

ПО-СТАХАНОВСКИ, БЕЗ ПОТЕРЬ
УБРАТЬ БОГАТЫЙ УРОЖАЙ

МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Область вступила в пору уборочных работ. В разгаре сноса. Стахановцы колхозов показывают образцы высокой производительности труда. В Курмышском, Богородском, Д. Константиновском районах лучшие носки перевыполняют дневную норму в 2—3 раза. Через 5—6 дней южные, а затем и северные районы области приступят к косовице озимых хлебов, тербелению льна. Наступило горячее время. Быть на стороже, дорожить каждым часом, работать быстро, точно, аккуратно — такова обязанность партийных, советских, земельных органов и колхозников.

Уборочная кампания этого года совпадает с важнейшими событиями во внутренней и внешней жизни нашей страны. Каждый день замечательных волнующих событий. Каждое событие зовёт, мобилизует на стахановский труд, на самоотверженную работу. Коммунистам, комсомольцам и всему деревенскому активу предоставлено широкое поле деятельности. Есть где развешиваться, показать себя, проявить свои организаторские способности. Уборочная — огромная школа воспитания колхозных масс в духе большевизма, в духе укрепления колхозного строя, любви и преданности партии и правительству, товарищу Сталину и нашей социалистической родине.

IV сессия ЦИК Союза утвердила избирательный закон социалистического государства. Через несколько месяцев советский народ будет избирать Верховный Совет. Популяризация избирательного закона и Сталинской Конституции, подготовка к выборам в Советы становится важнейшим моментом в политической работе. Партия, правительство оказали огромную помощь колхозникам нашей области. Значительно снижены ставки хлебных поставок и натуроплаты, списаны недоимки, оказана продовольственная помощь. Где, в какой стране, кроме Союза Советских Социалистических Республик, проявляется такая забота о тружениках? Рост богатства, силы, мощи и крепости социалистической родины даёт возможность правительству оказывать своему народу такую громадную помощь. Закон о льготах — мощное оружие в борьбе за успешное проведение уборки.

Июньский пленум ЦК ВКП(б) одобрил решение Совнаркома СССР о производстве сортовых семян. На обсуждение трудящихся передан вопрос о введении правильных севооборотов. Сортовые семена и правильные севообороты — одно целое в борьбе за подлинную урожайности. Рассказать трудящимся о мероприятиях правительства и партии, вступить колхозников в обсуждение проекта о севооборотах, поднять политическую активность колхозников — это всё суммирует сельскохозяйственного производства — разное, но благородная работа для каждого пропагандиста и агитатора в деревне?

Важнейшей частью партийно-политической работы на уборочной является организация социалистического соревнования и стахановского движения. Борьба за ме-

Министр иностранных дел Турции
г-н Теффик Рюшту Арас
прибыл в Москву

13 июля в Москву прибыл по специальному визиту министр иностранных дел Турции г-н Теффик Рюшту Арас.

На Курском вокзале министра встречали: народный комиссар иностранных дел т. М. М. Литвинов, прибывший накануне в Москву министр внутренних дел Турции г-н Шюкюр Кая, зам. наркомов иностранных дел т. Б. С. Стомыков, полпред СССР в Турции т. М. А. Карский, зам. протокольным отделом НКВД т. В. И. Бородин, зам. 1-м восточным отделом НКВД т. А. В. Заславский, член президиума Московского совета т. Б. А. Штернберг, и. о. команданта г. Москвы майор т. Ф. И. Старилов, посол Ирана в СССР г-н Семазбоди, литовский посланник г-н Багдасарян.

Приезд в Москву министра
внутренних дел Турции

12 июля в Москву прибыл министр внутренних дел Турецкой республики и генеральный секретарь ЦК народно-республиканской партии Турции г-н Шюкюр Кая.

