Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ИЮЛЬ
15
ЧЕТВЕРГ, 1937 г.
№ 128 (4996)
Восемнадцатый год издания

КРАСНЫЙ АЛТАЙ

ОРГАН БАРНАУЛЬСКОГО ГОРКОМА ВКП(б) И ГОРСОВЕТА, ЗАПСИБКРАЯ

ЧЕСТЬ И СЛАВА ГЕРОЯМ СТАЛИНСКОЙ ЭПОХИ!

Символом нашего времени, символом эпохи строительства социализма являются замечательные, полные глубочайшего смысла сталинские слова: из всех ценных капиталов, имеющихся в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди, кадры.

Человек—активный строитель нового общества—всегда в центре внимания партии, всей нашей страны, в которой ценят людей инициативных, ценят кадры, ценят каждого работника, преданного родине и способного принести пользу делу рабочего класса. Страна наша—родина талантов, родина смелых и бесстрашных людей, знающих во имя чего они живут и творят.

Дело социализма в надежных руках, оно навсегда и бесповоротно победило на одной шестой части земного шара—в Союзе Советских Социалистических Республик. Великий советский народ, в боях с врагами отстоявший и укрепивший свою страну, пожинает теперь плоды социализма, плоды сталинских пятилеток. Миллионы „маленьких" людей, которых капитализм ранее мял, давил и душил, впервые обрели себя, как настоящие свободные люди и расцвели под благодатным небом социализма во всем многообразии своих талантов и творческих способностей.

Сталинская эпоха по праву стала эпохой торжества социализма, эпохой замечательных побед человека над природой, побед, которые превосходят лучшие мечты человечества. Честь первого полета через Северный полюс в Америку принадлежит советским летчикам. Чкаловским перелетом из Москвы в Соединенные Штаты Америки открылась новая эра в истории покорения природы человеком.

Замечательнейшая черта наших людей—их неукротимое стремление двигаться вперед, совершать новые подвиги, славящие родину. Когда Чкалов со своими товарищами проделал в 1936 году легендарный полет в Арктику, то первые его слова после финиша были: экипаж самолета готов выполнить новое любое задание партии и правительства. И в 1937 году отважные летчики совершили полет через полюс в Америку, о котором с восхищением заговорил весь мир.

Когда Михаил Громов несколько лет назад совершил блестящий семидесятипятичасовой полет по кривой, труднейший полет, который был подготовлен всей предыдущей авиационной жизнью и работой Героя, он на этом не успокоился. «Я не сложу крыльев», — сказал Герой Советского Союза Михаил Громов. Казалось бы, что после такой работы можно спокойно почить на лаврах, как это делается у многих иностранных пилотов, которые, обычно, на этом и кончают, строят себе виллы, свое личное благополучие. Мы же будем тоже строить, но, несомненно, будем строить такие вещи, такие машины, которые способствуют дальнейшему укреплению хозяйственной и оборонной мощи нашей великой родины. В этом смысл всей нашей жизни.

Да, именно в этом—в борьбе за укрепление мощи СССР, в совершенствовании своих знаний, в реализации новых и новых, смелых и грандиозных проектов видят смысл всей своей жизни лучшие люди страны.

И вот вчера, на утренней заре, Михаил Громов и его товарищи Юмашев и Данилин стартовали из Москвы в далекий беспосадочный перелет. Еще, казалось, не утих в воздухе гул чкаловского самолета, как в новый перелет отправился громовский «АНТ-25».

По сталинской трассе, через Северный полюс полетел Громов и его товарищи. Они летят, решая самую трудную проблему авиации—дальность. Окруженные сталинской заботой, они летят спокойно и уверенно, готовые встретить и преодолеть все трудности на своем пути. Все наши мысли с ними, с бесстрашными покорителями воздушных пространств! Воля экипажа самолета устремлена к единой цели — с честью выполнить сталинское задание, закрепить трансполярную связь двух великих стран, двух великих народов.

Только месяц прошел после завоевания советскими людьми Северного полюса, трех недель еще нет, как Чкалов, Байдуков и Беляков прорубили окно из Европы в Америку через полюс. Продолжая начатое дело покорения самой неизведанной и суровой части земного шара, в полет отправились Громов, Юмашев и Данилин. В этом факте—ярчайшее проявление зрелости нашей техники, наших кадров, воспитанных Сталинским Центральным Комитетом и правительством.

Черты нового общества, облик человека эпохи коммунизма познается по нашим лучшим людям. Наши летчики стартуют из Москвы Героями Советского Союза, а прилетают в Америку героями мира, ибо в них человечество видит подлинных носителей культуры, рыцарей прогресса и цивилизации.

Советский народ любит своих летчиков, сталинских питомцев, людей концентрированной воли и безраздельной преданности партии и родине. Единая нить тянется от подвигов советских летчиков, Героев Советского Союза к трудовому повседневному героизму тысяч и тысяч отважных и мужественных сынов нашей прекрасной родины. Эхо чкаловских, громовских полетов, эхо героических дел, перекатываясь с одного конца страны в другой, рождает новых, скромных и благородных героев, сынов великого русского народа. И вот молодой боец Трунов, дотоле никому неизвестный красноармеец, совершает подвиг, о котором дети детей наших помнить будут. На среднеазиатской границе СССР красноармеец Трунов, защищая свою родину, один сражался против целой банды. Сражался—и победил!

Человек обыкновенной жизни, какой живут миллионы людей в нашей стране, верный сын трудового народа, пограничник Трунов был подготовлен к подвигу всем воспитанием, которое он получил в Красной армии. Партия большевиков воспитывает и культивирует в нашем народе эти качества воинствующих строителей социализма, обладающих ясностью цели, отвагой, твердостью характера, ломающей все и всякие препятствия.

Великий гуманист и друг трудящихся Ромэн Роллан однажды сказал, что „стрелка компаса показывает на север, на цель, к которой идут авангарды Европы, героические революционеры СССР,—на социальную и нравственную перестройку человечества", на нашу родину, где рождается новый мир, на Москву, откуда начали свой исторический перелет трое отважных советских летчиков.

Сердца трех буревестников питаются той чудесной силой, которую посылает им родина-мать, с неослабным вниманием, любовью и нежностью наблюдающая за полетом своих верных и храбрых сынов. Гордые соколы, они знают, что за ними стоит Сталин, стоит страна. В мыслях о Сталине они черпают мужество, отвагу и волю к победе. Они несут на своих крыльях национальную гордость великого русского народа, бли стательную славу страны.

Мы живем в самую замечательную эпоху, слава о которой останется в веках. Мы живем в стране, народ которой поднят гением Ленина и Сталина из бездны разрухи, нищеты и бесправия на вершины свободной и радостной жизни. Народ впервые в истории сознательно творит свою жизнь, кует свое счастье. Он окрылен великими победами, богатейшими перспективами и потому рождает героев, которых не знало человечество.

Честь и слава сталинским героям, несущим на своих крыльях символы победоносного социализма и открывающим новую главу в истории покорения человеком природы!

Честь и слава отважной тройке советских людей!

(Передовая „Правды" за 13 июля 1937 года)

ВТОРОЙ БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЕТ МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

РАДИОГРАММЫ С БОРТА САМОЛЕТА „АНТ-25"

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

Данилин.

19 часов 11-12 минут. Нахожусь широта 77 градусов 20 минут, долгота 58 градусов. **Данилин.**

20 часов 15-17 минут. Маяк Рудольфа не слышу. Слышу маяк м. Желания. Нахожусь широта 78 градусов 50 минут, долгота 58 градусов. Диксон не слышу. Р. Т.*).

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

Данилин.

12 июля, 23 часа 8—10 минут. Проходим циклон. Полет слепой. Все в порядке. **Данилин.**

13 июля. 0 часов 15 минут. Проходим циклон. Нахожусь на широте 86 градусов, долготе 58 градусов. Высота полета 4.500 метров.

Данилин.

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

3 часа 14 минут. Подошли к полюсу. Высота полета 2.700 метров. Путевая скорость 160 километров в час. Температура воздуха минус 8 градусов. Самочувствие экипажа хорошее. Все в порядке.

Данилин.

4 часа 50 минут. Нахожусь на широте 88 градусов, долготе 120 градусов. Все в порядке. **Данилин.**

13 июля. 10 час. 47 минут. Нахожусь над проливом Мельвиль. Все в порядке.

Данилин.

11 часов 15 минут. Нахожусь на широте 74 градуса, долготе 120 градусов. Слушайте меня на волне 52,92 метра, передавайте на волне 34,8 метра.

Данилин.

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

Данилин.

Нашими северными пунктами принято:

15 часов 21 минута. Нахожусь на широте 66 градусов, долготе 122 градуса. Все в порядке.

Данилин.

19 часов 35 минут (по Московскому времени). Нахожусь на 58 градусе широты, 120 градусов долготы.

Данилин.

22 часа 20 минут. Нахожусь широта 55 градусов, долгота 120 градусов. Высота полета—4.000. Вас не слышу. Все в порядке. **Данилин.**

*) Р. Т.—позывные самолета „АНТ-25".

Герой Советского Союза Мазурук следит за полетом „АНТ-25"

Сейчас же после старта из Москвы за беспосадочным полетом товарищей Громова, Юмашева и Данилина начали следить полярные станции советской Арктики. К приему радиограмм с самолета «АНТ-25» приготовились многие арктические рации.

Рано утром 12 июля в Главном управлении Северного морского пути получена радиограмма от находящегося в бухте Тихой Героя Советского Союза тов. Мазурука. Он сообщает:

—На острове Рудольфа сейчас плохая погода. При первой возможности вылетаю туда. В случае, если такой возможности не представится, буду вести разведку погоды. Следить за перелетом с Гукера. Аэродром здесь хороший. Имеем бортовую рацию.

СЧАСТЛИВЫЙ ПУТЬ!

Краснокрылый воздушный корабль был готов к дальному 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 центральным полярным бассейном. В районе полюса шли дожди. И даже в Москве яркие солнечные дни сменила холодная дождливая погода, напоминавшая начало осени.

Днем 11 июля состоялось совещание, на котором присутствовали члены правительственной комиссии по перелету, экипаж самолета „АНТ-25" и виднейшие советские метеорологи и инженеры, снаряжавшие самолет в далекий путь. Долго и тщательно обсуждались условия перелета и, в конце концов, все пришли 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—товарищи Громов, Юмашев и Данилин, повинуясь настояниям врача Борщевского, после ужина отправились спать. Притих корпус, в котором проводили ночь перед полетом 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 своим 75-часовым беспосадочным полетом. Юмашев—высотными рекордами с большой нагрузкой. Данилин—отличным вождением по курсу целых звеньев и эскадрилий боевых самолетов. Страна поручила им трудное и ответственное дело—закрепить результаты замечательного рейса Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова. Страна, весь народ знает, что это новое почетное сталинское задание будет выполнено с честью.

Уходила короткая летняя ночь. Туман отступал к опушке леса, окружающего аэродром. Одна за другой прибывают машины. Для проводов летчиков собираются их близкие, друзья и товарищи по работе. Среди провожающих нарком оборонной промышленности тов. Рухимович, зам. наркома обороны, командарм 2 ранга тов. Алкснис, нарком связи тов. Халепский, профессор Туполев, Герои Советского Союза товарищи Шмидт, Спирин, Бабушкин, Шевелев, начальник ЦАГИ тов. Харламов, комдив Бажанов и другие. Прибыли также многочисленные представители советской и иностранной печати.

