ИЗ РАССКАЗОВ ГЕРОЕВ—ЛЕТЧИКОВ

НАС ВДОХНОВЛЯЕТ ВЕЛИКИЙ СТАЛИН!

„Наш летчик, покоряющий неведомые пространства, устремляющийся ввысь, всегда чувствует, что он не одинок, что за ним—вся страна и в первую очередь товарищ Сталин...

Имя Сталина в авиации звучит символически, призывно, победно. Сталина летчики любят крепко, по-особенному, всей душой. И Сталин любит летчиков. Сталин лелеет, бережет их“.

(В. Чкалов).

АВИАЦИЯ СРОДНИЛАСЬ СО СТАЛИНЫМ

Я знаю — Сталин любит летчиков. Сталин лелеет и бережет летчиков. Невольно задумываешься, как можно, руководя такой огромной социалистической перестройкой жизни, имея столько дел мирового порядка, уделять еще столько забот, внимания, отеческой ласки людям и особенно—людям авиации. Авиация сроднилась со Сталиным. Сталин с летчиком везде—в учебе, в подготовке самолета, при взлете, в полете, при выполнении сложных фигур, при посадке. Трудно представить себе лучшего друга, лучшего учителя, лучшего отца, чем Сталин.

Часто я видел Сталина в Кремле в семье летчиков. Особенную гордость и счастье я всегда испытываю от этой близости, она воплощает в себе кровную связь вождя с народом. В эти радостные часы общения со Сталиным невольно думается о грядущих боях, которые навяжет нам фашистский враг. Пусть только посмеют напасть на нашу родину. Мы пойдем в бой с именем Сталина в сердце, и это даст нам безудержную смелость, отвагу и бесстрашие, о которые разобьется любой враг. Тем более, что наряду с бесстрашием Сталин прививает нам, летчикам, умение и совершенство в управлении кораблем.

Герой Советского Союза И. СПИРИН.

На снимке: товарищ Сталин и герои Советского Союза тт. Байдуков и Беляков на Щелковском аэродроме в день возвращения из арктического перелета Москва—остров Чкалова (1936 г.).

СТАЛИНСКАЯ ЗАБОТА О ЛЕТЧИКАХ

10 июня я был вызван в Кремль на заседание правительства, рассматривавшего наше заявление о готовности совершить давно задуманный перелет через Северный полюс.

Мне было предоставлено слово. Я сообщил правительству о готовности нашего экипажа совершить перелет в Америку через Северный полюс, указал, что материальная часть в основном готова к перелету, экипаж тренирован, маршрут известен.

Товарищ Молотов с отеческой заботой выразил опасения за пуск в перелет двух самолетов. Тогда товарищ Сталин сказал:

— Почему бы не пустить два самолета?

— Нужно пустить две машины, — заметил товарищ Ворошилов, — погода позволяет, материальная часть надежная.

Товарищ Сталин предложил разрешить мне перелет через Северный полюс в Америку, при этом он потребовал от меня, в случае малейшей опасности, совершить обязательно посадку в Канаде.

Я вернулся из Кремля взволнованный и обрадованный вниманием, заботой и сердечным участием товарища Сталина и его соратников.

М. М. ГРОМОВ,
Герой Советского Союза.

(12 июля 1937 года).

В КРЕМЛЕ У ВОЖДЯ

За несколько дней до отлета весь экипаж самолета—Чкалов, Байдуков, Беляков были вызваны в Кремль. Войдя в кабинет, мы увидели товарищей Сталина, Молотова, Орджоникидзе, Ежова, М. М. Кагановича. Товарищ Сталин поздоровался с нами и сказал:

— Докладывайте, тов. Чкалов.

Чкалов попросил разрешения повесить карту перелета. Товарищ Сталин разрешил. Чкалов повесил карту и стал подробно об'яснять маршрут перелета.

— Почему вы избрали такой северный вариант? — спросил товарищ Сталин.

Чкалов ответил, что этот вариант наиболее интересный, так как советские летчики должны проникать все дальше на север. Прощаясь с нами, товарищ Сталин шутливо спросил, указывая на сердце:

— Ну, говорите по совести, как у вас там, все в порядке, нет ли там у вас червяка сомнения?