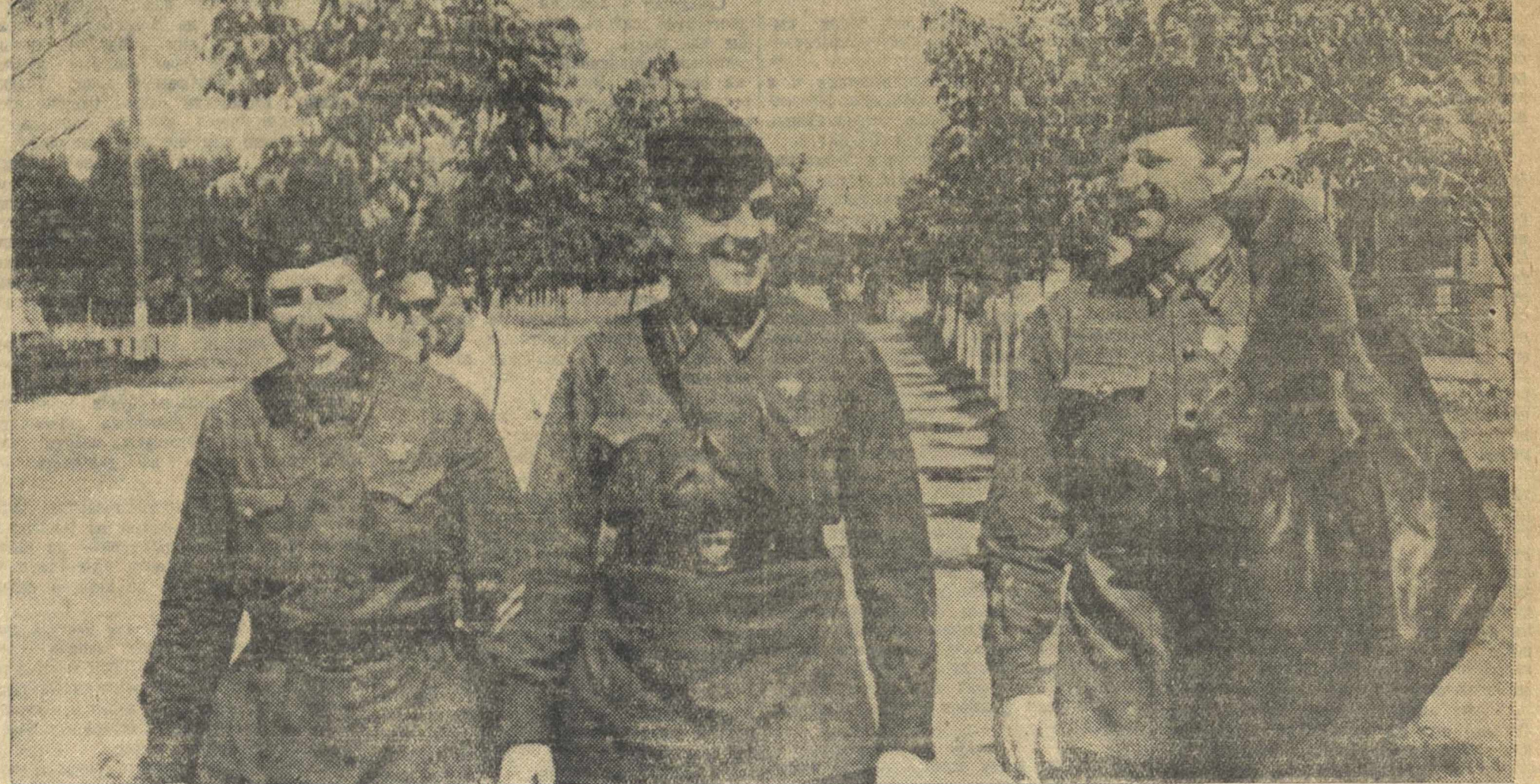
Вместе с ним прибыли депутаты Великого национального собрания Турции г-н Фахри Ата, доктор Шюкюр Шен Озан и др.

Одновременно в Москву прибыл полпред СССР в Турции тов. М. А. Карский. Министра на вокзале встречали: народный комиссар иностранных дел тов. М. М. Литвинов, народный комиссар внутренних дел генеральный комиссар государственной безопасности тов. Н. П. Ежов, зам.

НА КАНАЛЕ МОСКВА—ВОЛГА

ДМИТРОВ. 12. Три дня — 14, 15 и 16 июля — строители канала Москва—Волга будут праздновать открытие нормальной пассажирской и грузовой навигации. К этим дням готовятся все. Снуют грузовики. Они привозят огромные барельефы, ярые убранства, портреты лучших удальцов и карты канала, которые затем будут выставлены в парадном зале культуры и отдыха им. Горького. Оживление идет по всей трассе канала. Работают художники, плотники, скульпторы, садоводы. Они оформляют важнейшие сооружения канала.

Вечером 14 июля во всех районах и на отдельных участках строительства будут проведены торжественные собрания строи-



Экипаж самолета «АНТ-25» (справа налево): герой Советского Союза М. М. Громов — командир, майор А. Б. Юмашев — второй пилот и военинженер 3-го ранга С. А. Данилин — штурман.

СТАРТ

Краснокрылый воздушный корабль был готов к дальнему и трудному полету уже несколько дней тому назад. Но погода не благоприятствовала. На трассе Москва — Северный полюс — Ледовитый океан — Северная Америка бушевали циклоны. Густой туман висел над Центральными полями бассейном. В районе полюса шли дожди. И даже в Москве другие солнечные дни сменяла холодная дождливая погода, напоминавшая начало осени.

Днем 11 июля состоялось совещание, на котором присутствовали члены Правительственной комиссии по перелету, экипаж самолета «АНТ-25» и высшие советские метеорологи и инженеры, снаряжавшие самолет в далекий путь. Долго и тщательно обсуждались условия перелета и, в конце концов, все решило к заключению, что погода позволяет лететь.

Решено было отправить отважную тройку в рейс по трассе, связавшей кратчайшим путем Советский Союз с Северной Америкой.

... Еще не было 8 часов вечера, как экипаж самолета — т. Громов, Юмашев и Данилин, попутные настоящим вратам Боршевскому, после ужина отправился спать. Притих корпус, в котором проводил ночь перелетом смелые сыны родины, которые решили второй раз в истории проложить воздушную дорогу из СССР в Северную Америку через Северный полюс.

Страна знает эти имена. Громов знаменит.

2—3 минуты проезжают и его товарищи — Данилин и Юмашев.

Завтрак длится недолго. И вот уже величавая автомобиль движется к месту старта. На стартовой горке распласталась огромная металлическая птица.

Становится совсем светло. Ясно выпрыскивается огромное поле с широкой бетонной дорожкой, построенной еще в 1934 году, специально для тов. Громова, когда он отправлялся на самолете «РД» в беспосадочный 75-часовой полет.