В 2 часа 25 минут к главному зданию аэродрома под'езжает автомобиль. Из него выходит Герой Советского Союза М. М. Громов. Собравшиеся тепло приветствуют славного командира воздушного корабля. Тов. Громов, сопровождаемый знаменитым штурманом экспедиции на Северный полюс, Героем Советского Союза тов. Спириным, проходит в столовую завтракать. Через 2—3 минуты приезжают и его товарищи—Данилин и Юмашев.

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

Становится совсем светло. Ясно вырисовывается 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 Холин укладывает в корзину самолета бортовый паек. 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. Синоптик Клемин передает тов. Юмашеву карту погоды на трассе. Крепкие пожатия рук, поцелуи, пожелания счастливого пути. В воздухе рассыпается первая ракета—сигнал приготовиться к вылету. Стартовая дорожка освобождается от автомашин.

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 машут фуражками, желая скорого свидания летчикам.

Управляемый мужественной и уверенной рукой Героя Советского Союза М. М. Громова, самолет держит курс на север, туда к полюсу, к берегам Северной Америки. Все безотрывно смотрят на далекий, с каждой минутой светлеющий горизонт, смотрят пристально, но уже не видно черной точки, она делает дело. Победно разметнув гигантские красные крылья, она демонстрирует могущество советской авиации, устремляясь вдаль и вдаль.

Счастливый путь гордые советские летчики, любимые сыны родины!

„АНТ-25" НАД ОСТРОВОМ РУДОЛЬФА

ОСТРОВ РУДОЛЬФА, 12. (*Молния, ТАСС*). В 22 часа 01 минуту самолет «АНТ-25», совершающий перелет из Москвы в Северную Америку через Северный полюс, прошел контрольный пункт острова Рудольфа.

Начальник зимовки на о. Рудольфа *Либин.*

НАД СЕВЕРНЫМ ПОЛЮСОМ

Экипаж самолета „АНТ-25", пролетая в районе Северного полюса, послал в 2 часа 7 минут следующее приветствие зимовщикам дрейфующей полярной станции „Северный полюс":

„Привет завоевателям Арктики Папанину, Кренкелю, Ширшову, Федорову.

Экипаж самолета „АНТ-25":

Громов, Данилин, Юмашев".

Поздравление отважным летчикам

„АНТ-25" идет точно по разработанному графику. Над полюсом он должен был пройти в 3 часа 27 минут. Самолет достиг полюса в 3 часа 14 минут. В связи с успешным ходом перелета штаб перелета послал экипажу самолета „АНТ - 25" следующее поздравление:

„Рады блестящему ходу перелета. Поздравляем с рекордным временем достижения полюса. Желаем полного успеха. **Штаб".**

Отклики за границей на второй беспосадочный перелетМосква—Северный полюс—США

САН-ФРАНЦИСКО, 13. Калифорнийские газеты уделяют большое внимание трансполярному перелету самолета «АНТ-25». Газеты помещают под крупнейшими заголовками последние сообщения о ходе перелета, а также фотографии и биографии товарищей Громова, Юмашева и Данилина. Огромный интерес к перелету еще более усиливается по мере приближения „АНТ-25". Публика с жадностью расхватывает газеты, слушает сообщения по радио. Из редакций газет беспрерывно звонят в советское консульство и в сигнальный корпус армии США, запрашивая сведения о ходе перелета.

НЬЮ-ЙОРК, 13. Нью-норкские вечерние газеты помещают на видном месте подробные сообщения о перелете самолета «АНТ-25».

Газета „Таймс", выходящая в Лос-Анжелос, пишет, что «на путях воздушного сообщения через Северный полюс становится все оживленнее. Вслед за первым перелетом трех советских летчиков, приземлившихся в Ванкувере, последовал другой перелет. Северный полюс завоеван и, повидимому, в дальнейшем для авиации нет границ».

ПРАГА, 13. Вся чехословацкая печать уделяет большое внимание новому перелету советских летчиков через Северный полюс в США. Все газеты перепечатывают сообщения о старте самолета „АНТ-25" и ходе перелета. Даются также подробные биографии участников перелета. Некоторые газеты, как, например, „Лидове новины", публикуют все радиосообщения с борта самолета «АНТ-25».

СТОКГОЛЬМ, 13. Все шведские и норвежские газеты уделяют второму перелету Москва—Северный полюс—США еще больше внимание, чем они уделяли первому перелету. Все газеты помещают подробные сообщения о снаряжении самолета, биографии участников перелета и т. д. Ряд газет в заголовках подчеркивает, что самолет блестяще снаряжен, а летчики и, в первую очередь Герой Советского Союза Громов, широко известны, как выдающиеся пилоты.

О награждении товарищей Реденса С. Ф., Радзивиловского А. П., Якубовича Г. М., Лебедева С. И. и других

Постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

За образцовое и самоотверженное выполнение важнейших заданий правительства наградить;

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1. *Реденса* Станислава Францевича,
2. *Радзивиловского* Александра Павловича,
3. *Якубовича* Григория Матвеевича,
4. *Лебедева* Сергея Ивановича.

ОРДЕНОМ „КРАСНАЯ ЗВЕЗДА"

1. *Столярова* Александра Павловича,
2. *Персиц* Михаила Иосифовича,
3. *Наседкина* Алексея Алексеевича,
4. *Михайлова* Василия Ивановича,
5. *Карнаух* Назария Васильевича.

ОРДЕНОМ „ЗНАК ПОЧЕТА":

1. *Шейдена* Петра Ароновича,
2. *Фомушкина* Дмитрия Ивановича.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **М. КАЛИНИН.**

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР **А. ГОРКИН.**

Москва, Кремль. 11 июля 1937 года.

В КРАЙКОМЕ ВКП(б)

Крайком партии отметил, что отчетно-выборные собрания профсоюзов на предприятиях Барнаула проходят неудовлетворительно. Собрания проходят на низком уровне самокритики. В ходе отчетных собраний, выдвижении, обсуждении кандидатур в профорганы допущены грубые нарушения профсоюзной демократии, инструкции ВЦСПС о выборах (пимокатный, овчино-шубный заводы, меланжевый комбинат и другие).

Барнаульский Горком партии после решений Крайкома ВКП(б) от 15 и 25 июня о ходе отчетно-выборных собраний не улучшил своего руководства этой важнейшей политической кампанией.

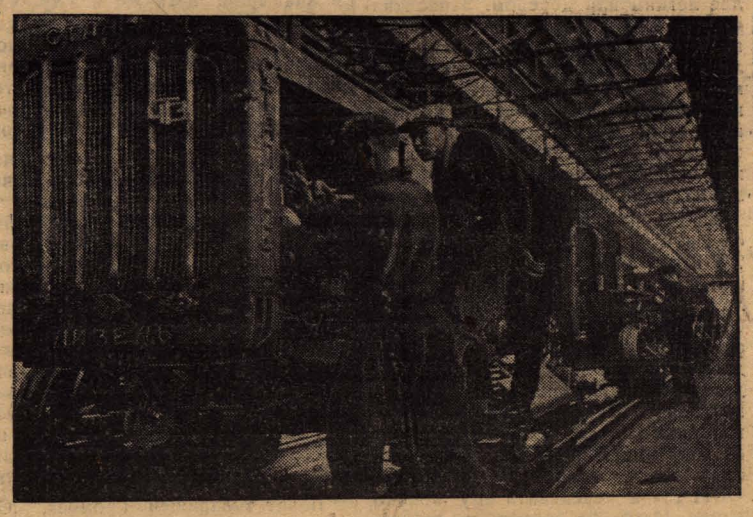
Не заслушивало бюро первичные парторганизации о ходе отчетно-выборных собраний профсоюзов, не мобилизовало своих инструкторов на проверку и оказание помощи парторганизациям, в силу чего многие первичные парторганизации выборы профорганов предоставили самотеку (24 срыва профсоюзных собраний только на меланжевом комбинате). Изучению, подбору кадров профорганы не уделяли должного внимания, в результате имеются случаи обоснованных отводов кандидатур, рекомендованных местными парторганизациями (овчино-шубный завод)

Крайком обязал Барнаульский Горком ВКП(б) немедленно выправить указанные выше ошибки, допущенные в проведении отчетно-выборных собраний профсоюзов и 15 июля сообщить Крайкому, что сделано для улучшения организации и руководства отчетами и выборами профсоюзов.

На станции „Северный полюс"

12-го, в 7 часов вечера, с дрейфующей станции «Северный полюс» сообщили последние координаты. К этому времени станция находилась на 88 градусе 12 мин. широты и 2 градуса западной долготы.

Над зимовкой шел снег, был туман. Видимость составляла 500 метров. Дул западный ветер силой в один балл. Термометр показывал 0 градусов.



Челябинским тракторным заводом им. Сталина освоено производство 65-сильных гусеничных тракторов с дизельными моторами. На снимке: сборка гусеничного трактора на главном конвейере сборочного цеха.

Фото Н. Мозенцева (Союзфото).

ПОГРАНИЧНИК ГОНЧАРОВ ЗАДЕРЖАЛ ШПИОНА

СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ГРАНИЦА, 13. Темная ночь. Пограничник Владимир Гончаров, получив задание, покинул заставу. Вместе со своим верным другом собакой «Джек» он отправился на границу.

Местность была ровной, возвышенностей мало. То здесь, то там дорогу преграждали канавы. Собака настойчиво пробиралась через сплошной кустарник, чутко прислушиваясь к каждому шороху.

Неожиданно она резко рванула в сторону и пошла в тыл. Пограничник следовал за ней, зорко оглядываясь вокруг. Почуяв след, собака шла уверенно вперед. Так прошел десяток минут. Вдруг сильным рывком собака бросилась вперед и сбила с ног нарушителя. Он оказался шпионом, пробиравшимся на нашу сторону со специальным заданием одного иностранного государства.

Владимир Гончаров—дисциплинированный пограничник, отличный стрелок, много работает над собой. Служба на границе научила его настороженности, сделала его глаз острым.

Извещение

17-го июля с. г., в 6 часов вечера, в зале парткабинета созывается **пленум Городского совета** с повесткой дня:

О работе Горстройтреста (докл. тов Трелин).

Явка для членов и кандидатов Горсовета обязательна.

Президиум Горсовета.

СССР—Северный полюс—Северная Америка

Михаил Михайлович ГРОМОВ

М. М. Громов принадлежит к тому счастливому поколению пилотов, вся жизнь которых тесно связана с историей советской авиации.

В 1916 году — 17 лет — он переходит из Московского высшего технического училища на Авиационные теоретические курсы профессора Жуковского. Лекции Жуковского, Ветчинкина, Муравьева были для Громова самыми счастливыми часами занятий.

Шло жаркое лето 1917 года. С фронта поступали тревожные сообщения. Курсы готовились к экстренному выпуску. На аэродроме вскоре начались практические занятия. Однажды во время занятий Громов обратил внимание на человека в штатском, резко выделяющегося своей атлетической фигурой в группе офицеров. Один из офицеров представил его курсантам: «Борис Иллидорович Россинский. Он вам покажет воздух».

