

ГОРЬКОВСКАЯ КОММУНА

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ
ШТАТ КАЛИФОРНИЯ, МАРЧФИЛЬД,
ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА „АНТ-25“
ТОВАРИЩАМ ГРОМОВУ, ЮМАШЕВУ, ДАНИЛИНУ.

Поздравляем с блестящим завершением перелета Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки и установлением нового мирового рекорда дальности полета по прямой.

Восхищены вашим героизмом и искусством, проявленными при достижении новой победы советской авиации.

Тружущиеся Советского Союза гордятся вашим успехом.

Обнимаем вас и жмем ваши руки.

И. СТАЛИН.	А. ЖДАНОВ.
В. МОЛОТОВ.	Н. ЕЖОВ.
К. ВОРОШИЛОВ.	М. РУХИМОВИЧ.
В. ЧУБАРЬ.	В. МЕЖЛАУК.
М. КАЛИНИН.	Н. ХРУЩЕВ.
Л. КАГАНОВИЧ.	Я. АЛКСНИС.
С. КОСИОР.	О. ШМИДТ.
А. МИКОЯН.	Н. БУЛГАНИН.
А. АНДРЕЕВ.	А. ТУПОЛЕВ.

о о о

ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЕ ДНИ

В историю мировой культуры 14—15 июля 1937 года войдут как знаменательные дни: большевики сдали в эксплуатацию грандиознейшее сооружение второй пятилетки—канал Волга—Москва; большевики установили мировой рекорд на дальности полета по прямой—храбрые сыны социалистической родины Громов, Юмашев и Данилин блестяще завершили изумительный по точности перелет Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки.

Два события, различные по значению, но одинаково прославляющие нашу родину, убедительно заявляют миру о расцвете прогресса, о росте творческих сил народных масс в стране, где нет эксплуатации человека человеком, где свободно развивается человеческая личность, где труд стал делом доблести и героизма.

В плотных, в насосных станциях, в изумительных береговых сооружениях канала Волга—Москва—торжество новейшей техники, которой овладела молодая и цветущая страна. Столица свободного народа скоро будет портам пяти морей. Сегодня на канале работают эксплуатационники. Вчера здесь были землекопы, бетонщики, штукатуры, плотники. Многие из них на грандиозное строительство пришли с низинными порогами, унаследованными от капитализма, новоявленного миллионы человеческих жизней. Ныне они стали иными людьми, перековавшимися в труде.

В перелете отважных Громов, Юмашев и Данилин кроме совершенной техники, создавшей прославленные самолеты „АНТ-25“ и моторы „АМ-34“—новая демонстрация храбрости и мужества, неиссякаемой воли и победы, национальной гордости сынов социалистической родины.

Обе победы, значение которых трудно переоценить, стали возможными только в стране, где безраздельно властвует социалистическая форма хозяйства, где многомиллионный народ руководит великая партия Ленина—Сталина, где всякое дело несет отеческую заботу товарища Сталина. Канал Волга—Москва построен по инициативе товарища Сталина. Перелет, удививший мир, совершил по трассе, одобренной великим вождем и учителем.

Московские охотники, купцы и фабриканты давно замечали пустить волжские воды в Москва-реку. Но их мечты, как и проекты нижегородских заводов из городской думы, составивших „планы“ строительства городского моста через Оку, постигла одна и та же участь—мечты превращались в бесплодные бюрократические памятки в виде докладных записок. Не было сил, хватало знания, техники, отсутствовала организованность. Царской, грязной, неграмотной России не пол сил было такое сооружение.

Только рабоче-крестьянское правительство, пользующееся безграничной любовью и поддержкой всех трудящихся масс практически решает великие задачи, поочередно наилучшим образом обслуживая все возрастающие запросы населения. Взяв власть, разгромив внутреннего и внешнего врага, выполняя сталинский план индустриализации и коллективизации страны, рабочие и крестьяне Советского Союза и их правительство смело взялось и выполнили грандиознейший по замыслу и преданности по исполнению план. Вслед за Днепром, за Беломорканалом, построив канал Волга—Москва, большевики взяли новую крепость!