Доктор Холма укладывает в корзину самолета бортовой пак.

Экипаж в сборе у своей машины. Окруженные тесным кольцом своих родных и близких и провожающих, летчики шутят, смеются, дают короткие интервью многочисленным журналистам.

Уже 3 часа. Приближается время старта. Снопик Клеми передает тов. Юмашеву карту погоды на трассе. Крепкие пожатия рук, пожелания, пожелания счастливого пути.

3 часа 20 минут. Путь для самолета свободен. Стремительно движется он по широкой бетонной магистрали, с каждым мгновением увеличивая скорость, и в 3 часа 21 минуту отрывается от аэродрома. Вслед за ним поднимается другой самолет, провожающий боевых соколов страны социализма. Вспыхивают аплодисменты, люди молчат футбурками, желая скорее свидания летчикам.

Счастливейший путь, горные советские летчики, любимые сыны родины!

РАДИОГРАММЫ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА „АНТ-25“

12 июля, 3 часа 43—44 минуты. Нахожусь Загорск. Слушайте меня на волне 54,92 метра. Все в порядке. Данилин.

4 часа 15 минут. Нахожусь широта 57 градусов 10 минут, долгота 38 градусов 40 минут. Высота полета 500 метров. Вперед выдвигаю кучевую облачность. Данилин.

5 часов 10 минут. Нахожусь широта 58 градусов 25 минут, долгота 39 градусов 50 минут. Все в порядке. От Загорска идем над сплошной слоистой облачностью. Высота полета 900 метров, над нами 9 баллов слоисто-кучевой. Повторите радиogramму № 3. К приему готов. Данилин.

6 часов 31 минута. Нахожусь широта 60 градусов, долгота 41 градус. Высота полета 1700 метров. Я лечу над облаками, временами слоистой. Радиogramмы № 3 и № 4 принял полностью. Вас слышу на волне 53,24 метра. Все в порядке. Данилин.

7 часов 9 минут. № 4 принял. Нахожусь широта 61 градус 20 минут, долгота 41 градус 30 минут. Лечу над облаками. Данилин.

7 часов 48-52 минуты. Все в порядке. От Загорска не видны земли. Сплошная облачность под нами, с разрывами — над нами. Сообщите открыт ли берег моря и какой ветер на высоте 1500 метров. Данилин.

8 часов 10-12 минут. Все в порядке. Повторите последнюю радиogramму. Данилин.

9 часов 15-16 минут. № 8 принял. Повторите волну Мурманска. Прему готов. Данилин.

9 часов 50 минут. Архангельск слышу хорошо. Мурманска не слышу. Почему? 9 ч. 10 м. были на широте Архангельска. Лечу над облаками. Данилин.

10 часов 14 минут. Ваш радиogramму № 10 принял полностью. Все в порядке. Данилин.

11 часов 38-39 минут. Нахожусь широта 67 градусов 30 минут, долгота 47 градусов 20 минут. Данилин.

12 часов 21-25 минут. Ваш № 12 принял. Нахожусь широта 67 градусов 45 минут, долгота 47 градусов 40 минут. Слушайте меня на волне 26,35 метра. Данилин.

13 часов 21-25 минут. Нахожусь Когтев. Все в порядке. Данилин.

14 часов 17 минут. Нахожусь широта 70 градусов, долгота 51 градус. Все в порядке. Данилин.

15 часов 15 минут. Высота 600. Все в порядке. Данилин.

15 часов 25 минут. Вас принял. Слышу хорошо, но сбавьте настройку. Вас слышу на волне 32,8 метра. Новая Земля. Юмашев.

16 часов 9-12 минут. Все в порядке. Юмашев.

17 часов 26-30 минут. Вас слышу на волне 18,36. Нахожусь на широте 74 градуса 10 минут, долоте 56 градусов. Все в порядке. Данилин.

18 часов 20-23 минуты. Вас слышу на волне 18,36 плохо. Диксон не слышу совсем. Нахожусь широта 76 град., долота 58 град. Все в порядке. Данилин.

19 часов 11-12 минут. Нахожусь широта 77 град. 20 минут, долота 58 град. 20 часов 15-17 минут. Маяк Рудольфа не слышу. Слышу маяк и Желания, нахожусь широта 78 град. 50 минут, долота 58 град. Диксон не слышу. Р. Т. *)

*) Р. Т. — позывные самолета «АНТ-25».

21 час 25 минут. Нахожусь—широта 81 градус 30 минут, долота 58 градусов. Вас слышу на волне 18,36. Данилин.

23 часа 08—10 минут. Прохожу широту. Полет слезой. Все в порядке. Данилин.

13 июля, 0 часов 15 минут. Прохожу широту. Нахожусь широта 86 градусов, долота 58 градусов. Высота полета 4.500 метров. Данилин.

1 час 05 минут. Слышу хорошо на волне 18,36 метра. Слушайте меня на волне 26,35 метра. Все в порядке. Данилин.

2 часа 07 минут. Привет завоевателям Арктики Панину, Бренкелю, Ширшову, Федорову. Экипаж самолета «АНТ-25» Громов, Данилин, Юмашев.

3 часа 14 мин. Пошли в полюс. Высота полета 2.700 метров. Путевая скорость 160 километров в час. Температура воздуха минус 3 градусов. Самочувствие экипажа хорошее. Все в порядке. Данилин.