Россинский повел курсантов в ангар. Из пулеметного сарая вывели «Фарман—30». Машина показалась Громову чудом техники. Он окончил первую часть теории на «отлично» и ему предоставили право первым получить воздушное крещение. Громов влез в машину и под управлением Россинского самолет поднялся в воздух. Потолок «Фармана» не превышал 200 метров. Аэроплан летал кругами у самой земли, часто садясь в поле и вновь поднимаясь.

Когда вылезали из машины, знаменитый русский летчик похвалил Громова и сказал:

—Заходите, еще полетаем.

Закончив теорию, курсанты Жуковского перешли в июне 1917 года в Московскую авиационную школу. Началась пора летной учебы. За две недели Громов «налетал» 43 минуты. Раньше всех он получил право на самостоятельный полет.

Наступила Октябрьская революция. В борьбе за советскую авиацию Михаил Громов воспитывался и политически закалялся. Вместе с Россинским он организовал из молодых пилотов добровольную дружину для охраны. В школу прибыла комиссия. Она предложила ученикам один вопрос: «Будут ли они, закончив обучение, бомбить белых?» Речь шла об обыкновенных вещах: кто — на чьей стороне? На заседании комиссии присутствовал и Россинский, целиком перешедший на сторону революции. Вызвали пилота Громова. Выслушав его ответы, Россинский сказал:

— Ну, это наш!

Началась новая, напряженная жизнь. Разгоралась гражданская война. Фронт настойчиво требовал новых летчиков. Громов прекращает учебные занятия и едет на Восточный фронт. На передовых позициях он выполняет ряд важных боевых операций. Бесстрашными разведками раскрывает орудия «зеленых», бомбит батальон Колчака и ударные офицерские полки. Он забирается в глубокий тыл белых, метко поражая его уязвимые места. Но вскоре болезнь пригвоздила молодого пилота к постели. Поправившись, он возвращается в Московскую авиационную школу, где приступает к инструкторским занятиям. Имя Громова быстро становится известным в советской авиации. В 1924 году он вместе с другими лучшими мастерами авиации работает инструктором в ударной школе летчиков, чтобы обеспечить срочный выпуск боевой группы пилотов-специалистов по стрельбе и бомбометанию. В числе его учеников был В. П. Чкалов — ныне Герой Советского Союза.

Громов — страстный спортсмен-атлет. К охоте, стрельбе в цель, физкультуре он пристрастился с 10 лет. В 1916 году он вступил в спортивный клуб «Санитас» и вскоре уже участвовал в состязании тяжелоатлетов на первенство этого общества. Громов занял в этом состязании второе место. В 1923 году он завоевал звание чемпиона СССР в тяжелом весе по поднятию тяжестей. Спортивные занятия давно вошли в жизненный регламент Громова. В спорте летчик видит прекрасное средство для всестороннего развития организма, ориентировки и дисциплины.

Громов еще художник и скульптор. Искусством он занимается с 16 лет.

В 1924 году Громов перешел на работу в Научно-испытательный институт военно-воздушных сил в качестве летчика-испытателя. С этих пор его жизнь связана с испытанием машин новых систем и большими перелетами, составляющими рубежи в его летной практике.

Пережив разруху и голод, страна начала воздвигать новые заводы, создавать новые отрасли промышленности, свою авиационную индустрию. Успехи советских авиационных заводов растут с такой быстротой, что уже в 1925 году страна смогла снарядить свои машины в большой перелет Москва — Пекин протяжением в 7 тысяч с лишним километров. Одну из этих машин «Р-1» пилотировал Громов.

— Самым радостным днем моей жизни, — говорит Громов, — был день, когда я узнал, что поведу в большой перелет **нашу машину с нашим мотором.**

После 33-дневного перелета участвовавшие в нем 6 машин приземлились в Пекине. Вернувшись из Пекина, он с головой уходит в работу авиационной промышленности. Он вносит рационализаторские предложения, помогает двигать вперед разработку конструкций и его смелая фантазия нередко оплодотворяет мысль конструкторов.

Ровно через год после завершения перелета Москва — Пекин он отправляется в перелет вокруг Европы и блестяще завершает его. В 1929 г. Громов совершает второй европейский перелет на самолете «АНТ — 9» «Крылья Советов».

В 1934 году Громов вновь потряс авиационные круги всего мира своим полетом на дальность по замкнутой кривой. Он закрепляет за советской авиацией новый мировой рекорд. Но так как СССР не состоял членом Международной авиационной федерации, рекорд Громова не был зарегистрирован. Михаил Михайлович Громов продолжает усиленно работать над испытанием новых машин.

За годы своей работы в качестве пилота он летал больше, чем на 70 машинах различных систем и испытал несколько десятков машин новых конструкций.

Громов летает около 20 лет. За это время он был награжден орденом Красного Знамени, дважды орденом Красной Звезды. Он награжден также серебряным оружием и грамотой ВЦИК. За проявленное геройство и самоотверженную работу в достижении мирового рекорда в полете по кривой на самолете «РД» Громову было присвоено звание Героя Советского Союза и вручен орден Ленина.

Сергей Алексеевич ДАНИЛИН

Когда С. А. Данилина спрашивают, в чем состоит его штурманская работа, он просто отвечает:

—Я обязан провести самолет к назначенному пункту в наикратчайший срок, по самому короткому пути и с наименьшим расходом горючего.

За этой простой формулой скрываются, однако, огромные знания, добытые в результате постоянной настойчивой учебы.

Один из лучших советских аэронавигаторов — Сергей Алексеевич Данилин родился в 1901 году в Москве, в семье железнодорожного служащего. 18 лет, после окончания Московского коммерческого училища, он вступает добровольцем в Красную армию и в ее рядах защищает свою родину от белогвардейских банд и полчищ интервентов. Через год он впервые знакомится с авиацией. Способного Данилина посылают в Высшую аэрофотосъемочную школу, а в 1922 году его уже видят в стенах Научно-испытательного института Военно-воздушного флота.

Аэронавигационное отделение института стало развертывать в те годы большую исследовательскую работу. Изучались новые методы воздушной навигации, способы учета и определения ветра в полете, определения путевой скорости, сносов. Штурман Данилин принял активное участие в разработке всех этих вопросов. Он не только составлял теоретические расчеты исследования, но и проверял их на практике. Данилин участвовал в ряде продолжительных полетов.

В 1925 году Данилин вместе с летчиком Томашевским совершил первый в стране продолжительный полет на самолете «АНТ—14», длившийся 12 часов 10 минут.

Через несколько лет — в 1929 году— Данилин принял участие в скоростных состязаниях. Эскадрилья из 13 машин отправилась в скоростный перелет по маршруту Ленинград — Витебск — Смоленск — Горький — Казань — Оренбург — Уфа — Пермь — Вятка — Ярославль — Ленинград с посадкой в каждом из этих пунктов. Полёт продолжался двое суток. Шла борьба за скорость. В этом соревновании испытывались не только советские машины, но и проверялось качество пилотов. Летчики ревностно оспаривали первенство. Победителем в этих состязаниях вышел командир эскадрильи —опытный штурман Данилин, первым прилетевший на самолете «Р—1» к финишу.

С каждым годом росла советская авиация—страна получала от своих заводов все новые и новые машины, отличающиеся высоким потолком и большой скоростью. В 1932 году был совершен выдающийся высотный скоростный перелет из Харькова в Москву. 6 кораблей шли на высоте в 6,5 тысячи метров. Полет закончился блестяще. Точно к цели привел самолеты штурман Данилин.

Данилин участвовал затем в других выдающихся полетах, — в 1934 году он в качестве штурмана летел на самолете «АНТ—6» с советской авиационной делегацией в Прагу. Вместе с Громовым он совершил скоростный перелет на новом самолете «АНТ—35» по маршруту Москва — Ленинград — Москва с посадкой в Ленинграде. На этом же самолете он летал в Париж на международную авиационную выставку.

За выдающиеся успехи в области овладения авиацией Сергей Алексеевич награжден орденом Красной Звезды.

В жизни Данилина учеба стала органической потребностью. Он все время учится, внимательно следит за специальной литературой, за новинками, из которых можно почерпнуть что-либо для себя полезное. Особо с жадностью он впитывает все,что относится к аэронавигации. Но он не только учится, но и учит молодое поколение советских пилотов высокому искусству штурманского дела. Его 15-тилетний опыт стал достоянием широких летных советских кругов. Молодые пилоты хорошо знают Данилина по его аэронавигационному учебнику, выпущенному специально для школ летчиков.

Данилин абсолютно уверен в успешном завершении перелета через Северный полюс. И все же вплоть до последнего дня перед стартом он внимательно перечитывал учебники, справочники, пересматривал таблицы, проверял карты, снова анализировал весь свой долголетний опыт штурманской работы.

Андрей Борисович ЮМАШЕВ

В юности Андрей Юмашев страстно увлекался живописью и никогда не думал быть летчиком.

16-ти лет—в 1918 году—он вступает добровольцем в Красную армию и через год вместе с бригадой курсантов артиллерийских командных курсов отправляется на Южный фронт. После ликвидации белогвардейских банд Юмашев оканчивает артиллерийские курсы и 1 мая 1921 года становится красным командиром.

Дальше идет работа в частях Красной армии, напряженная учеба. В конце 1922 года Юмашев поступает в летную школу, успешно оканчивает ее, осваивает летное дело на практике, быстро и уверенно приобретает навыки вождения самолетов.

5 марта 1924 года молодой пилот совершает первый самостоятельный взлет. Осенью этого же года Юмашев становится летчиком - истребителем. Через несколько месяцев он оканчивает школу воздушного боя.

В Киеве, куда он был назначен в авиационную часть, Юмашев познакомился с молодым авиаконструктором В. Грибовским. Под его влиянием Юмашев увлекся планеризмом и вскоре стал конструктором и парителем-планеристом.

В 1925 году он появляется на международных планерных состязаниях в Коктебеле, где устанавливает на своем планере ряд рекордов на дальность и высоту.

С каждым годом растет число летных специальностей Юмашева. В 1926 году он уже инструктор воздушного боя. Через год он назначается летчиком-испытателем.

За 10 лет он облетал около 80 различных типов легких и тяжелых машин. Не раз ему и машине грозила гибель, но он всегда сохранял хладнокровие, молниеносно принимал смелые решения и из любого рискованного положения выходил победителем. Благодаря своим недюжинным способностям, настойчивости и смелости, Юмашев становится выдающимся летчиком-испытателем, одним из лучших специалистов по штопорам, слепым полетам, по вождению тяжелых машин.

Москвичи всегда любуются во время праздников прекрасными парадами советских воздушных эскадрилий.

Юмашев — постоянный участник парада. То он идет впереди всех самолетов, то он летит на последней модели скоростного самолета, то показывает фигуры высшего пилотажа.

Два с половиной года Юмашев командует воздушной эскадрильей и за личные успехи в области овладения авиационной техникой награждается орденом Красной Звезды.

За активную оборонную работу в Осоавиахиме он награжден золотыми часами.

А. Б. Юмашев многократно участвовал в больших и малых перелетах, летал за границу в качестве командира корабля во время визита командарма 2 ранга тов. Алксниса в Чехословакию.

Переломным пунктом своей жизни Андрей Борисович считает 1933 год. Когда он хочет отметить какое-либо относящееся к нему событие, он всегда говорит:

«Это было по 1933 год» или «Это было после 1933 года». Летом 1933 года во время физкультурного парада на Красной площади Юмашев впервые разговаривал с товарищем Сталиным. Лучший друг советских летчиков товарищ Сталин подробно расспрашивал Юмашева о совершенном им только-что трудном перелете. Тепло распрощавшись с пилотом, товарищ Сталин пожелал ему дальнейших успехов.