— Нет, товарищ Сталин, мы спокойны, мы готовы к старту.

Товарищ Сталин тепло и дружески сказал:

— Ну, хорошо, пусть будет по-вашему.

Герой Советского Союза Г. БАЙДУКОВ.

В ГОСТЯХ У СТАЛИНА

Мы отдыхали на курорте. Принимали ванны, купались, сражались на теннисных кортах, спорили о предстоящих партиях в биллиард. Беляков изучал французский язык... Отдыхали втроем—я, Байдуков и Беляков. С нами были жены и дети.

Утром раздался телефонный звонок. Вызывали меня. Несколько слов, сказанных по телефону, необычайно взволновали меня. Товарищ Сталин приглашал нас всех с женами к себе в гости в 16 часов.

Товарищ Сталин жил на даче, окруженной фруктовым садом. Он встретил нас у парадного входа. Здесь же стоял товарищ Жданов. Внимательно оглядев каждого из нас (поднабрались ли сил на курорте), товарищ Сталин повел нас всех в сад. Много интересного мы узнали в этот день. Товарищ Сталин оказался большим знатоком садоводства, он любит фруктовые деревья, любит о них рассказывать. В саду было много лимонных кустов, разносился запах эвкалипта. Здесь впервые я узнал от товарища Сталина о замечательном качестве эвкалипта. Оказалось, что комары сильно не долюбливают запах этого дерева. И американцы при постройке Панамского канала, чтобы спасти людей от малярии, обсаживали заболоченную местность эвкалиптами. Товарищ Сталин очень горячо поддерживал идею посадки эвкалиптов в ряде местностей страны, где трудно бороться с комарами.

Показав нам сад, товарищ Сталин повел нас в комнату. Беседа стала еще оживленнее. С огромным вниманием слушали мы каждое слово вождя народа. Товарищ Сталин с возмущением говорил, например, о том, как мало работают у нас над проблемой электрообогрева самолетов, указывая, что в этом виноват, пожалуй, также и летный состав, который мало следит за своим здоровьем. Речь зашла о парашютах, и товарищ Сталин сделал очень справедливое замечание. Он сказал, что все летчики обязаны пользоваться парашютом при аварийных положениях. Человеческая жизнь нам дороже машины.

Весело и непринужденно прошел обед. Гостей было немало. Товарищ Сталин следил за каждым из нас, угощал, предлагал чувствовать себя, как дома.

В этот день нам выпало большое счастье выслушать рассказ товарища Сталина о годах, проведенных им в царском подполье. Затаив дыхание, мы слушали, как он рассказывал о случае на Енисее; товарищ Сталин был в ссылке и однажды зимой провалился в полынью. Когда он вынырнул, вся одежда его обледенела. Женщины, шедшие поблизости с ведрами на коромыслах, испугались появившегося из воды обледенелого человека и убежали.

После обеда завели патефон, танцовали, пели. Товарищ Сталин выбирал пластинки, подпевал нам. А когда уже раз'ехались гости и я прилег отдохнуть, он достал одеяло и тщательно укутал меня.

В. ЧКАЛОВ,
Герой Советского Союза.

РОДНОЙ ГОЛОС

В час ночи неожиданно позвонил телефон. Я снял трубку и сказал как всегда:

— Слушаю, Коккинаки.

— Говорит Сталин. Здравствуйте! — ответил мне спокойный голос.

Я сразу понял, что сейчас будет окончательно решен вопрос о нашем перелете.

— Как ваше здоровье, тов. Коккинаки? — спросил Иосиф Виссарионович.

Я сказал, что чувствую себя крепким и бодрым, готов к любому рейсу, к любому перелету.

— Вы отдыхали в этом году?—снова спросил товарищ Сталин.

Я ответил, что вполне готов к полету, жду только разрешения.

— Как идет подготовка самолета к перелету? — спросил товарищ Сталин.