4 часа 50 минут. Нахожусь широта 88 градусов, долота 120. Все в порядке. Данилин.

13 июля, 10 часов 47 минут. Нахожусь над проливом Мельвил. Все в порядке. Данилин.

11 часов 10 минут. Нахожусь на широте 74 град., долота 120. Слушайте меня на волне 54,92 метра, передавайте на волне 34,8 метра. Данилин.

12 часов 12 минут. Слушайте меня на волне 54,92 метра. Передавайте на волне 34,9 метра. Данилин.

15 часов 21 мин. Нахожусь на широте 66 градусов, долоте 122 градуса. Все в порядке. Данилин.

Последние сообщения
с самолета „АНТ-25“

19 часов 35 минут (по московскому времени). Нахожусь на 58 градусе широты и 120 градусе долготы. Данилин.

22 часа 20 минут. Нахожусь широта 55 градусов, долота 120 градусов. Высота полета—4000. Вас не слышу. Все в порядке. Данилин.

ИНОСТРАННАЯ
ПЕЧАТЬ О ПЕРЕЛЕТЕ

ЛОНДОН, 12. Большая часть газет поместила сообщение о начале нового беспосадочного перелета Москва—Северный полюс—Северная Америка. Особенно выделяет сообщение о перелете газет: «Дейли Экспресс», «Нью Кроиникл» и «Дейли Телеграф».

Когда было получено сообщение о начале перелета «АНТ-25», большая часть газет уже была отпечатана. Однако, «Дейли экспресс» перевернула свою первую страницу и поместила сообщение о перелете Героя Советского Союза тов. Громова в качестве главного сообщения за день.

НЬЮ-ЙОРК, 12. Через несколько минут после начала полета «АНТ-25» радиостанция США распространила сообщения об этом новом трансполярном беспосадочном перелете героических советских летчиков. Сообщения вызвали величайший интерес. Сообщения из Москвы о начале перелета сегодня помещены на первых страницах американских газет. Корреспондент «Нью-Йорк Таймс» Денни замечает, что отрыв от земли тяжело нагруженного самолета уже сам по себе является победой.

«Громов», указывает корреспондент, — это один из представителей советской пилеиды сверхлетчиков — прекраснейший тип авиатора — высокий ростом, красивый, спокойный. Юмашев и Данилин — необычайно приятные люди».

ПОГОДА НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

12 июля утром дрейфующая полярная станция «Северный полюс» находилась на 88 градусе 18 минут широты и на 4 градуса западной долготы. Днем станция была на 88 градусе 15 минут широты, 3 градуса западной долготы.

Утром 12 июля в районе полюса был туман. Видимость не превышала 500 метров. Дул южный ветер силой в два балла. Термометр показывал 0 градусов. В 13 часов поперечному стался туман. Шел моросливый дождь. Видимость—1000 метров. У полюса — сплошная облачность. Высота нижнего яруса облаков—600 метров. Ветер восточный—3 балла.

В 19 часов в районе полюса — полная облачность. Дымка. Видимость—два километра. Дул ветер силой в 3 балла. Температура 0 градусов.

НАГРАЖДЕНИЯ

За образцовое и самоотверженное выполнение важнейших заданий правительства ЦИК СССР постановил наградить орденом Ленина тт. Реденса С. Ф., Радзивиловского А. П., Якубовича Г. М. и Лебедева С. И. Орденом Красной Звезды награждены тт. Столяров А. П., Персик М. И., Наседкин А. А., Михайлов В. И. и Карнаух Н. В. и Орденом Знак Почета — тт. Шейдин П. А. и Фомушкин Д. И.

МОСКВА—СЕВЕРНЫМ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

ПО СТАЛИНСКОЙ ТРАССЕ

Беседа с Героем Советского Союза тов. М. М. ГРОМОВЫМ

О дальнем беспосадочном перелете я мечтал давно. Впервые я конкретно поставил перед собой задачу совершить такой полет в 1924 году. Но возможностей для этого не только у нас, но и во всем мире в то время еще не было.

В 1925 году я совершил свой первый большой перелет Москва—Пекин, протяженным свыше 7 тыс. км. Шесть советских самолетов, в числе которых был и мой, летели через пустыню Гоби, пески Монголии, в Пекин и дальше, через Желтое и Японское моря—в Токио. Благополучно опустившись в Пекине, я узнал, что француз Аррошар совершил блестящий перелет вокруг Европы, причем по длине его маршрут равнялся нашему, но полет длился три дня, а наш—33 дня. Это известие меня крайне извело. О тех пор меня не покидала мысль—доказать всему миру, что мы, советские летчики, можем летать не хуже, чем иностранцы.

Прошел еще год и наша страна обогатилась самолетом «АНТ-3» («Пролетарий»), созданным в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) под руководством Андрея Николаевича Туполева. На этом самолете мне было предложено в том же 1926 году сделать полет, подобный аррошарскому—вокруг Европы в три дня. Полет закончился успешно, рекорд Аррошара остался позади, и я был полон гордости за свою родину, за наш самолет и мотор. Французские летчики назвали мне высокую честь, назвав «как лучшего летчика мира 1926 года», членом своего клуба «Старых стовов».