Достигли лучшие умы многих стран мечты о покорении Северного полюса. Сорок лет назад шведский инженер Андро на средства, пожертвованные частными лицами, организовал полет на полюс на воздушном шаре „Орел“. Андро и его спутники не вернулись на материк. Не-

мало людей похоронили себя в холодных льдах полярного моря. Они ради прогресса человечества шли на риск. Шли одинокие, не чувствуя поддержки. И погибли. Всем известна судьба знаменитого американского летчика Линдберга. Линдберг первый связал воздушным путем Америку с Европой через Атлантический океан. Американская буржуазия создала вокруг этого перелета невероятную шумиху, немало подработав на имени пионера трансатлантического перелета. Линдбергу при жизни поставили памятники. Прошли месяцы, слышала волна рекламы и газетной трескотни и в Линдберге забыли. Бандиты лишают его самого дорогого—фадат сына. Национальный герой садится на самолет и покидает свою родину. Он больше не нужен родине, родина не нужна ему. Такова судьба великих людей в условиях капиталистической эксплуатации и ажиотажа.

Наши летчики—сталинские питомцы смело осуществляют любую, казалось бы, дерзкую мечту. Они завоевали Арктику, спасли челюскинцев, их имена почтено вошли в таблицы мировых рекордов, они водрузили красные знамя на полюсе, продолжили самый короткий путь из СССР в США, дальше всех пролетели по прямой.

В чем сила, в чем успех советских летчиков? В достижении своих целей советские летчики пользуются всеми благами своей богатейшей родины. В их распоряжение предоставлены самые совершенные машины, любое оборудование. Их дела—родине дела всего народа, их подвиги соргены любовью миллионов. Советские летчики смело идут на любой подвиг, зная, что за ними стоит могучая родина, стоит товарищ Сталин.

И не только это. Летчики, пограничники, станковцы, все сыны нашей родины в каждом поступке своем прежде всего видят интересы родины, партии; и каждому поручению и заданию они относятся, как настоящие патриоты, люди с чувством высокой национальной гордости прославленной родины.

Судьба наших героев кровно связана с судьбами родины. Они растут вместе со страной, они не успокаиваются на достигнутом. Герои Советского Союза Володяны и Молоковы после спасения челюскинцев совершили ряд прекрасных полетов и высадили зимовку на полюс. Чалов, Байдуков и Белокон, через год после триумфального полета по сталинскому маршруту, продолжили путь в Америку. Не успел еще отлететь гул мотора их самолета над полюсом, как Громов, Юмашев и Данилин, известные стране и миру, верные воспитанники партии снова понесли славу о родине по всему земному шару.

Неиссякаемы источники энергии сынов нашей родины! Грандиозные возможности, величайшие перспективы страны социализма! Низинные фашистские псы и их наемники из троцкистско-бухариной поимой лжи, испускающей гнилое злое, не в силах уменьшить значение истинно исторических побед. Наоборот, в пуске канала Волга—Москва, в перелете „АНТ-25“ пролетарии всего мира, бойцы испанской народной армии, трудящиеся Китая находят неиссякаемые источники революционной энергии, ободаясь для новых решительных схваток с фашизмом.

Народы нашей родины в этих замечательных победах видят свой рост, свою силу, могущество родины, ради интересов которой они способны на любые подвиги; как один, готовы встать на защиту всего, что ими завоевано, построено и строится. Такой народ непобедим! Этот народ будет только побеждать!