—Надо много и хорошо летать!—долго повторял про себя после этой встречи Юмашев.

Весной 1936 года Юмашев вел в Прагу самолет «АНТ—6», на котором находилась советская авиационная делегация. Во время этого полета он внимательно изучает свою машину при большой нагрузке, и уже тогда у него возникает мысль совершить на «АНТ—6» ряд рекордных полетов. Желание его быстро осуществилось.

11 сентября 1936 года он поднялся на «АНТ—6» на высоту 8.102 метра с грузом в 5 тонн. Через несколько дней —16 сентября — он поднимает 10 тонн на высоту 6.605 метров. Рекорд следует за рекордом. 20 сентября Юмашев на этой же машине поднимает 12 тонн груза на высоту 2 тысячи метров. И, наконец, 28 октября он устанавливает новый международный рекорд полета с грузом в 5 тонн. Он достигает высоты в 8.980 метров, побив тем самым свой прежний рекорд от 11 сентября. После того, как Юмашев совершил один из своих рекордных высотных полетов с грузом,он получил приветствие от товарища Сталина:

«Поздравляю с достижением рекорда высоты на четырехмоторном самолете «АНТ—6».

Желаю вам новых успехов.

Жму руку.

И. Сталин»

Радости Юмашева не было границ. Приветствие любимого вождя было для него самой высокой наградой. В своем ответе он писал:

«Мы, летчики Страны Советов, вдохновлены величайшей любовью к своей родине, большевистской партии и к Вам — наш вождь, друг и учитель, чье внимание и заботу мы ощущаем всегда и во всем. Как летчик-испытатель, я сделаю все, что от меня зависит, чтобы машины, испытанные мною, были в руках героических летчиков нашей славной Красной армии грозным и бесперебойно действующим оружием».

Как мы готовили перелет

БЕСЕДА С НАЧАЛЬНИКОМ ШТАБА ПЕРЕЛЕТА В. И. ЧЕКАЛОВЫМ

Отважный экипаж «АНТ-25», возглавляемый Героем Советского Союза товарищем Громовым, летит из Москвы в Северную Америку через Северный полюс, чтобы еще раз проверить воздушную трассу, проложенную Чкаловым, Байдуковым и Беляковым. Этот путь является кратчайшим воздушным путем между СССР и Америкой. Его открыла наша великая родина и она же сегодня ставит перед собой конкретную задачу—уже в этом году добиться реальных результатов по установлению воздушной связи между СССР и Северной Америкой через Северный полюс.

Подготовка к полету „АНТ-25" началась 11 июня—на другой же день после разрешения полета правительством. Громов, Юмашев и Данилин поступили в распоряжение врачей с 15 июня. С тех пор они почти безвыездно жили на Щелковском аэродроме. Врачи установили для них строгий предполетный и полетный режим. В течение этого времени товарищи Громов, Юмашев и Данилин провели несколько тренировочных полетов. В ночь на 2 июля они находились в воздухе 10 часов, летая на высоте 5—6 километров. Во время этого полета они проверяли кислородную аппаратуру и аэронавигационные приборы.

В оборудовании самолета большую роль сыграли предприятия тяжелой, оборонной и легкой промышленности. Мотор был построен и подготовлен к перелету коллективом рабочих завода имени Фрунзе.

Во время подготовки самолета «АНТ-25» был учтен опыт перелета Чкалова. Самолет несколько облегчен за счет внутреннего переоборудования, главным образом за счет замены одного металла другим—более легким или деревом. Запас жидкого кислорода на самолете Громова по сравнению со чкаловским увеличен в три раза. Взято также намного больше антиобледенительной незамерзающей жидкости, которая во время полета предохраняет винт самолета от появления на нем ледяной корки. Новое внесено в организацию радиосвязи самолета с землей.

На территории Советского Союза слушать передачу с самолета «АНТ-25» будут около 20 полярных станций и все суда, находящиеся в Белом, Баренцовым морях, а также в Северном Ледовитом океане. Все станции будут получаемые ими сведения с самолета немедленно передавать главной станции, расположенной под Москвой и работающей на коротких волнах. Только эта радиостанция имеет право держать непосредственную связь с самолетом «АНТ-25» и передавать ему необходимое. Наготове стоит и станция имени Коминтерна, работающая на длинных волнах. В случае каких-либо осложнений по распоряжению штаба перелета она через 5 минут может начать работать с самолетом. Одновременно с главной станцией будет работать радиостанция острова Диксон. Через 2 минуты после того, как самолет Громова получит очередную сводку главной станции, диксоновский радиоцентр передает ему копию этой сводки. Это делается для того, чтобы в случае, если будут какие-нибудь осложнения с приемом передачи главной станции, самолет был бы все же обеспечен необходимой для него сводкой о погоде. По этим же копиям экипаж „АНТ-25" сможет проверять правильность принятых материалов.

По такому же принципу будет организована радиосвязь с самолетом, когда он будет находиться над Северной Америкой. Все радиостанции, расположенные на территории Канады и Соединенных Штатов Америки, будут принимать с самолета сообщения и немедленно передавать двум главным станциям, находящимся в Анкоредже (Аляска) и Сиэтле (США). Только эти две станции имеют право держать прямую двухстороннюю связь с самолетом тов. Громова. Первой начнет работать станция, расположенная в Анкоредже. Ее будет дублировать радиостанция Корта Смитс, расположенная у Большого Невольничьего озера, в северной части Канады. Эта станция хорошо слышала самолет Чкалова. Когда самолет «АНТ-25» будет удаляться в глубь американского материка, с ним начнет поддерживать двухстороннюю связь главная радиостанция, находящаяся в США.

По-новому организуется наземная радиосвязь между Америкой и СССР. В случае особой необходимости может быть немедленно установлена радиотелефонная связь между Номом и Анадырем, а также между Сиэтлем и Хабаровском. Такая связь даст нам возможность очень быстро получить необходимые сведения о продвижении самолета. Кроме того, устанавливается радиотелефонная связь между Москвой и Америкой.

Огромную работу проделали наши метеорологи по составлению точных карт прогнозов и обеспечению экипажа в пути всеми необходимыми сведениями о погоде. Они провели тщательное наблюдение над погодой в Центральном полярном бассейне и проследили за ней в течение довольно продолжительного времени вдоль всей трассы. Большую помощь в этом деле им оказала дрейфующая полярная станция в районе Северного полюса. Значительные коррективы в наши сведения о синоптических процессах в районе Северного полюса внесли Чкалов, Байдуков и Беляков.

Полет товарищей Громова, Юмашева и Данилина безусловно даст новый, ценный материал для изучения великой воздушной трассы СССР —Северная Америка.

Американская печать о перелете Громова, Юмашева, Данилина

ЛОНДОН, 12. Большая часть газет поместила сообщение о начале нового беспосадочного перелета Москва—Северный полюс—Северная Америка. Особенно выделяют сообщение о перелете газеты „Дейли экспресс", „Ньюс кроникл" и „Дейли телеграф".

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

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 нашем распоряжении находились лишь оставшиеся от времени гражданской войны старомодные аэропланы с крайне ограниченными возможностями. Наша родина тогда только начинала оперяться, отращивать свои молодые, крепкие авиационные крылья. В этой созидательной работе принимала участие вся страна. Я знал, что наступит время, когда мы, советские летчики, сможем, с гордостью за свою родину, на прекрасных советских самолетах демонстрировать новые и новые победы над воздушной стихией. И я не ошибся. Это время наступило, моя мечта стала реальностью. Мы отправляемся в перелет по великой сталинской воздушной трассе Москва—Земля Франца-Иосифа—Северный полюс—Северная Америка, проложенной товарищами Чкаловым, Байдуковым и Беляковым.

I

В 1925 году я совершил свой первый большой перелет Москва—Пекин протяжением свыше 7 тысяч километров. 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 взволновало. С 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 аррошаровскому—вокруг Европы в три дня. Полет закончился успешно, рекорд Аррошара остался позади и я был полон гордости за свою родину, за наши самолеты и моторы. Французские летчики оказали мне высокую честь, избрав «как лучшего летчика мира 1926 года» членом своего клуба «Старых стволов».

Возвратившись из этого перелета, я продолжал работать в качестве летчика-испытателя.

В 1929 году я совершил второй европейский перелет на самолете «АНТ-9» («Крылья 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 1934 году страна доверила мне испытание величайшего в мире сухопутного самолета «Максим Горький», вызвавшего восхищение во всем мире.

II

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 году из Парижа в Аравию и покрывшему, примерно, за 45 часов около 4,5 тысячи километра. Почти одновременно два капитана французской службы—Жирье и Дордильи—вылетели на самолете «Бреге» 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 беспрерывного полета он покрыл рекордное расстояние между Нью-Йорком и Парижем—около 6 тысяч километров. Первенство перешло затем к англичанам, после к итальянцам, а от них к французам. Кост и Беллон покрыли на «Бреге» расстояние от Парижа до Цицикара, равное 7.900 километров.

В 1933 году французские летчики Кодос и Росси на моноплане „Блерио" пролетели 9.104 километров по маршруту Флойт-Бянет (Северная Америка)—Райяк (Сирия).

Но все эти перелеты, как правило, проходили по самым удобным трассам. Перелет Кодоса и Росси был проведен по местности, изобилующей радиостанциями, в районе, где находилось много пароходов, передававших самолету 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 мировые рекорды. Для этого они могли выбрать более легкую, изученную трассу.

III

В 1936 году Юмашев, Данилин и я начали готовиться к дальнему беспосадочному перелету. В наше распоряжение был предоставлен самолет „АНТ-25".

Весной 1937 года вместе с Чкаловым, Байдуковым и Беляковым мы подали соответствующую заявку правительству с просьбой разрешить нам перелет из СССР в Америку через Северный полюс.

10 июня меня вызвали к товарищу Сталину. Войдя в кабинет, я увидел за большим столом товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова. Здесь же находились народный комиссар тяжелой промышленности тов. Межлаук, народный комиссар оборонной промышленности товарищ Рухимович, заместитель наркома обороны командарм 2 ранга тов. Алкснис и профессор А. Н. Туполев.

Иосиф Виссарионович, приветливо улыбаясь, крепко пожал мою руку. Тепло приветствовали меня также товарищи Молотов и Ворошилов.

Я изложил свою просьбу: разрешить мне вместе с Чкаловым перелететь через полюс. Подробно доложил о моем плане перелета, рассказал о машине и моторе. Началось обсуждение. Товарищ Сталин, выслушав все доводы за и против перелета, заявил, что он голосует за удовлетворение нашей просьбы, но одновременно потребовал, чтобы мы не рисковали и в случае необходимости сели в любом пункте Северной Америки.

IV

Итак мы летим через Северный полюс по великой сталинской трассе. В этот дальный путь мы отправляемся на такой же машине, как и та, на которой совершили свой перелет товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков. На крыльях нашего самолета яркими белыми буквами начертано: „АНТ-25".