В 1929 году я совершил второй европейский перелет на самолете «АНТ-9» («Брылья Советов»). Этот перелет еще раз показал всему миру, как быстро растет наша авиационная техника, как растут люди нашей авиации. Самолет «АНТ-9» по тем временам был лучшей машиной в Европе.

В течение многих лет я с напряженным вниманием следил за ростом авиационной техники и борьбой за первенство в области дальних беспосадочных полетов по прямой. Первые мировые рекорды принадлежали Аррошару, летавшему в 1926 г. из Парижа в Аравии и покрывшему, примерно, за 45 часов около 4,5 тыс. км. Почти одновременно два капитана французской службы—Жюрье и Дорлиан—вылетели на самолете «Брегет» из Парижа в Омск и поставили новый мировой рекорд, пролетев без посадки свыше 4.700 километров.

Вскоре на арене боев за первенство появился американский летчик Линдберг. За 32 часа беспосадочного полета он покрыл рекордное расстояние между Нью-Йорком и Парижем—около 6 тысяч километров. Первенство перешло затем к англичанам, после чего итальянцам, а от них к французам. Кост и Беллон покрыли на «Брегет» расстояние от Парижа до Цинцианна, равное 7.900 километрам.

В 1933 году французские летчики Кодос и Росси на моноплане «Влерио» пролетели 9.104 км. по маршруту Флэт-Бенет (Северная Америка)—Райак (Свирия).

Но все эти перелеты, как правило, проходили по самым удобным трассам. Перелет Кодоса и Росси был проведен по местностям, изобилующим радиостанциями, в районе, где находилось много паромов, передававших на самолет метеорологические сводки.

Перелет из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс, совершенный Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, является, после перелета Линдберга через Атлантический океан, исключительным событием в авиационной жизни. Начиная этот перелет, советские герои не ставили себе целью побить мировых рекорды.

Михаил Михайлович Громов. Это имя пользуется огромной популярностью в нашей стране. Его знают не только у нас, но и далеко за пределами Союза.

Советский самолет, пилотируемый отважным летчиком Громовым, появился и над рисовыми полями Китая, и над вулканами Фудзиямы в Японии, и над многими столицами западно-европейских государств. И на западе, и на востоке Михаил Михайлович Громов демонстрировал достижения отечественной авиационной промышленности, искусство советского пилотажа.

С именем Громова тесно связана история советской авиации и авиационной промышленности. Громов родился, вырос, учился, стал летчиком в Москве. С его именем и перелетами, с одной из особенностей полета—Лосиноостровской, связана его жизнь. С детских лет Михаил Громов проявлял необыкновенную жажду к постижению технических вопросов. Любовь к технике, любознательность он унаследовал от своего отца—врача местной железнодорожной больницы.

Являясь инициатором мальчишеских игр, пользовавшихся огромной популярностью у лосиноостровских ребят, Миша недаром слыл их вожаком. Любовь и авторитет товарищей он завоевывал занимательными вещами, которые выходили из рук талантливого мальчика. Водяные мельницы, огромные змеи с трещетками, деревянные велосипеды приводили в восторг не только ребят, но и взрослых.

Любовь к технике Миша Громов продолжал проявлять и в Московском реальном училище, которое он закончил одним из первых. Но не только техника увлекала Громова. С неменьшей страстью юного Громова к искусству—живописи и скульптуре.

СТАЛИНСКИХ ПИЛОТОВ НЕ СТРАШАТ ТРУДНОСТИ

Майор А. Б. ЮМАШЕВ, второй пилот самолета «АНТ-25»

Советская авиация достаточно сильна, чтобы задержать всеми мировыми авиационными рекордами. Мировой рекорд—это показатель успехов гражданского полета, работающего на авиацию: конструкторов, летчиков, инженеров, техников и рабочих авиазаводов и аэродромов. Мировой рекорд—показатель успехов всей страны.

Все мировые рекорды должны принадлежать сталинским летчикам. Наша замечательная страна, как ни одна в мире, имеет десятки героев-летчиков и конструкторов, строящих непревзойденные по летным качествам воздушные корабли.

Самым серьезным мировым рекордом, имеющим громадное значение для развития авиации, является рекорд на дальность полета по прямой. Такой рекорд принадлежит французским летчикам Кодос и Росси, пролетевшим в 1933 году без посадки 9.104,7 км. Французские летчики стартовали в Нью-Йорке, куда был доставлен их самолет и летели через океан в Сирию. Этот маршрут они избрали потому, что при полете из Америки в Европу постоянно дуют попутные ветры. Выигрыш от этого был значительный. Так, например, перелетая океан в течение 20 часов и имея даже слабый попутный ветер, скажем, 10 километров в час, летчик может выиграть расстояние в 400 км.

Как мы готовились к полету? Побить мировой рекорд на дальность полета по прямой, летя в пределах Советского Союза, невозможно: прямая маршрута должна быть больше девяти тысяч ста километров. Поэтому пришлось искать подходящий международный маршрут, а таких маршрутов, считая стартом Москву, немного.

Можно было лететь из Москвы в Южную Америку, через Охотск, Северную Тунису, Средиземное море, Тунис, в Африку, южнее Атласских гор пересечь пустыню Сахара, лететь здесь более 3.000 км. над песками, затем лететь около 4.000 км. над Атлантическим океаном и опуститься в Гвинею. Недостатками этого маршрута являются: его малая протяженность, всего около 10.000 км., и необходимость пролетать океан в конце маршрута. Зато этот маршрут имеет благоприятные метеорологические условия и отсутствие встречных ветров.