о о о

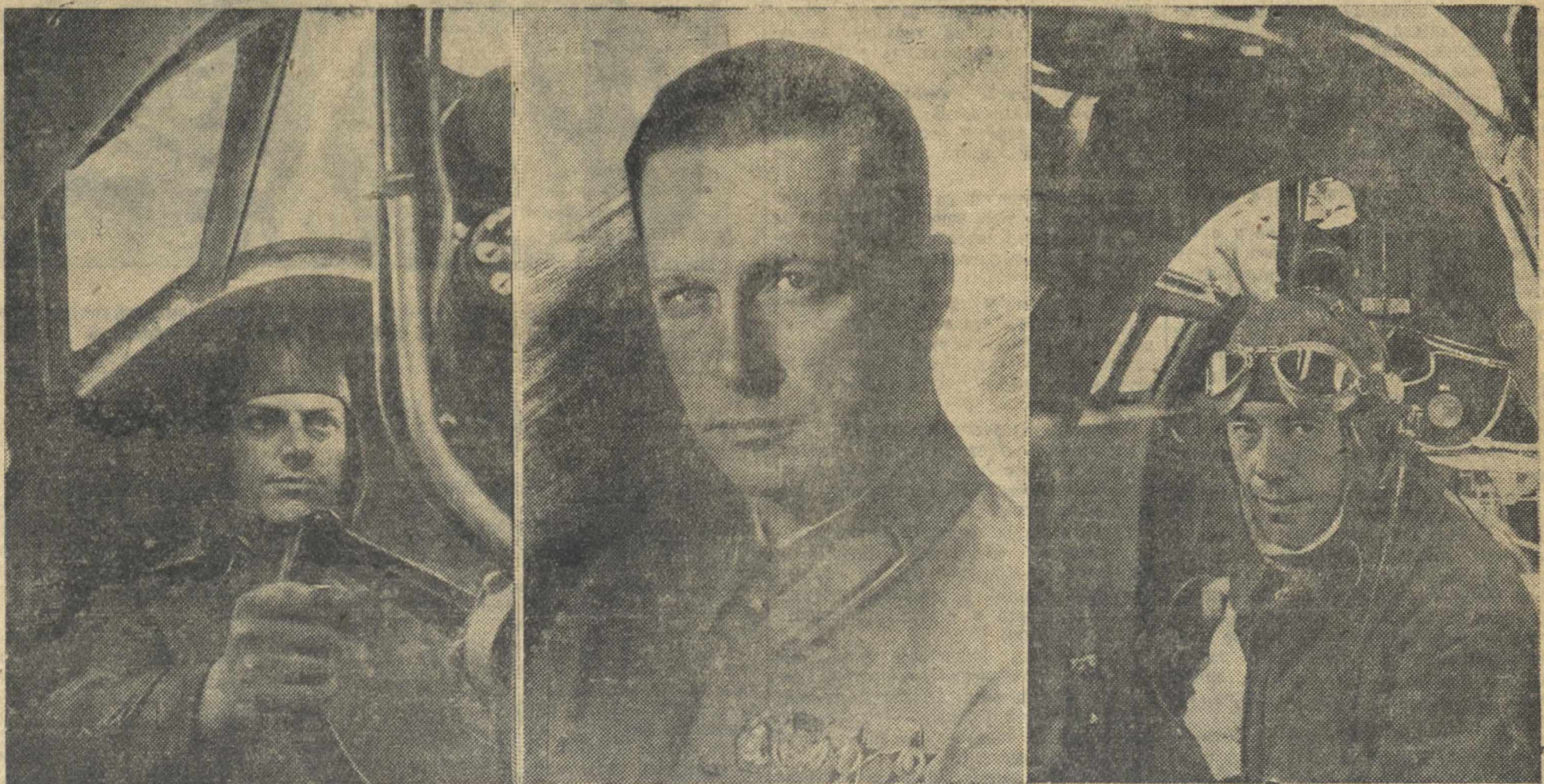
Т. Чкалов, Байдуков и Беляков о героическом перелете

НЬЮ-ЙОРК. 14. Герои Советского Союза гг. Чкалов, Байдуков и Беляков передали корреспонденту ТАСС следующее заявление: „Согласно последним сообщениям, полет Громов, Юмашев и Данилина протекает исключительно хорошо. Поскольку нам пришлось пролететь почти по тому же маршруту, мы можем оценить трудности, которые им встречаются. Безусловно, они встречают не меньше препятствий, чем имели мы. Мы увере-

ны, что они успешно справятся со всеми опасностями, встречающимися на этом трудном пути—Москва—Северный полюс—США. Их полет лишний раз подтвердит нашу уверенность в возможности установления регулярной воздушной линии между двумя великими континентами через Арктику. Этот полет также продемонстрирует высокие качества советской авиации, техника, искусства и храбрость нашего советского летного персонала.

ВЧЕРА ТОВАРИЩИ ГРОМОВ, ЮМАШЕВ И ДАНИЛИН
БЛЕСТЯЩЕ ЗАВЕРШИЛИ ПЕРЕЛЕТ
ПО МАРШРУТУ МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА
И УСТАНОВИЛИ НОВЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД ДАЛЬНОСТИ ПОЛЕТА ПО ПРЯМОЙ.

СЛАВА ГЕРОИЧЕСКИМ СЫНАМ НАШЕЙ ВЕЛИКОЙ РОДИНЫ!



Героический экипаж самолета „АНТ-25“ Герой Советского Союза М. М. Громов (в центре); майор А. Б. Юмашев (слева) и военинженер 3-го ранга С. А. Данилин.

СООБЩЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Заявление тов. Сталина и правительства Союза ССР по беспосадочному полету Москва—США через Северный полюс блестяще выполнено с установлением нового мирового рекорда дальности полета.