Длительная работа над конструкцией этого самолета, тщательная тренировка, многократные испытания дали нам возможность приступить к организации этого дальнего полета по прямой линии. В этом полете огромную услугу окажет мне тот опыт, который я приобрел в сентябре 1934 года. На самолете „АНТ-25" я вместе с товарищами Филиным и Спириным продержался тогда в воздухе 75 часов и покрыл за это время по замкнутой кривой расстояние в 12.411 километров. Мы летали сначала на небольшой высоте. На вторые сутки мы уже набрали высоту в 3 тысячи метров. Вскоре после того как навстречу самолету стал надвигаться фронт кучевой облачности, мы вынуждены были подняться еще выше. На 5.000-метровой высоте у нас отказалось работать радио и замерзли взятые для питья нарзан и чай. Мы были одеты достаточно тепло и все же мерзли от холода. Кабина не была утеплена.

Самолет шел над территорией Харьковской и Днепропетровской областей, но временами мы чувствовали себя как в Арктике. Это было на третий день полета. Из Москвы шел грозовой фронт, Харьков грозил сплошной слоистой облачностью. Мы летели, ориентируясь только на приборы. Это было очень трудно после стольких часов беспрерывного полета.

Перелет из Москвы в Америку через Северный полюс представляет, конечно, неизмеримо большие трудности. Мы летим по неизведанным местам и, кроме того, огромное расстояние по прямой лишает возможности заранее точно сделать метеорологический прогноз. Это подтвердил полет Чкалова, Байдукова и Белякова. Они над океанами и льдами большую часть пути прошли в слепом полете. Около 72 градусов широты Чкалов, Байдуков и Беляков встретили циклон и вынуждены были свернуть в сторону, к Земле Франца-Иосифа. Пробивая облачность, самолет обледенел и лед держался на плоскостях больше 20 часов. На всем протяжении маршрута от Москвы до Ванкувера погода не благоприятствовала полету.

Учитывая это, мы решили несколько изменить маршрут своего полета. Вылетев из Москвы, возьмем курс на Новую Землю, а отсюда на остров Рудольфа и дальше—по меридиану Рудольфа к Северному полюсу.

Самолет «АНТ-25» как бы специально создан для нашего перелета. Я уже говорил о способности его покрывать дальние расстояния. Советская техника оборудовала наш самолет новейшими аэронавигационными приборами. Хотя он и является однотипным с самолетом Чкалова, но имеет от него некоторые отличия. «АНТ-25» обладает двойным управлением. Второй пилот, т. Юмашев, и я можем, не сходя со своих мест, управлять самолетом. Кроме того, это дает нам возможность в тяжелых условиях управлять самолетом вдвоем одновременно. Для облегчения пилотирования самолета по солнцу мы сами разработали один очень простой прибор. Сущность его заключается в следующем: на капоте самолета прикрепляется палочка, наблюдение за солнечной тенью которой дает возможность пилоту контролировать курс, даваемый штурманом. Самолет снабжен, конечно, и рацией.

Учитывая опыт перелета товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, мы решили несколько изменить порядок радиосвязи с землей. Ориентировать нас будут сперва две станции—Московская и одна из станций, расположенных в советской Арктике. Перелетев Северный полюс, установим связь также не больше чем с двумя мощными американскими радиостанциями (Сан-Франциско и Сиэтль). Это значительно упростит и сделает более надежной связь самолета с землей.

Для того, чтобы взять больше горючего и максимально облегчить машину, мы освобождаем себя от целого ряда дополнительного аварийного снаряжения. Аварийный запас продовольствия берем не на два месяца, а только на полтора, аптечку вместо десятикилограммовой—полуторакилограммовую. Отказываемся от излишних чехлов для ружей, спальных мешков и так далее. Все это кажется мелочью, но в результате мы имеем дополнительный и очень солидный запас горючего.

Отправляясь в перелет, мы полностью уверены в успехе. Мы заверяем наш великий народ, что с честью выполним почетное задание товарища Сталина.

Наш путь в Северную Америку

Беседа с штурманом С. А. Данилиным

Герои Советского Союза товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков проложили новый кратчайший воздушный путь из СССР в Северную Америку. Они осуществили мечту многих полярных исследователей, пытавшихся связать по воздуху два континента через Северный полюс.

На нашу долю выпала честь доказать всему миру, что полет Чкалова, Байдукова и Белякова не является случайным. Наша страна создала первоклассную авиационную промышленность, которая дает нам возможность установить на этой великой трассе регулярное воздушное сообщение.

На меня, как на штурмана, ложатся в этом полете большие и сложные обязанности. Я должен провести самолет точно по заданному курсу. В этом деле поможет мой 15-летний штурманский опыт. Я не один раз участвовал в дальних и скоростных перелетах, указывая путь целым звеньям и эскадрильям самолетов.

В моем распоряжении на самолете имеется достаточное количество первоклассных точных приборов, которые дала нам наша тяжелая индустрия. Для астрономической ориентировки самолет снабжен солнечным указателем курса (СУК) конструкции инженера Серфеева с секстантом отечественного производства, со всеми таблицами и принадлежностями для расчетов местонахождения по наблюдениям за солнцем, луной, звездами. При астрономической ориентировке особенно необходимыми являются отсчеты точного времени. Для этого у нас—хорошо выверенные хронометры.

На «АНТ-25» имеется также гирополукомпас. Этот прибор позволяет на коротком отрезке времени (до 15 минут) держать без помощи магнитной коррекции заданный курс. Прибор нам крайне необходим, так как вблизи магнитного полюса компасы, в том числе гидромагнитные, работают неправильно.

Самолет обеспечен всеми необходимыми приборами для того, чтобы вести машину вслепую. Имеются авиагоризонтсвариометр, указатели скорости поворота и скольжения, группа приборов, контролирующих работу мотора. В кабине самолета находится также хабонализатор, который показывает качество горючей смеси, поступающей в цилиндры из карбюратора. Он позволит очень точно поддерживать наилучший режим работы модератора.

Нашему полету предшествовала тщательная научная подготовка.

Детально изучили маршрут, его рельеф, климатические данные, расположение земных радиостанций, их мощность. Далее 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 имени Штернберга изготовил для нас таблицы предвычислений 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 аэронавигационные карточки, на которые занесены все сведения, могущие нам потребоваться в полете. Из этих карточек мы всегда узнаем, где находятся ближайшие технические базы (на случай вынужденной посадки) и радиостанция, точно будем знать о рельефе интересующей нас местности и так далее.

Большая группа специальных приборов даст мне возможность непрерывно вести наблюдения за траекторией полета, выполнить расчеты так, чтобы полет точно отвечал заданному маршруту.

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 предолеть их на высоте 4—5 тысячи метров. Моя штурманская работа значительно усложнится, если нас здесь застанет ночь. Точно определить, где будет находиться наш самолет, когда наступит темнота, сказать пока трудно. Это зависит, главным образом, от путевой скорости во всем пути. Точно предусмотреть эту путевую скорость также нельзя, так как она зависит от действия встречных, попутных и боковых ветров. Но почти весь наш полет будет проходить при ослепительном полярном солнце. Полярный день даст нам возможность при низкой облачности вести самолет над облаками при помощи солнечного указателя курса, изготовленного Научно-исследовательским институтом (ВОТИ).

Выше большевистскую бдительность

(С собрания городского партийного актива)

Как уже ранее сообщалось, 10-11 июля состоялось собрание актива барнаульской организации ВКП(б). В прениях по докладу тов. Копылова об итогах июньского Пленума Центрального Комитета партии выступило 14 человек.

Выступившие товарищи горячо приветствовали и одобряли исторические решения Пленума ЦК, критиковали недостатки партийной работы и хозяйственных организаций, приводили факты наличия политической беспечности и притупления большевистской бдительности в отдельных звеньях барнаульской партийной организации.

—Одобрение Пленумом ЦК и утверждение сессией ЦИК СССР «Положения о выборах в Верховный Совет Союза ССР», — говорит зам. зав. культпропом Горкома ВКП(б) тов. Жданов, — предъявляет требование к нашим агитаторам, беседчикам и чтецам, ко всем членам партийной организации—организовать доведение до сознания каждого трудящегося города и района этого «Положения». Задача партийных организаций заключается сейчас в том, чтобы толково раз'яснить широчайшим массам трудящихся новый избирательный закон, раз'яснить им те громадные, невиданные и немыслимые ни в одном буржуазном государстве права, которые дает советскому народу Сталинская Конституция.

Далее тов. Жданов говорит, что притаившиеся и еще не разоблаченные и не уничтоженные враги народа продолжают, пользуясь беспечностью некоторых руководителей, творить свои гнусные контрреволюционные дела. Надо решительно покончить с беспечностью, овладеть большевизмом, научиться распознавать и разоблачать врага в какой бы маске он ни был.

Выступившие затем парторг станции Барнаул тов. Аравин и инструктор политотдела ж.-д. отделения тов. Антонов отметили целый ряд недостатков в работе партийных организаций и командного состава Барнаульского узла. Резко критикуя работу военного прокурора ж.-д. отделения т. Пономарева, Антонов допустил в своей реши по сути дела антипартийный выпад против органов революционной законности.

Последним на первом заседании собрания актива выступил секретарь горкома ВЛКСМ тов. Чуриков. Указывая на неудовлетворительный ход отчетно-выборной кампании и на слабое руководство парторганизации комсомолом, Чуриков, однако, почему-то ни слова не сказал о своей ответственности за плохую работу большинства комсомольских организаций города и особенно села, за плохой стиль работы самого горкома комсомола.

На втором заседании собрания актива первым выступил парторг стройпоезда тов. Михайлов, отметивший факты вредительской деятельности врагов народа на ж.-д. транспорте.

Затем выступили зав. горфо т. Никаноров и зав. горзо т. Попов. Эти товарищи руководят ответственными участками работы, требующими неусыпной бдительности. Но в своих выступлениях ни тот и ни другой так и не сумели дать большевистский ответ на те обвинения, которые им были пред'явлены в докладе тов. Копылова. Особенно беззубым и бессодержательным было выступление Никанорова.

— Бдительность — непременное качество каждого большевика, — заявляет в своем выступлении парторг паровозных бригад т. Дубровин, — каждое событие мы должны научиться оценивать политически. В депо явно неблагополучно обстоит дело с техникой безопасности. Руководству депо стоит внимательнее присмотреться к этому участку работы.

Выступивший затем секретарь парткома меланжевого комбината т. Флорен признал, что парторганизация комбината все еще не добилась надлежащего перелома в своей работе, не сумела до конца выкорчевать остатки право-троцкистских вредителей банды Гольдберга, Буторова и других. Следует сказать, что актив остался неудовлетворенным выступлением т. Флорен, не вскрывшего истинных причин слабой работы парторганизации комбината.

— Мы, работники сельского хозяйства, — говорит директор Чесноковской МТС тов. Марченко, — с особой радостью встретили решения Пленума ЦК ВКП(б) по вопросам социалистического земледелия. Они являются программой действий всей нашей партии.

Далее тов. Марченко указывает на вредительские действия врагов народа, орудовавших в земельных органах.

Затем выступили директор меланжевого комбината тов. Гусев, директор Белоярской МТС тов. Илюхин, военный прокурор ж.-д. отделения т. Пономарев.

Последним в прениях выступил председатель Горсовета т. Трелин, произнесший интересную, яркую речь и обрисовавший конкретные задачи, стоящие сейчас перед парторганизацией Барнаула в связи с решениями июньского Пленума ЦК ВКП(б).