Самолет «АНТ-25» на старте.

Фото Евг. Рябчиков.

Можно лететь также из Москвы в Австралию. Маршрут лежит через южные хребты Средней Азии, Индию, Суматру, Индийский океан. Однако, этот путь лежит через высокие горы, а в океане—часто свирепствуют циклоны.

Советские летчики правильно избрали самый интересный маршрут через Северный полюс из Москвы в Сан-Франциско и дальше в Мексику. Он совмещает в себе спорт с огромным политико-экономическим и научным интересом. Этот маршрут выбрали Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков. На нем остановились и мы.

Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков своим полетом произвели разведку новой замечательной трассы, мы же должны будем своим полетом, во-первых, логически закончить освоение Севера, во-вторых, побить мировой рекорд полета на дальность по прямой.

Правительство и лично товарищ Сталин разрешили нам перелет из Москвы в Америку, через Северный полюс на самолете «АНТ-25» с мотором «АМ-34», т. е. на таком же самолете, на котором летел Валерий Чкалов.

О дальнем полете я начал мечтать два года назад, после того, как закончил тренировку на самолете «АНТ-25». Вместе с Громовым мы разрабатывали маршруты, вычисляли выносливость каждого варианта. Получив возможность совершить перелет через Северный полюс в Америку 10 июня, начали готовить самолет, испытание мотора, винта, радиостанции и приборов. Совершили несколько испытательных полетов, переменили мотор и винт. Одновременно с технической подготовкой машины мы занимались изучением карт, тренировались в слепых полетах. Я совершенствовался, кроме этого, в приеме и передаче по радио.

Самолет поочередно будем вести Громов и я. Меняться предполагаем через 4—5 часов. Мне придется меняться местами и со штурманом самолета Данилиным, для этого последнее время пришлось учиться работать с приборами и изучать карты.

Мы летим уверенные в победе и счастливые. Наш самолет пройдет по Сталинскому маршруту. И мы победим.

Самолет обеспечен всеми необходимыми приборами для того, чтобы вести машину вслепую. Имеются аэриазоризонт, вариометр, указатели скорости поворота и скольжения, группа приборов, контролирующая работу мотора. В кабине самолета находится также газоанализатор, который показывает качество горючего смеси, поступающей в цилиндры из карбюратора. Он позволяет очень точно поддерживать наилучший режим работы мотора.

Нашему полету предшествовала тщательная научная подготовка. Детально изучили маршрут, его рельеф, климатические данные, расположение земных радиостанций, их мощность и т. д. Мы составили предварительные расчеты для всех пунктов маршрута. Точно высчитано, каково будет положение солнца и соотношение темного и светлого времени по

всему маршруту. Астрономический институт при Штерберге изготовил для нас таблицы предельных высот и азимутов солнца и луны для определенных пунктов вдоль нашей трассы. Тщательно подготовлены карты, на которые нанесен маршрут, расстояние между контрольными ориентирами.

В нашем распоряжении имеются специальные аэроаппаратные карточки, на которые занесены все сведения, необходимые нам потребоваться в полете. Из этих карточек мы всегда узнаем, где находится ближайшая техническая база (на случай вынужденной посадки) и радиостанция, точно будем знать о рельефе интересующей нас местности и т. д.

Большая группа специальных приборов даст мне возможность непрерывно вести наблюдения за траекторией полета. Когда мы будем находиться над американским материком, хребты Скалистых гор явятся для нас одним из основных ориентиров. После того, как мы пересечем реку Пис, эти хребты встанут поперек нашего пути и нам придется преодолеть их на высоте 4—5 тысяч метров. Моя штурманская работа значительно усложняется, если нас здесь застанет ночь, точно определить, где будет находиться наш самолет, когда наступит темнота, сказать пока трудно. Это зависит, главным образом, от скорости на всем пути. Точно предусмотреть эту путевую скорость также нельзя, так как она зависит от действия встречных, попутных ветров. Но почти весь наш полет будет проходить при освещенном ползном солнцем. Полярный день даст нам возможность при низкой облачности вести самолет над облаками при помощи солнечного указателя курса, изготовленного научно-исследовательским институтом ВТИ.

Полуночно с авиационными достижениями Михаил Михайлович Громов добивается больших успехов и в области спорта. В 1923 году он устанавливает всемирный рекорд в поднятии тяжести. Летчик Громов чемпион СССР по тяжелой атлетике, с общей суммой пятиборья—1654 фунта. В это же время начинается его увлечение и боксом.

Спустя несколько лет заслуженный летчик республики Громов совершает перелет в три дня по Европе на самолете «АНТ-3». Маршрут: Москва—Варшава—Берлин—Париж—Рим—Лондон—Москва. Европа восхитается и прекрасной машиной и ее водителем.

В 1929 г. опять большой перелет по Европе на самолете «АНТ-9» («Брылья Советов»). Полетам на машинах конструктора проф. Андрея Николаевича Туполева Громов тесно себя связал с коллективом рабочих и научных работников ЦАГИ. Своим личным участием в конструировании новых самолетов Громов внес свое имя в историю самолетостроения.

Никогда, в самую трудную минуту, Громов не терял хладнокровия.