Экипаж самолета „АНТ-25“ в составе командира экипажа Героя Советского Союза тов. Громов, М. М., второго пилота—майора тов. Юмашева А. Б. и штурмана—военинженера 3-го ранга тов. Данилина С. А., вылетев 12 июля 1937 года, в 3 часа 21 мин. по московскому времени со Шелковского аэродрома (близ Москвы), пролетел по следующему маршруту: Москва—О. Колгуев—м. Столбовой (Новая Земля)—Земля Франца-Иосифа—Северный полюс—О. Патрика—О. Бенкса. Далее самолет пошел вдоль 120 меридиана по территории Канады, пересек Скалистые горы и вышел на побережье Тихого океана близ Скоттия. Дальнейший маршрут перелета—по побережью Тихого океана—Сан-Франциско и Лос-Анжелос.

14 июля, самолет сделал посадку на полуостров между Лос-Анжелосом и Сан-Диего, близ города Сан-Джасинто (штат Калифорния).

Самолет был в воздухе 62 часа 17 минут.

Расстояние между точкой вылета и точкой посадки по прямой с учетом прохождения самолета—О. Колгуев и м. Столбовой—превышает 10.200 км.

Пройденный самолетом воздушный путь равен, примерно, 11.500 км.

За время полета самолет прошел над океанами, морями и льдами более 5.500 км.

Самолет вылетел из Москвы при благоприятных метеорологических условиях, во уже от Загорска летел над сплошны-

ми облаками, туманами и принужден был пересекать два раза сплошную облачность, или временами слепым полетом. По выходе в Карское море, самолет встретил хорошую погоду, и экипаж мог видеть О. Колгуев и Новую Землю, где спортивными комиссарами была произведена фиксация пролета самолета над этими точками.

Начиная от Земли Франца Иосифа самолет летел при благоприятной погоде и при попутных ветрах. Дойдя до Скалистых гор по 120 меридиану, самолет пересек их при мощной облачности и ливнях. Начав облетывать, самолет резко изменил курс и вышел на побережье Тихого океана. Дальнейший полет происходил в условиях сплошной облачности и туманов вплоть до Лос-Анжелоса.

В этом перелете экипаж проявил исключительный героизм, высокое мастерство, выдержку и блестящие знания материальной части.

Экипаж провел весь перелет с предельно-возможной четкостью, сумев достичь невиданной дальности беспосадочного полета, значительно превзойдя все известные в истории авиации рекордные перелеты на дальность.

Правительственная Комиссия по организации беспосадочного перелета.

СООБЩЕНИЕ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО АЭРОКЛУБА СССР им. А. В. КОСАРЕВА

Экипаж самолета „АНТ-25“: Герой Советского Союза тов. Громов М. М., майор тов. Юмашев А. Б. и военинженер 3-го ранга тов. Данилин С. А. заявили спортивной комиссии Центрального Аэроклуба СССР им. А. В. Косарева о своем намерении установить рекорд дальности полета по прямой линии.

Спортивная комиссия выделила спортивным комиссарам на место старта самолета (Шелковский аэродром) и для фиксации пролета самолета по трассе—на острове Колгуеве, мысе Столбовом (Новая Земля) и острове Рудольфа. Одновременно комиссия обратилась с просьбой к Авиационной Ассоциации Канады о назначении спортивного комиссара в Эдмонтоне и к Национальной Авиационной Ассоциации США о назначении спортивного комиссара в месте посадки самолета.

В спортивной комиссии получены доверенности спортивным комиссарам с острова Колгуева и мыса Столбового о фиксации пролета самолета „АНТ-25“ над конт-

рольными пунктами и сообщение о посадке самолета близ Сан-Джасинто (штат Калифорния, США). По предварительным подсчетам расстояние между точкой вылета и точкой посадки по оптимальным превышает 10.200 километров.

До сих пор официально мировой рекорд дальности полета по прямой, внесенный в таблицу рекордов Международной Авиационной Федерации (ИАФ), составлял 9.104,7 километра.

По получению точных координат места посадки, допущения спортивным комиссаром Национальной Авиационной Ассоциации США и прибытии установленных на самолете приборов в Москву, Центральный Аэроклуб СССР им. А. В. Косарева поставил перед Международной Авиационной Федерацией (ИАФ) вопрос об утверждении нового мирового рекорда дальности полета по прямой.

Председатель спортивной комиссии М. ДЕЯЧ.

Награждение работников строительства канала Москва—Волга и заводов-поставщиков

За выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва—Волга ЦИК СССР постановил наградить ряд работников строительства канала и заводов-поставщиков.