В заключительном слове тов. Копылов остановился на выступлениях некоторых товарищей (Никаноров, Флорен, Марченко), допустивших неправильное формулирование своих мыслей, и указал на недопустимое отставание газеты «Красный Алтай» от задач, стоящих перед парторганизацией. Тов. Копылов призвал актив к боевой работе по осуществлению решений Пленума ЦК.

Собрание партийного актива закончилось принятием резолюции, одобряющей решения июньского Пленума ЦК ВКП(б) и призывающей партийных и непартийных большевиков Барнаула к всемерному повышению большевистской бдительности.

На самолете „АНТ—25"

Беседа с майором А. Б. Юмашевым

ПО ПРОФЕССИИ я летчик-испытатель. Почти вся моя летная жизнь состояла из испытаний новых самолетов. Я горячо люблю авиацию и еще больше—свою специальность. В течение десяти лет изо дня в день я летаю на новых машинах, оцениваю их достоинства и недостатки, всю сумму показателей, из которых складывается характеристика той или иной конструкции. Через мои руки прошло около 80 различных типов новых легких и тяжелых самолетов. Испытывая машины, я знал, что работаю на благо родины, на благо своего народа.

Мы, советские летчики, всегда находим горячую поддержку и внимание у нашей партии, правительства и нашего великого народа. Нам предоставляются все возможности для осуществления своих планов.

На всю жизнь мне запомнилась моя первая встреча с товарищем Сталиным. Это было 12 июня 1933 года во время физкультурного парада на Красной площади. За несколько дней до этого я закончил испытание нового большого самолета. Народный комиссар обороны маршал Советского Союза тов. Ворошилов представил меня товарищу Сталину. Вождь народов дружески приветствовал меня, расспрашивал о подробностях перелета, о работе моторов, о моем самочувствии. И когда я уходил, он тепло попрощался со мной, пожелав успешной работы.

Я дал себе тогда клятву—неустанной работой, всей своей жизнью ответить на внимание товарища Сталина. Я начал упорно готовиться к установлению ряда рекордов.

В прошлом году мне было разрешено сделать несколько рекордных высотных полетов. После первых же моих полетов с большим грузом я получил приветствие товарища Сталина. Это приветствие явилось для меня самой высокой наградой, оно вдохновило меня на новые успехи. И вскоре я побил не только собственные рекорды, но и поставил новые рекорды высоты на самолете „АНТ-6" с грузом в 10 и 12 тонн.

Уже давно меня привлекали дальние беспосадочные перелеты. Однажды я продержался в воздухе свыше 20 часов. Работая летчиком испытателем, мне иногда приходилось водить самолет в труднейших метеорологических условиях и, в частности, в слепом полете.

10 июня нам разрешили лететь из Москвы в Северную Америку через Северный полюс. На другой же день началась напряженная и кропотливая работа по подготовке самолета.

Наш самолет является первым экземпляром серии самолетов „АНТ-25". Его испытывал и проверял в воздухе наш командир—Герой Советского Союза тов. Громов.

Почему мы выбрали именно этот самолет? Потому, что эта машина до сих пор еще является лучшей рекордно-дальней машиной во всем мире. Она имеет большой радиус действия—около 13.000 километров. Так же, как и машина Чкалова, она оборудована прекрасным мотором „АМ-34". Этот мотор прошел самые строгие испытания. Он очень экономичен, что для нашего перелета имеет большое значение. Мотор требует на одну силу в час всего лишь 210—215 граммов горючего, а иногда и меньше.

Мы внесли некоторые изменения во внутреннее оборудование самолета. Кабина сделана более просторная и удобная, она отеплена, система обогрева улучшена. Масляные баки снабжены хорошей теплой изоляцией.

При снаряжении нашего самолета в далекий путь был учтен опыт недавнего перелета Чкалова, Байдукова и Белякова. Как известно, в районе Северного Ледовитого океана и Северного полюса часто бывает не только низкая, но и высокая облачность. Это подтвердил перелет Чкалова и его товарищей. Им пришлось над арктической зоной лететь на большой высоте и, пользуясь в течение 10 часов кислородными аппаратами, они, в конце концов, израсходовали весь запас кислорода. Сейчас мы это учли и взяли с собой жидкого кислорода почти втрое больше, чем его было на самолете Чкалова. Кислород находится в баллонах под большим давлением. Мы сможем пользоваться кислородом в течение 24—25 часов.

Тов. Чкалов сообщил, что экипажу „АНТ-25" пришлось вести большую борьбу с обледенением самолета. Машина находилась в полосе обледенения около 20 часов и, чтобы избавиться от этого, приходилось забираться как можно выше. Учтена и эта трудность. На нашем самолете находится значительно больше антиобледенительной жидкости. Обледенение самолета, как известно, наступает уже при минус 10 градусов. Особую опасность в этом случае представляет обледенение винта. Обычно, когда в таких условиях винт самолета покрывается коркой льда, начинается сильная тряска мотора и машину неминуемо приходится вести на посадку, так как авария неизбежна. Поэтому большое внимание мы уделили тому, чтобы хорошо обеспечить винт самолета антиобледенительной незамерзающей жидкостью. По специальному небольшому трубопроводу она стекает на плоскости винта и благодаря центробежной силе, получаемой во время вращения винта, не распыляется, а остается на лопастях, предохраняя их от обледенения. Увеличенный запас этой жидкости обеспечит нашему самолету возможность значительно легче преодолевать низкие температуры на всем протяжении пути через полярный бассейн.

Экипаж получил теплую, удобную одежду. В случае вынужденной посадки самолета мы будем иметь возможность расположиться довольно удобно, даже если посадка произойдет на необитаемом месте. В нашем распоряжении имеется надувная палатка с двойными стенками и спальные мешки. На борт нашего самолета погружены также клиппербот, резиновые спасательные пояса, лыжи, ружья, электрические фонари и предметы домашнего обихода—кастрюли, сковородки, ножи, ложки, вилки и так далее.

Каждый из нас снабжен прицепным парашютом, который в случае необходимости может быть надет в течение 2—3 секунд.

За счет уменьшения аварийных запасов и облегчения, внутреннего переоборудования самолета мы берем значительно больший запас горючего. Общий полетный вес нашей машины превышает полетный вес самолета Чкалова. Горючее для нас изготовлено по специальному рецепту в Центральном институте авиационного моторостроения.

Нам предстоит, как и Героям Советского Союза Чкалову, Байдукову и Белякову, пролететь над полюсом и посадить самолет на территории Северной Америки, тем самым вторично подтвердить возможность трансарктического воздушного сообщения между Советским Союзом и Америкой по кратчайшему пути через полюс.

В этом перелете я исполняю обязанности второго пилота. Кроме того, я буду заменять радиста, а также штурмана тов. Данилина. К этой ответственной работе я готов. Много времени отняла у меня подготовка к исполнению обязанностей радиста.

Мне, как второму пилоту, придется управлять самолетом около половины пути. Михаил Михайлович Громов имеет большой опыт продолжительного пилотирования машины в труднейших метеорологических условиях и, в частности, при слепом полете. Кое-какой опыт в этой области имею и я.

Отправляясь в этот далекий путь, мы подробно изучали трассу маршрута, метеорологические условия перелета и пользовались каждой свободной минутой, чтобы проверить свои теоретические познания на практике. Иногда мы в тренировочных полетах находились около 10 часов, проверяя материальную часть и снаряжение. Особое внимание мы обращали на проверку радиостанции. Поднимаясь в воздух, мы проверяли и себя, нарочно усложняя тренировочный полет. Я, например, пользовался во время слепого полета неполным комплектом приборов и тем самым ставил себя в худшие условия полета.

Мы летим по великой воздушной сталинской трассе с чувством величайшей гордости и ответственности за возложенные на нас партией и правительством задачи.

Каким бы мы хотели видеть свой город

Барнаул—город легкой промышленности. Страна с каждым днем все больше и больше пред'являет к нашему городу требования на полноценную продукцию потребления: текстиль, одежду, обувь, продукты питания и т. п. В связи с этим во весь рост становятся задачи расширения всех предприятий, их реконструкции и благоустройства самого города.

Между тем благоустройство нашего города продолжает резко отставать. Барнаул все еще выглядит провинциальным городком. Мостовых мало, городского транспорта нехватает, некоторые старые жилища и тротуары выглядят очень ветхо. А водопровод и особенно канализация требуют немедленной реконструкции.

Мы полагаем, что основными об'ектами благоустройства должны быть: строительство канализации, водопровода, жилстроительство, реконструкция электростанции и мощение улиц.

На окраинах города нет бань. Надо построить две-три бани. Осветить по возможности, весь город. Кроме того, мы просим Горсовет помочь нам разбить садик вокруг нашего завода и построить постоянный мост через р. Барнаулку. Совершенно необходимо теперь же организовать самую строжайшую охрану зелени, чего пока не делается.

Считаем неверной установку о том, что 80 проц. жилплощади города — деревянные дома, которые якобы все приходят в ветхость. Добрая половина из них будет полезной еще на длительный срок. Надо только теперь же провести серьезный ремонт.

Город наш густо окружен великолепными лесами, много зелени и внутри города. Однако летом мы продолжаем задыхаться в пыли. Горсовет до сих пор ничего не предпринял для уменьшения пыли на улицах. Даже простая поливка наиболее оживленных улиц, практикующаяся во всех городах, у нас не производится. Садики, скверы, газоны, сады находятся в полузапущенном состоянии, за ними нет любовного ухода. Что-то мало видно хозяйской заботливости и инициативы для культурного содержания города. А пора бы.

К концу третьей пятилетки Барнаул—один из индустриальных центров края—должен превратиться в цветущий город. Для этого у нас имеется возможностей значительно больше, чем в других городах.

Наш металлзавод—старейшее предприятие города—расширяется к концу 3-й пятилетки минимум в два раза. Количество рабочих возрастет с 800 человек до 2 тысяч. Большой рост произойдет по всем предприятиям. Следовательно, количество населения города резко возрастет. Все это требует от Городского совета максимум напряженной, творческой работы.

Предлагаем президиуму Горсовета, имеющему теперь уже все основные наметки плана 3-й пятилетки, подробнее ознакомить всех рабочих города с этим планом, чтобы мы хорошо знали, как и в чем помогать в повседневной практической работе Горсовету и его отделам.

Задачи по осуществлению планов третьей сталинской пятилетки являются великими и почетными. Ликвидируя последствия вредительства подлейших японо-германо-троцкистских и бухаринских шпионов, повседневно поднимая бдительность и овладевая большевизмом, мы с честью выполним эту историческую задачу.

Рабочие Алтметаллзавода стахановцы: МАМОНТОВА Н., УСТЮЖАНИН П., БАРАНОВ Т., ЛИКОНЦЕВ Д., ИЩЕНКО С. и др.

С ВЕЛИЧАЙШИМ ВООДУШЕВЛЕНИЕМ ВСТРЕТИЛИ КОЛХОЗНИКИ НАШЕГО РАЙОНА ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК ВКП(б) И СНК О ЛЬГОТАХ ЗАПАДНОСИБИРСКИМ КОЛХОЗАМ

СТАЛИНСКАЯ ЗАБОТА

На стане полевой бригады тов. Сушевского собрались колхозники с покоса и прополки. Сюда же с радостной вестью приехал председатель колхоза „Труд Ленина" тов. Разумнов. Колхозники и колхозницы с пристальным вниманием слушают председателя. Он читает постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 5 июля 1937 года. Закончив чтение, тов. Разумнов сказал:

— Это постановление партии и правительства дает нам, колхозам, огромные преимущества. Снятие задолженности с западносибирских колхозов по семссуде и натуроплате, а также снижение норм хлебопоставок—это конкретная забота партии и правительства о колхозах.