Коротко, стараясь не задерживать товарища Сталина, я доложил о готовности самолета, о проверке всех приборов, о возможностях машины, о всех деталях перелета. Иосиф Виссарионович начал расспрашивать о трассе—не трудна ли она, все ли продумано до мельчайших деталей.

— Конечно, — ответил я, — мы все продумали и проверили. Не беспокойтесь, Иосиф Виссарионович, успех за нами.

— Я не об успехе беспокоюсь, — ответил товарищ Сталин,—а о вас.

— Но все же,—сказал в заключение товарищ Сталин, — перед отлетом зайдите ко мне. Мы пожелаем вам счастливого пути.

Герой Советского Союза
ВЛАДИМИР КОККИНАКИ.

АВИАЦИЯ ДВУХ МИРОВ

С юга налетал знойный ветер «афганец». В степи блекла и умирала скудная трава. Но хлопок, нежный египетский хлопок, взращенный туркменскими колхозниками, чувствовал себя бодро. В арыках неумолчно журчала вода. Вода питала корни растений, и они противостояли знойному «афганцу».

Беда нагрянула нежданно. Еще у самых гор пастухи заметили желтоватую тучу. Она летела низко над землей, со странным шорохом, точно осенние желтые листья, гонимые ветром. На колхозные поля летела саранча, страшный сельскохозяйственный вредитель.

Саранча—бич среднеазиатских степей. Прожорливое, гнусное насекомое губит десятки тысяч гектаров посевов. И там, где она пройдет, точно после пожарища остается голая земля, обглоданные ветви деревьев, пустые мертвые поля.

В правлении колхоза, у телефона кричал председатель:

— Аэродром? Мне нужен аэродром. Это начальник звена? Говорит председатель колхоза «Кзыл Туркменистан». Да, да... Появилась саранча... Саранча, товарищ начальник!..

Пока колхозники собирали метла, лопаты, покрывала, хворост для костров, чтобы защитить посевы, в небе зазвучал гулкий рокот моторов. Звено самолетов летело навстечу крылатому врагу. Вот они снизились, разделились. За хвостом у каждого самолета вытянулся белый султан дыма. Дым покрывал летящих насекомых. Саранча падала, сворачивала в сторону, в степь, но самолеты с ревом вновь и вновь шли в атаку.

Через полчаса все было кончено. Остатки прижатой к земле саранчи уничтожили колхозники, посевы были спасены. Самолеты построились треугольником и, сделав приветственный круг над селом, легли на курс к аэродрому. Звено машиноистребительной станции выполнило задачу.

Разнообразную службу несет авиация в нашей стране. Она охраняет священные советские рубежи от врагов, она спасает людей, попавших в беду, сеет зерно на полях гигантских совхозов, возит почту, пассажиров и ценные грузы во все отдаленные уголки советской земли. Она опыляет ядами болота, уничтожая малярийного комара, служит делу науки, выполняя ответственные поручения в далекой Арктике, помогает рыбакам найти косяки рыбы в открытом море и ледоколам—путь, свободный от льдов. Она помогает географам и геологам, колхозникам и морякам, врачам и ученым, служа делу социализма, неся на своих краснозвездных крыльях мир и спокойствие, величие и славу советских народов.

Весь мир с восхищением следил за челюскинской эпопеей, когда советские пилоты соревновались в мужестве и бесстрашии, доблести и геройстве. Весь мир аплодировал героям Чкалову, Байдукову и Белякову, Громову, Юмашеву и Данилину, перелетевшим через Северный полюс в Америку, установившим мировой рекорд по самой трудной и опасной и неизведанной дотоле трассе. Весь мир с восхищением поздравлял нашу страну, когда могучая армада воздушных кораблей спустилась на Северном полюсе, высадив на лед полярную станцию Папанина.

Советская авиация, детище нашего великого народа, выпестована великим Сталиным. Советская авиация—это перечень непревзойденных подвигов, навеки занесенных в анналы мировой истории. Советская авиация—это ужас мира во всем мире, ибо ее, как огня, боятся фашистские поджигатели войны.