Орден Ленина награждены: Афанасьев Г. Д.—нач. Хлебниковского района, Амелицкий Б. А.—нач. сооружения Москва № 414, Баумгольц А. И.—нач. аэро-монтажного отдела строительства, Башовцев Я. М.—нач. Завидовского района, Василенько П. И.—нач. работ Волжского района, Васнецов Б. А.—нач. строительства сооружения памятников, Вознесенский И. А.—нач. участка аэро-монтажного сектора строительства, Георгиевский П. К.—нач. механического завода строительства, Грановский М. Б.—нач. монтажных работ Сходненского района, Гранин Г. Д.—нач. работ водопроводного района, Зайкин И. Ф.—нач. южного района, Журин В. Д.—зам. глав. инженера строительства, Комаровский А. Н.—нач. работ центрального района, Конегаров А. И.—нач. Перевинского участка и нач. работ, Костров И. Н.—нач. работ южного района, Муценко М. П.—нач. работ речного порта, Мачтет Г. Н.—нач. работ Волжского района, Муромцев М. С.—нач. отдела топографических изысканий строительства, Марчун М. И.—секретарь парткома строительства и Дмитровского района ВКП(б), Манухов В. И.—нач. работ Карамышевского района, Николаев С. Ф.—зам. нач. работ района „Темпы“, Папировский В. И.—нач. авто-тракторного отдела строительства, Павский Г. Е.—нач. сооружения

плоты № 4, Погарский С. И.—нач. сооружения плота № 5, Попов М. Н.—нач. плано-производственного отдела строительства, Плинер И. И.—зам. нач. ГУЛАГа НКВД СССР, Прохорский Ф. Т.—нач. центрального района, Рухляев А. И.—ст. архитектор строительства, Саламов К. П.—нач. работ района „Соревнование“, Семенов И. С.—пом. нач. технического отдела строительства, Семенов В. А.—пом. глав. инженера и нач. геологического отдела строительства, Симановский П. Ш.—зам. нач. Дмитлага, Скачков И. В.—нач. сооружения плота № 1, Ставицкий Е. А.—нач. монтажных работ центрального района, Телегин А. М.—нач. работ Хлебниковского района, Усевичев А. А.—нач. водопроводного района, Успенский Д. В.—зам. нач. Дмитлага НКВД, Фидман А. И.—главный инспектор строительства, Халин Н. Д.—нач. отдела гидромеханизации строительства, Шестоперов С. В.—нач. бетонного отдела строительства, Юдин Т. И.—нач. экскаваторных работ района „Техника“ и Ястребова В. Д.—зам. нач. монтажных работ Карамышевского района.

Орденом КРАСНАЯ ЗВЕЗДА награждены 25 человек, в том числе ранее награжденные орденом Ленина: Берман М. Д.—начальник строительства, Жун С. Я.—глав. инженер строительства и Ноган Л. И.—быв. нач. строительства, ныне зам. наркомхоза Союза ССР.

Орденом ТРУДОВОЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ награждены 208 человек и орденом ЗНАК ПОЧЕТА 129 человек.

О награждении и льготах для строителей канала Москва—Волга

Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров СССР

В связи с окончанием в установленный правительством срок строительства канала Москва—Волга и передачей его в эксплуатацию Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров СССР постановляют:

1. Предложить Наркомхозу СССР наградить ценными подарками и денежными премиями отличившихся на строительстве волгонаемных работников.

2. Установить для строителей канала Москва—Волга специальный натурный знак.

3. Предложить Наркомхозу СССР представить в ЦИК СССР списки бывших заключенных, добровольно оставшихся для работы на канале по военному найму, особо отличившихся на строительстве канала Москва—Волга, для снятия с них судимости.

4. Досрочно освободить за ударную работу на строительстве канала Москва—Волга 55.000 заключенных.

Обязать ВЦПС принять меры к скорейшему их устройству на работу.

5. Предложить Наркомхозу СССР при освобождении заключенных за ударную работу на строительстве канала Москва—Волга выдавать им, кроме специальных удостоверений, свидетельствующих об их работе на канале Москва—Волга, также проездные билеты и денежные награды в размере от 100 до 500 рублей.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР

М. КАЛИНИН.

Председатель Совета Народных Комиссаров СССР В. МОЛОТОВ.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР

А. ГОРКИН.

Москва, Кремль, 14 июля 1937 г.