В авиационных крутках очень популярна рассказ о том, как Громов прыгал с парашютом. Это было в 1927 году, когда летчики не очень доверяли парашюту и не любили его брать с собой. Михаил Михайлович испытывал новый скоростной самолет в штиль. Как всегда перед полетом он собрался лететь без парашюта, но это заметило начальство и приказало парашют одеть. Машина взмыла в воздух. Вот уже вошла в штиль. Один виток, два, три, четыре... дальше, дальше, а самолет продолжает штопорить, приближаясь к земле. На 21 витке от самолета оторвался человек и через некоторое время над ним распростерся и шелковый купол. Оказывается, Громов попал в плоский штопор, из которого выхода нет. Долго боролся летчик с желанием спасти машину, но адекватный смысл победы. Преподобный человек, блестящий техник, пилотирование и глубокими знаниями машины.

Работая летчиком-испытателем, Громов занимается и авиационной промышленностью, проявляя большие способности, как конструктор и инженер.



Майор А. Б. Юмашев, второй пилот самолета «АНТ-25».

Фото Евг. Рябчиков.

НАШ МАРШРУТ

Беседа с военинженером 3-го ранга тов. С. А. ДАНИЛИНЫМ, штурманом самолета «АНТ-25»

На меня, штурмана, в нашем полете возложены большие и сложные обязанности. Я должен провести самолет точно по заданному курсу. В этом деле мне поможет мой 15-летний штурманский опыт. Я не один раз участвовал в дальних и скоростных перелетах, указывая путь пилотам и эскадрильям.

В моем распоряжении на самолете имеются достаточное количество первоклассных точных приборов, которые дадут нам нашу тяжелую индустрию. Для астрономической ориентировки самолет снабжен солнечным указателем курса (СВК) конструктора инженера Сергеева, секстантом отечественного производства, всеми таблицами и принадлежностями для расчетов местонахождения по наблюдениям за солнцем, луной и звездами. При астрономической ориентировке, особенно необходимыми являются отсчеты точного времени. Для этого у нас—хорошо выверенные хронометры.

Самолет обеспечен всеми необходимыми приборами для того, чтобы вести машину вслепую. Имеются аэриазоризонт, вариометр, указатели скорости поворота и скольжения, группа приборов, контролирующая работу мотора. В кабине самолета находится также газоанализатор, который показывает качество горючего смеси, поступающей в цилиндры из карбюратора. Он позволяет очень точно поддерживать наилучший режим работы мотора.

Нашему полету предшествовала тщательная научная подготовка. Детально изучили маршрут, его рельеф, климатические данные, расположение земных радиостанций, их мощность и т. д. Мы составили предварительные расчеты для всех пунктов маршрута. Точно высчитано, каково будет положение солнца и соотношение темного и светлого времени по

всему маршруту. Астрономический институт при Штерберге изготовил для нас таблицы предельных высот и азимутов солнца и луны для определенных пунктов вдоль нашей трассы. Тщательно подготовлены карты, на которые нанесен маршрут, расстояние между контрольными ориентирами.

В нашем распоряжении имеются специальные аэроаппаратные карточки, на которые занесены все сведения, необходимые нам потребоваться в полете. Из этих карточек мы всегда узнаем, где находится ближайшая техническая база (на случай вынужденной посадки) и радиостанция, точно будем знать о рельефе интересующей нас местности и т. д.

Большая группа специальных приборов даст мне возможность непрерывно вести наблюдения за траекторией полета. Когда мы будем находиться над американским материком, хребты Скалистых гор явятся для нас одним из основных ориентиров. После того, как мы пересечем реку Пис, эти хребты встанут поперек нашего пути и нам придется преодолеть их на высоте 4—5 тысяч метров. Моя штурманская работа значительно усложняется, если нас здесь застанет ночь, точно определить, где будет находиться наш самолет, когда наступит темнота, сказать пока трудно. Это зависит, главным образом, от скорости на всем пути. Точно предусмотреть эту путевую скорость также нельзя, так как она зависит от действия встречных, попутных ветров. Но почти весь наш полет будет проходить при освещенном ползном солнцем. Полярный день даст нам возможность при низкой облачности вести самолет над облаками при помощи солнечного указателя курса, изготовленного научно-исследовательским институтом ВТИ.

Полуночно с авиационными достижениями Михаил Михайлович Громов добивается больших успехов и в области спорта. В 1923 году он устанавливает всемирный рекорд в поднятии тяжести. Летчик Громов чемпион СССР по тяжелой атлетике, с общей суммой пятиборья—1654 фунта. В это же время начинается его увлечение и боксом.

Спустя несколько лет заслуженный летчик республики Громов совершает перелет в три дня по Европе на самолете «АНТ-3». Маршрут: Москва—Варшава—Берлин—Париж—Рим—Лондон—Москва. Европа восхитается и прекрасной машиной и ее водителем.

В 1929 г. опять большой перелет по Европе на самолете «АНТ-9» («Брылья Советов»). Полетам на машинах конструктора проф. Андрея Николаевича Туполева Громов тесно себя связал с коллективом рабочих и научных работников ЦАГИ. Своим личным участием в конструировании новых самолетов Громов внес свое имя в историю самолетостроения.

Никогда, в самую трудную минуту, Громов не терял хладнокровия.