* * *

Но если для нас авиация—символ культуры и мира, то для фашизма она—символ разрушения и войны. Вот короткая газетная заметка:

«Рим, 9 августа. «Мессаджеро» публикует сообщения из Сарагоссы, в которых указывается, что в последних боях на фронте Эбро с 25 июля по 5 августа итальянская авиация совершила 1.672 налета и сбросила 462 тысячи килограммов бомб».

Скупы слова этой заметки. Но за ними видны кровавые дела фашистских палачей, зарева пожарищ, искалеченные, растерзанные трупы женщин и детей, разрушенные мирные испанские города и села. Фашистские поджигатели войны видят в авиации средство для осуществления своих бредовых захватнических идей. «Война должна начаться мощным внезапным воздушным нападением без всякого об'явления войны; основная и первая задача — удар по жизненным центрам неприятельской страны». Так цинично разбалтывают свои планы германские фашистские разбойники.

«Удар по жизненным центрам страны», —это разрушение сел и городов, убийство мирных жителей. Уже сейчас эта кровавая стратегия широко применяется фашистами в Испании и Китае.

Есть в Испании прекрасный городок Таррагона. Он славился своими старинными постройками, памятниками древней иберийской и римской культуры. Он славился прекрасными садами, веселыми, гостеприимными жителями. Ныне—это груда развалин. Древний город подвергся 61 воздушной бомбардировке. Германские и итальянские фашистские каннибалы залили кровью многострадальный город республиканской Испании.

Есть в Китае город Нанкин. Это был город многовековой культуры, с огромными книгохранилищами, старинным университетом, древнейшими постройками и памятниками. Сюда приезжали ученые знакомиться с сокровищами культуры великого китайского народа. Авиация японских интервентов подвергла Нанкин многократным варварским бомбардировкам с воздуха, разгромила очаги культуры, убила тысячи беззащитных женщин и детей, оставила сотни людей без крова.

У всех в памяти, как авиация фашистской Италии сожгла и разрушила столицу Абиссинии Аддис-Абебу, как германские летчики разрушили столицу басков—Гернику. Лучшее достижение человеческого гения—авиацию фашистские разбойники и палачи используют для насилия, убийств, кровавой войны.

У нас, в мире социализма, авиация—служит интересам трудящихся, облегчает выполнение гигантских научных работ, служит делу человеческого прогресса.

У них, в мире капитализма, авиация —техника разрушения, средство для ведения войны.

Но кто сеет ветер, пожнет бурю! Защищая мир и культуру от фашистского варварства, в случае, если враги нарушат священные советские рубежи, наша краснозвездная авиация, наши гордые сталинские соколы будут уничтожать врага так же беспощадно, как они сейчас уничтожают саранчу.

В. МОСКВИТИН.

М. В. ВОДОПЬЯНОВ—Герой Советского Союза

СССР—МОГУЧАЯ АВИАЦИОННАЯ ДЕРЖАВА

Наша авиация молода. Она создавалась на обломках авиационного наследства, полученного от царской России.

В годы гражданской войны советские летчики отражали воздушные налеты белых и летали глубоко в тыл противника на огромных четырехмоторных самолетах «Илья Муромец». Машины были старые, с заплатками в десятках мест.

Тяжелые дни переживала тогда наша страна. С трудом залечивались раны, нанесенные интервентами и белобандитами. Нам было не до самолетостроения. Мы радовались и таким старым, ненадежным воздушным кораблям, как «Илья Муромец».

У нас не было своей авиационной промышленности, не было своих самолетов и моторов, не было даже достаточного количества своих пилотов.

И все же в 1921 г. открылась воздушная почтовая линия: Москва—Харьков. Правда, эта линия работала плохо. Расписания часов вылета и прилета не существовало. Впрочем, оно все равно было бы бесполезно. О каком расписании могла итти речь, если туман или малейшая болтанка в воздухе вызывали вынужденную посадку. Скорость «Ильи Муромца» не превышала 100—110 километров в час. Да и наш летный состав не был достаточно опытен. Чтобы иметь представление о наших авиационных возможностях, достаточно сказать, что долго и тщательно подготовляемый перелет Сарапул—Москва так и не состоялся.

