМОЧНОГО ПОСЛА ТУРЦИИ г-на АЛИ ХАЙДАР АКТАИ тов. МОЛОТОВЫМ В. М.

Председатель Совета Народных Комиссаров СССР тов. Молотов В. М. принял 17-го августа Чрезвычайного и Полномочного Посла Турции г-на Али Хайдар Актай.

ИНЦИДЕНТ НА ФРАНКО-ГЕРМАНСКОЙ ГРАНИЦЕ

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению агентства Гавас, на франко-германской границе, в районе Меца, вчера вечером произошел следующий инцидент. Таможенник французского пограничного поста, находясь на дороге между селениями Хейнинг и Лейдинг и увидев на французской территории германский автомобиль с тремя лицами, из которых двое были одеты в военную форму, подошел к машине для выяснения. Когда он приблизился, сидевшие в машине люди набросились на него и оглушили его. Захватив с собой оружие, плащ и головной убор французского таможенника, нарушители границы скрылись.

Французское министерство иностранных дел заявило дипломатический протест германскому правительству.

ДАНЦИГСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). Варшавский корреспондент агентства Гавас сообщает, что вчера утром в Данциге состоялась встреча польского генерального комиссара Ходацкого с председателем данцигского сената Грейзером. Ходацкий затем выехал из Данцига в Варшаву для доклада министру иностранных дел о результатах своих переговоров с Буркхардтом и Грейзером.

НАПРЯЖЕННЫЕ ДНИ В СЛОВАКИИ

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Братиславский корреспондент газеты «Таймс» сообщает, что казармы словацкой армии в Братиславе частично освобождены для германских войск. В городе появилось большое число немецких солдат, прибывших из Германии.

Вновь построенные фортификации в долине реки Ваг заняты войсками.

ПОЛЕТ ФРАНЦУЗСКИХ САМОЛЕТОВ НАД АНГЛИЕЙ

ПАРИЖ, 17 августа, (ТАСС). Агентство Гавас передает комментарие французского министерства авиации, в котором говорится, что несколько французских авиационных соединений сегодня утром совершили маневры над Ливерпулем, Бристолем, Бирмингамом и Манчестером.

В маневрах приняло участие около 200 тяжелых и легких бомбардировщиков и истребителей.

ВОЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ ЯПОНЦЕВ В РАЙОНЕ ГОНКОНГА

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Тревожное, напряженное положение на границах английской колонии Гонконга не ослабевает.

16 августа японцы вели военные операции близ границ Гонконга.

ТОКИО, 17 августа. (ТАСС). Японское агентство Домей Цусин передает по радио сообщение газеты «Асахи», в котором подчеркивается связь между перерывом англо-японских переговоров в Токио и развертыванием японцами военных операций на границе Гонконга.

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению газеты «Даваньбао», в связи с непосредственной угрозой английским интересам в Гонконге английские военные власти послали из Сингапура в Гонконг войска в количестве 3 тыс. человек.

ОТВЕТ ШАНХАЙСКОГО НАСЕЛЕНИЯ НА ОБРАЩЕНИЕ ЧАН КАЙ-ШИ

ШАНХАЙ, 17 августа. (ТАСС). Ряд китайских газет сообщает сегодня, что население Шанхая послало Чан Кай-ши специальное послание в ответ на его обращение по случаю второй годовщины военных действий в районе Шанхая. Население Шанхая обещает Чан Кай-ши всемерную поддержку и деле доведения освободительной войны до победного конца.

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В КИТАЕ

В Центральном Китае, в районе Наньчана китайские войска проводят успешные операции. 13 августа китайские части подошли к окраинам пункта Шэнчижань, находящегося в 20 километрах юго-западнее Наньчана. Одновременно другая колонна китайских войск в районе Гаоаня заняла ряд важных пунктов.

В районе северное озера Тайху китайские войска очистили от японцев город Уси и два других пункта.

В Южном Китае японское командование перебрасывает крупные подкрепления и боеприпасы из Кантона в район Шидуна (восточнее Кантона). Ожидают, что японцы из этого пункта начнут наступление в южном направлении.

В Северном Китае, в юго-восточной части провинции Шаньси китайские части окружили японские гарнизоны в городах Тунлю и Чжанцзи. (ТАСС).

Ответственный редактор Г. В. БАРАНДОВ.
Издатель НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 6, Малая Дмитровка, 16. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: пар тийного — К-5-10-00 доб. 41, 42, 43 и 47, пропаганды — 48 и 52, боевой подготовки — К-2-73-20 доб. 21-97, иностранного—К-5-10-00 доб. 50, 54, информации—К-5-10-00 доб. 43 и 46, культуры—К-5-10-00 доб. 51 и 71, писем—К-5-10-00 доб. 22, 23, 24 и 33, корреспондентской сети—К-3-31-55, оформления— К-5-10-00 доб. 73. Справочное бюро—К-4-67-49, коммутатор редакции—К-5-10-00 до К-5-10-04. АДРЕС ИЗДАТЕЛЬСТВА: Чистые пруды, 12, тел. К-7-51-20. Бюро жалоб подписной конторы—К-7-13-84.

Уполномоченный Главлита Г—1471. Типография центрального органа Народного комиссариата обороны СССР «Красная звезда», Москва, Малая Дмитровка, 16.