В авиационных крутках очень популярна рассказ о том, как Громов прыгал с парашютом. Это было в 1927 году, когда летчики не очень доверяли парашюту и не любили его брать с собой. Михаил Михайлович испытывал новый скоростной самолет в штиль. Как всегда перед полетом он собрался лететь без парашюта, но это заметило начальство и приказало парашют одеть. Машина взмыла в воздух. Вот уже вошла в штиль. Один виток, два, три, четыре... дальше, дальше, а самолет продолжает штопорить, приближаясь к земле. На 21 витке от самолета оторвался человек и через некоторое время над ним распростерся и шелковый купол. Оказывается, Громов попал в плоский штопор, из которого выхода нет. Долго боролся летчик с желанием спасти машину, но адекватный смысл победы. Преподобный человек, блестящий техник, пилотирование и глубокими знаниями машины.

Работая летчиком-испытателем, Громов занимается и авиационной промышленностью, проявляя большие способности, как конструктор и инженер.

КОМАНДИР КОРАБЛЯ

Б. ЛУКЬЯНОВ

Михаил Михайлович Громов. Это имя пользуется огромной популярностью в нашей стране. Его знают не только у нас, но и далеко за пределами Союза.

Советский самолет, пилотируемый отважным летчиком Громовым, появился и над рисовыми полями Китая, и над вулканами Фудзиямы в Японии, и над многими столицами западно-европейских государств. И на западе, и на востоке Михаил Михайлович Громов демонстрировал достижения отечественной авиационной промышленности, искусство советского пилотажа.

С именем Громова тесно связана история советской авиации и авиационной промышленности. Громов родился, вырос, учился, стал летчиком в Москве. С его именем и перелетами, с одной из особенностей полета—Лосиноостровской, связана его жизнь. С детских лет Михаил Громов проявлял необыкновенную жажду к постижению технических вопросов. Любовь к технике, любознательность он унаследовал от своего отца—врача местной железнодорожной больницы.

Являясь инициатором мальчишеских игр, пользовавшихся огромной популярностью у лосиноостровских ребят, Миша недаром слыл их вожаком. Любовь и авторитет товарищей он завоевывал занимательными вещами, которые выходили из рук талантливого мальчика. Водяные мельницы, огромные змеи с трещетками, деревянные велосипеды приводили в восторг не только ребят, но и взрослых.

Любовь к технике Миша Громов продолжал проявлять и в Московском реальном училище, которое он закончил одним из первых. Но не только техника увлекала Громова. С неменьшей страстью юного Громова к искусству—живописи и скульптуре.

Михаил Громов проявлял недюжинные способности художника. Его успехи в области живописи обратили на себя внимание известного художника Машкова, помогавшего Громову советами.

Сейчас этот удивительно разносторонний человек, имеющий уже за плечами богатый жизненный и авиационный опыт, ведет в беспосадочный перелет через Северный полюс еще одну советскую стальную птицу. В его экипаже один из лучших советских летчиков, майор Юмашев, завоевавший несколько международных высотных рекордов с аэростом. Юмашев так же, как и командир корабля, обладал живописью. В свободное время от полета, где-нибудь в лесу, на живописной полянке, можно видеть человека с голубыми лепестками, сидящего за походным мольбертом—это Юмашев. Судьба в перелете и подготовке к нему соединила двух летчиков—отрастных художников.

Но вернемся несколько назад и проследим жизнь Громова, с чем и как он пришел в авиацию.

Окончив реальное училище, Громов поступил в Московское высшее техническое училище. Метта его родителей была—их сын будет инженером. Учился в высшем учебном заведении, Громов продолжал заниматься спортом, главным образом тяжелой атлетикой. В этой области, под руководством известного тяжелоатлета Бухарова, он делает весьма большие успехи.

Учеба в техническом училище продолжалась недолго. Шла империалистическая война. В Москве организовались теоретические авиационные курсы, руководимые Жуковским, на которые в 1916 году и поступает Громов. Пребывание на курсах сыграло большую роль в жизни Громова, ибо ему довелось лично слушать лекции замечательного ученого, основоположника теории авиации, энтузиаста полета в воздухе, профессора Николая Егоровича Жуковского. Эти лекции зажег в Громове любовь к летному делу, авиационной технике. Эта любовь определила его дальнейший жизненный путь.

На курсах Громов впервые близко познакомился с самолетом, впервые поднялся в воздух. На старом, по нашим временам допотопном самолете, пилотируемом «едущим руской авиации», ныне заслуженным летчиком республики ориентосом Борисом Илларионовичем Осенко, будущий выдающийся пилот совершил свое первое знакомство с воздушной стихией.

Московская авиационная школа. Громов работает летчиком-инструктором. Оглядываясь назад, он застает на этом деле. Он еще с большей энергией берется за подготовку летчиков для Красной армии. Гражданская война в разгаре. Михаил Михайлович идет на колчаковский фронт, бьется вражескую армию.

Начинаются годы мирного строительства советской республики. Страна восстанавливает разрушенное хозяйство, не забывая развивать и такую важную отрасль, как авиация.

1925 год. Организуется грандиозный перелет Москва—Пекин, в котором участвуют несколько иностранных и советских машин. Летчику Громову доверено вести отечественную машину, построенную нашими рабочими из наших материалов. Ответственность велика, условия полета чрезвычайно тяжелы. Сложно, непогода, преодолевая огромные пространства, горные цепи, пустыни, примчался