В нынешнем году эти льготы повышают доходность колхозников на 1 килограмм 800 граммов на трудодень. Если мы в прошлом году получили по 6 килограммов 700 граммов хлеба на трудодень, то в этом году, даже, допустим, при урожае в 10 центнеров с гектара, и то мы получим не меньше чем по 9 килограммов хлеба на трудодень.

— А посмотрите-ка,—указал тов. Разумнов в сторону, где, точно море, колышутся растущие хлеба,—тут не десять, а не меньше 15 центнеров с гектара на круг обойдется.

Старик-опытник Никита Иванович Четверов за первую половину года выработал 200 трудодней и за вторую половину года выработает не меньше. Значит на 400 трудодней постановление партии и правительства дает ему прибавки более чем в 40 пудов хлеба.

Пожилой колхозник Михаил Слинкин, волнуясь от радости, сказал:

— Все мы видим и чувствуем заботу нашей партии и правительства о нас, колхозниках. Партия и правительство ведут нас к культурной и зажиточной жизни.

Выступила Екатерина Тупицина:

— Урожай хлебов будет хороший. Мы должны взяться за работу еще дружней, чтобы большой урожай убрать весь до зерна и досрочно рассчитаться с государством по зернопоставкам натуроплате.

Климов.

КОЛХОЗНИКИ ОТВЕЧАЮТ ДЕЛОМ

Колхозники «Мирового Октября» на общем собрании оживленно обсуждали постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о льготах колхозам Западно-Сибирского края. Горячую благодарность правительству, партии и великому Сталину выражали в своих выступлениях колхозники.

По новым, сниженным нормам зернопоставок колхоз „Мировой Октябрь" сдает хлеба государству меньше на 243,9 центнера. При снижении расценок натуроплату колхоз сдает меньше на 599 центнеров. Затем снятие задолженности по семенной ссуде. Таким образом постановление оставляет в распоряжении колхоза дополнительно хлеба свыше 7.560 пудов. Колхозники дополнительно получают хлеба около 3 килограммов на трудодень.

Конюх Тригубов Дмитрий со своей семьей в 4 чел. за первую половину 1937 года выработал свыше 600 трудодней. За весь год его семья выработает не менее 1.200 трудодней. На эти трудодни, согласно постановлению партии и правительства от 5 июля, он получит дополнительно 36 центнеров или 216 пудов хлеба.

Постановление правительства и ЦК нашей партии колхозники встретили с огромным воодушевлением и производственным под'емом. На теплую сталинскую заботу они отвечают еще большей организованностью в работе и повышением производительности труда.

11 июля работало на сеноуборке 23 человека. На другой день после обсуждения постановления правительства и ЦК партии повысилась выхождаемость на работу и многие колхозники стали перевыполнять свои нормы. Берестенников Дмитрий и Каницын Макар на метке сена за 12 и 13 июля дневные нормы выполнили на 214 процентов, против 100—120 процентов в предыдущие дни. До 120—130 процентов стали выполнять дневные нормы выработки и машинисты на сенокосилках.

Упорен труд колхозников в борьбе за колхозную зажиточность, горяча их любовь к партии и правительству, непоколебима их преданность своей родине, жгуча и беспощадна их ненависть к троцкистско-зиновьевским и бухаринским бандитам, ко всем тем, кто пытается нарушить мирный труд советских граждан.

П. Хозов.

Краевое совещание передовиков сельского хозяйства закончило работу

На утреннем заседании 13 июля на краевом совещании передовиков сельского хозяйства продолжались прения по докладу тов. Гридинского. Первым выступил льнотеребильщик Залесовского района Мальцев. Он заверил совещание, что в уборочную кампанию превысит прежние свои показатели, вместо 80 га обработает широкозахватной льнотеребилкой 100 га. Председатель национального казахского колхоза „Кызыл-кул", Карасукского района Найманов рассказал совещанию о зажиточной жизни, какую дала казахам советская власть, об успехах своего колхоза.

Колхозник Каменского района Арефьев ставит перед совещанием задачу—покончить с кампанейщиной в ремонте инвентаря. После окончания работы машины в поле сразу ставить ее на ремонт.

Всего из 170 записавшихся, в прениях выступило около 80 человек. Совещание приняло выработанное комиссией обращение ко всем колхозникам, колхозницам, рабочим МТС и совхозов Западно-Сибирского края.

Горячей овацией встречается предложение послать приветственную телеграмму товарищу Сталину.

После принятия текста телеграммы краевое совещание передовиков социалистического сельского хозяйства на этом закончило свою работу.

МАСТЕР ОТЛИЧНОЙ СТРЕЛЬБЫ

— Тов. Сорокин, вы сегодня со своим взводом бойцов выполняете боевую задачу по стрельбе,—сказал капитан т. Саблин.

Этих слов достаточно было тов. Сорокину, чтобы всесторонне подготовить бойцов к стрельбе.

Бойцы с охотой принялись за подготовку к стрельбе. Тов. Сорокин еще раз проверил состояние винтовок, проработал задачу, проверил знания теории командирами и бойцами. У всех была одна мысль — стрелять только на «отлично».

Когда на поле все было установлено, взвод занял исходное положение. Командир Сорокин получил тактико-стрелковую задачу: наступать на обороняющегося «противника» и уничтожить его ружейно-пулеметным огнем.

Наступление началось. Маскируясь, отделения бойцов один за другим пошли вперед, они быстро отрывались от земли и перебегали полосу наступления. Вот уже стал показываться «противник». Командир взвода т. Сорокин подает команду:

—Огонь.

Затрещали винтовки, застакали пулеметы. Не прошло 20 минут как взвод «противника» был уничтожен.

Узнав результат выполненной задачи, бойцы были рады и довольны: они заняли первое место в батальоне по выполнению боевой задачи, и недаром их командир т. Сорокин за отличные стрельбы имеет пять благодарностей.

ОТКРЫТИЕ СКВЕРА

Новый сквер на площади Свободы открыт для всеобщего доступа. Весь день 12 июля он был переполнен публикой. Гуляющие отзываются о сквере, как о самом культурном и уютном уголке города. С этим мнением нельзя не согласиться.

Зеленый уголок для отдыха довольно благоустроен. Много разнообразных деревьев, дорожки в меру посыпаны песком, около скамей—урны для окурков. От действующего фонтана, который привлекал всеобщее внимание, веет прохладой. Клумбы с вербенами, петуньями, гвоздикой ласкают взгляд. Благоуханно цветут липа, белый шиповник.

ПЕРЕДОВОЙ ЖАКТ

По благоустройству рабочих квартир жакт „Красный луч" по праву считается передовым в системе жилсоюза.

Правление и члены жакта большое внимание уделили благоустройству не только квартир, но и приусадебных мест.

На территории жактовских усадеб „Красного луча" весной этого года посажено 350 деревьев и разбито 60 цветочных клумб.

Приводятся в порядок и тротуары, их отремонтировано 207 метров.

В настоящее время жакт ведет капитальный ремонт трех домов. В августе все квартиры, принадлежащие жакту „Красный луч", полностью будут благоустроены.

ПО СТРАНИЦАМ КРАЕВЫХ И ОБЛАСТНЫХ ГАЗЕТ

Мотор для велосипеда Инструктор Сталинградской детской технической станции т. Меус сконструировал миниатюрный мотор в 0,8 лошадиной силы. Вскоре на станцию поступило предложение сделать более мощный, но небольшой моторчик, который бы можно было приспособить в качестве двигателя к велосипеду. Задача эта близка к разрешению. На станции сейчас конструируется мотор в две лошадиные силы. Высота его 25 сантиметров, расчетный вес—4 килограмма. При серийном производстве стоимость велосипедного мотора не будет превышать 600 рублей. („Сталинградская правда").

В отпуск—на собственных автомобилях Десять семей инженеров автозавода им. Молотова сегодня на собственных автомобилях отправляются в путешествие по Советскому Союзу. Среди них тт. Матюшенко с женой и сыном, Берман, Дымов, Наваковский, Новицкий и др. Путь туристов лежит через Москву, Киев, Днепропетровск, Севастополь, Феодосию, Новороссийск, Сухуми, Тбилиси, Орджоникидзе, Ростов-на Дону, Воронеж. Проедут экскурсанты около семи тысяч километров. Во всех пунктах остановок туристы будут знакомиться с достопримечательностями городов. Путешествие, рассчитанное на месяц, является отпуском («Горьковская коммуна»).

Древняя пещера На берегу небольшой реки Косой (Орджоникидзевский край) обнаружена древняя пещера с большим количеством человеческих скелетов. Найдена также всевозможная утварь. Пещера имеет несколько узких проходов в стенах, на которых отчетливо видны надписи, сделанные на неизвестном языке. Над пещерой заметно сохранились остатки крепости с бойницами. («Орджоникидзевская правда»).

В колхозе растут лимоны В колхозе им. Шевченко, Воскресенского сельсовета (Западная область), начаты опыты по выращиванию комнатных лимонов. Из Сочи колхозники получили 40 корней молодых лимонов сорта „Ново-афонский", которые и выращивают в цветочных горшках. Комнатный лимон плодоносит 12 лет и может дать до 200 плодов.

Рисунок на стекле Колхозник села Пергалей, Горбуновского района (Западная область), Федор Григорьевич Веревкин изобрел особую жидкость, при помощи которой наносит рисунок на обыкновенное стекло. Рисунок нельзя ни стереть, ни соскоблить без применения состава, известного только изобретателю. Любой текст, скопированный на стекло, может быть вечным. Рисовальная жидкость, изобретенная Веревкиным, открывает большие возможности в области художественного украшения фарфоровой и стеклянной посуды („Рабочий путь").

Углубление русла Оби

Мощная землечерпалка № 3 сейчас производит очистительные работы по углублению русла Оби около пристани.

Сложная машина, имеющая большое количество механических частей, не умолкает круглые сутки. Технические работники следят за механизмами, а рабочая часть направляет метровые трубы туда, откуда они убирают песок или глину.

За нынешнее лето землечерпалка № 3 должна будет проделать прорез в 60 метров шириной от берега пристани к средине реки. Длина этого прореза равняется 885 метрам. Об'ем работы сложен и велик, так как вода Барнаулки все еще продолжает наносить ил в самый фарватер Оби. Поэтому рабочий коллектив землечерпалки поставил себе задачу—добиться такой выемки грунта, который бы превышал нанос в 5-6 раз.

По техническим расчетам землечерпалка за лето на расчистке русла Оби извлечет 190 тысяч 286 кубометров грунта.

Отв. редактор С. ТЕЛИШЕВСКИЙ

На фронтах в Испании

(По телеграммам ТАСС)

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

12 июля на центральном фронте мятежники предпринимали отчаянные попытки вновь занять Вильянуэва дель Пардильо (к северо-западу от Мадрида). В течение всего дня происходили здесь ожесточенные бои. Республиканские войска произвели блестящую контратаку, отразив все попытки противника, который понес серьезные потери. Мятежники были отброшены не только от Вильянуэва дель Пардильо, но и от позиций, расположенных в окрестностях этой деревни и господствующих над ней.

За время с 7 июля республиканские войска продвинулись на 16 километров вглубь территории, занятой мятежниками.

Как передает Гавас, 12 июля республиканская авиация развернула исключительно активную деятельность. Республиканские самолеты бомбардировали в различных пунктах позиции мятежников и сбили 13 неприятельских самолетов. Республиканцы потеряли 3 самолета.

Мадридский корреспондент Бритиш юнайтед пресс сообщает, что наступление республиканских войск к западу от Мадрида постепенно изолирует крупные силы мятежников, которые с ноября прошлого года осаждают столицу.

Как указывает корреспондент, республиканские войска уже перерезали дорогу Мадрид—Толедо. Если республиканским войскам, пишет корреспондент, удастся перерезать дорогу Мадрид—Талавера, то силы мятежников, находящиеся под Мадридом, потеряют связь со своей главной базой.

ВОСТОЧНЫЙ (АРАГОНСКИЙ) ФРОНТ

Ад'ютант генерала Пасас, командующего восточной армией, заявил представителям печати, что деревня Альбаррасин (северо-запад ее Теруэля) полностью окружена республиканцами и в ней происходят уличные бои. Мятежникам не удалось вновь занять потерянные в Альбаррасине позиции, несмотря на полученные ими значительные подкрепления войсками иностранного легиона и марроканскими частями.

По сообщению испанского министерства обороны, мятежники атаковали 11 июля позиции республиканцев в районе Серро Монтеро и в районе Монтарде (Монтарде—на 27 километре по шоссе Теруэль—Альбаррасин).

Давление противника незначительно ослабило позиции республиканцев в районе Серро Моро—Монтарде. На остальных участках этого фронта республиканцы сохраняют занятые ими недавно позиции, имеющие важное значение. Потери мятежников большие.

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

По сообщению испанского министерства обороны, 11 июля в астурийском секторе северного фронта происходила артиллерийская перестрелка. Все об'екты, намеченные командованием, разрушены огнем республиканской артиллерии.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

Наступление республиканских войск в районе Вильяарта, приостановленное 2 месяца тому назад, снова возобновилось. Республиканские части укрепляют захваченные надеях позиции. По сообщению испанского министерства обороны, предпринятые 11 июля мятежниками атаки на позиции республиканцев между Эспиэлем и Вильяартой, в районе скрещивания дорог у Инохоса, успешно отражены республиканскими частями. Мятежники понесли большие потери. По сообщению Бритиш юнайтед пресс, республиканским войскам в этом секторе противостоят крупные итальянские силы.

Подробности успехов республиканцев

Английские газеты сообщают подробности успешного наступления республиканских войск к западу от Мадрида. Как указывают газеты, бои по своей ожесточенности не уступают сражениям мировой войны. При взятии Вильянуэва де ла Каньяда правительственные войска обнаружили более 800 трупов. Когда республиканцы заняли Брунете, они захватили несколько крупных орудий, из которых мятежники бомбардировали Марид. Наступательные операции республиканских войск происходят при энергичной поддержке авиации и артиллерии. По словам газет, артиллерия республиканцев в последних боях показала свое превосходство над артиллерией противника. Всего в воздушных боях 12 июля с обеих сторон принимали участие до 200 самолетов. Самолеты республиканцев усиленно бомбардировали Навальканнеро, Вильяверде, Усера, Карабанчель. Во время бои в Кихорне был уничтожен целый батальон марокканцев.

Как передает агентство, правительственные войска с 5 июля очистили от мятежников территорию в 100 квадратных миль. Было захвачено 1.500 пленных.

Как передает корреспондент агентства Рейтер из Байонны, на французской территории (близ франко-испанской границы), правительственные самолеты атаковали 12 июля близ Сантандера крейсер мятежников «Альмиранте Сервера» и эсминец «Веласко» и вынудили их отойти к Бильбао. Правительственные самолеты отогнали также самолеты мятежников, которые пытались совершать разведывательные полеты близ Сантандера.

Приезд в Москву министра внутренних дел Турецкой республики

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

Вместе с ним прибыли депутаты великого национального собрания Турции—Рахми Апах, доктор Шюкрю Шен Озан и другие.

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. И. Ежов, заместитель наркома иностранных дел тов. Б. С. Стомоняков, заведующий протокольным отделом НКИД тов. В. Н. Барков, и. о. заведующего 1 восточным отделом НКИД тов. А. В. Заславский, и. о. коменданта города Москвы майор тов. Ф. И. Суворов, ответственные сотрудники НКИД и НКВД и весь состав турецкого посольства.

Пребывание г-на Шюкрю Кая в Москве

13 июля в 1 час дня министр внутренних дел Турции г-н Шюкрю Кая был принят народным комиссаром внутренних дел, генеральным комиссаром государственной безопасности Н. И. Ежовым.

В 2 часа дня Н. И. Ежов дал завтрак в честь г-на Шюкрю Кая.

На завтраке присутствовали прибывшие вместе с министром депутаты великого национального собрания Турции: г-н Рахми Апак, д-р Шюкрю Шен Озан, первый секретарь посольства г-н Хильми Баюр, товарищи М. М. Литвинов, Б. С. Стомоняков, М. А. Карский, М. П. Фриновский, М. Д. Берман, С. Ф. Реденс, И. Я. Дагин, В. Н. Барков.

ГОРТЕАТР.

15-го июля | Талон № 37. | Старицкого

Ой, не ходы, Грицю, тай на вечерници

Муздрама в 5 действиях.

16-го июля Талон № 38. Премьера Сорочинский 17-го июля Талон № 39.

ЯРМАРОК

Муздрама в 4-х действиях.

ХОР, БАЛЕТ

Начало спектаклей в 8-30 вечера. Касса с 2 до 9 ч.

1-Я КИНОТЕАТР 2-я серия звук. художественного фильма Возвращение Максима Сеансы: 6-45, 8-30, 10-15.

2-Я КИНОТЕАТР Вновь на экране звук. художественный фильм Бесприданница Сеансы: 6-30, 8-15, 10 час.

Управление индивидуального животноводства организовало табуны крупного рогатого скота на лугах Тало-Лосиха с хорошими выпасами и в достаточном количестве. Граждане, желающие сдать свой скот в табун, должны прибыть к парому 17-го июля в 7 часов утра. Скот будет приниматься из городских табунов и вновь записываться. 1305

15-го июля, в 7 часов вечера, в клубе работников просвещения (ул. Короленко, № 98.) созывается общегородское отчетно-выборное собрание членов союза политпросветучреждений.

Явка всех членов союза города Барнаула и сельских избачей обязательна. 1306

Фельдшерской школе требуются: СЧЕТОВОД на постоянную работу, МАШИНИСТКА на временную работу, Ленинский проспект, № 10. 1298 Дирекция.

Барнаульской артели „Химпром" требуется заведывающий отделом снабжения и сбыта. Обращаться: ул. Никитинская, № 171. 12105

Требуются на постоянную и временную работу: бухгалтера, секретари и картотетчики. Общепит Сибторга, Ленинский просп., № 4. 1303

Барнаульскому Сельхозтехникуму требуются: преподаватель русского языка и секретарь учебной части. Ул. Республики, № 58. 1302

Барнаульского райпотребсоюза в данное время в Барнаульском отделении Госбанка расчетный счет № 91016, с/ссудный счет № 2209216 и Заготконторы РПС расчетный счет № 91003, с/ссудный счет № 72092003 12101

Тресту ВОДОСВЕТ требуется на постоянную работу заведывающий отделом снабжения 12100

Барнаульскому ЛТХ на работу в бору на лесозаготовках требуются: бухгалтер и счетоводы на расчеты с рабочими и служащими. Об условиях справиться в сплавной конторе. Ул. Пристанская, № 1. 1300

В артель „1-е августа" (ул. Короленко, № 99.) поступили меха беличьи и суслик под котика. Принимаем заказы. Тут же требуются мастера. портные верхнего платья, трикотажницы, варежницы, шапочники. 1308

Барнаульскому канифольно-скипидарному заводу требуются: каменщики, плотники, чернорабочие—мужчины и женщины; для работы в главной конторе требуются бухгалтер по учету сырья, 2 счетовода и картотетчик. Обращаться: ул. Пушкинская, № 32. 1288

Сибтекстилькомбинат доводит до сведения клиентуры, что с 1-го июля с. г. в Госбанке ему присваиваются следующие номера счетов: расчетный счет № 50008, лимитированный по расчетам с транспортом—№ 219022. Всякого рода денежные документы, направленные с указанием прежних номеров счетов, с 1-го июля с. г. недействительны. 1273

Маслозавод № 3 купит дом или полдома, годных под квартиру, в центре города. Здесь же требуются: секретарь завода и повар. 1310

Абрикосы свежие поступили в продажу во все продмагазины Запсибторга 1282

Доводится до сведения всех организаций, что отпуск продукции, вырабатываемый Дрожпивзаводом, с 15 июля 1937 года со складов Бродснабсбыта будет производиться лицам, имеющим постоянные доверенности, копии которых, заверенные организациями, будут находится в делах Бродснабсбыта. 1294

Нашедшего утерянную копию с постановления о помощи многосемейным матерям Ершовой И. А. просьба возвратить за вознаграждение: Поселок Ильича, ул. Ленинская, № 199-г 1291

Продаются домашние вещи, варшавская кровать, буфет и др.: 1-й Прудской, № 11-б. 1289

Продается баян 52 кл. 100 басов: 3-я Алтайская, № 2, во флигеле, ход с переулка, № 33-б. 1292

Требуется пожилая домработница. Ул. Пролетарская, № 100, приходить с 4 час. до 9 часов, Осиповой. 1271

По случаю от'езда продается благоустроенный дом с посаженным огородом: станция Повалиха, поселок Боровиха, спросить Гопалюк В. П. (около нефтебазы.) 1272

Продается гардероб. Ул. Финударника, № 137. (бывшая 1-я Алтайская) 1276

Потерялся мальчик, глухонемой, 11 лет. Сообщить: поселок Кирсарай, 3-й забой, № 5, землянка, Сунцову. 1312

Нужна комната одиноким. Предлагать: ул. Республики, № 23. Крайплодоовощь, Демидовой. 1307

Рыбтресту требуются работницы-женщины. Ул. Интернациональная, № 61. 1309

Гормолзаводу требуются ПЛОТНИКИ для работы в сельской местности. Об условиях справиться, ул. Пушкинская, № 40. 1301

Продается дом Ул. Короленко, № 209. 1304

Нужна домработница, желательно пожилая. Ул. Мало-Тобольская, № 3. 1311

Ульи рамочные, подержанные и новые, покупаем в неограниченном количестве. База пчеловодства, ул. Пушкинская, № 54. 1274

Артель „Швейник" принимает на работу спецов инвалидов по вязке варежки. Обращаться: контора артели „Швейник", Социалистический, № 72, правление, Малышев. 1279

ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ: Кабинет отв. редактора—6, зам. редактора—504 отдел информации—471, общий отдел (круглые сутки)—346, кабинет директора из-ва—185, типография—306.

Уполн. Крайлита № 128. Издательство „Красный Алтай" Барнаул, ул. Короленко, № 105.