Ясно, что такое положение не могло долго продолжаться. Самолет был нам необходим для того, чтобы быстро преодолевать огромные пространства страны. Организация воздушных сообщений была неот'емлемой частью плана развития и социалистической реконструкции народного хозяйства.

1923 год—год рождения нашей гражданской авиации. Вновь созданное Общество воздушных сообщений открыло воздушную линию Москва — Нижний (Горький). Для эксплоатации этой линии у немецкой фирмы «Юнкерс» были закуплены самолеты. Но когда тяжелые пассажирские «Юнкерсы» прибыли на территорию Советского Союза, оказалось, что летать на них некому.

Пилоты только-что рожденного гражданского флота состояли из военных летчиков, не имевших представления о тяжелых пассажирских машинах. Некоторые из них, наиболее способные, быстро освоили «Юнкерс». Для управления остальными машинами, а также для инструктирования наших летчиков пришлось пригласить иностранных летчиков.

Но мы недолго зависели от иностранцев. Одновременно с открытием первой воздушной линии, «Добролет» организовал подготовку своих летных кадров. Вместе с ростом техники рос и новый человек. Советская страна воспитала своих замечательных мастеров-летчиков. В 1924 году на эксплоатировавшихся воздушных линиях, в экспедиционных и агитационных полетах самолеты водили исключительно советские пилоты.

Быстро крепла и богатела наша родина. Появились гиганты-заводы. Наш воздушный транспорт развивался темпами, не доступными ни одному капиталистическому государству в мире.

Уже в 1925 году известный сейчас всему миру летчик Михаил Михайлович Громов вместе с группой других советских пилотов совершил замечательный перелет Москва — Пекин — Токио. Это была первая крупная победа советских летчиков.

В этом же году зародилась сельскохозяйственная авиация. В распоряжение Наркомзема были выделены два самолета, так называемых «Конька-Горбунка». На «Коньке-Горбунке» проводились опыты по борьбе с саранчей. Самолеты вошли в быт советских городов и сел.

Но только после того, как на наших воздушных линиях появились советские самолеты, снабженные советскими моторами, стремительно выросло количество воздушных трасс. Самолеты летают и в далекие села Сванетии, и в высокогорные селения Памира, в знойный Таджикистан и в ледяные пустыни Арктики.

Новый человек, вооруженный могучей техникой, закаленный в эпоху гражданской войны, сидел за штурвалом советской крылатой машины. И вскоре то, что вчера казалось невозможным, сегодня уже стало обыденным.

Еще в 1929 году Михаил Громов облетел Европу на многомоторном пассажирском самолете. О советской авиации заговорили за рубежом. Буржуазные страны открыто признали высокое качество советских летчиков и советских машин.

В 1934 году весь мир восхищался нашей авиационной мощью. Наши летчики спасли из ледового лагеря 104 человека. Затаив дыхание, все следили за этой небывалой в истории экспедицией.

Вскоре после спасения челюскинцев Громов, Спирин и Филин пролетели за 75 часов по замкнутому кругу более 12000 километров. Мир снова увидел, на что способна советская авиация и советские люди. Это были первые, нигде не зарегистрированные, но всеми признанные мировые рекорды советской авиации.

В эти годы самолет начал плотно завоевывать Арктику. По инициативе великого Сталина, невидимые нити воздушных линий протянулись на Крайний Север Советского Союза.

Широко развернулась научно-исследовательская работа на Крайнем Севере. Наши сведения об Арктике, благодаря усилиям советских полярников, настолько обогатились, что Полярный район перестал быть загадкой. Такие трудные и блестящие рейсы, как кольцевой маршрут по Арктике — Москва — Земля Франца-Иосифа — Лос-Анжелос — Москва, никого уже не удивляли.

Теперь перед полярной авиацией встала серьезная задача — открытие и освоение трансарктических линий. Мало связать Арктику с центром страны, мало освоить полеты в Арктике. Надо научиться летать через Арктику.

Каков народ—таковы и его летчики! Советские люди умеют дерзать, умеют творить. Вдохновленные любовью и заботами родного Сталина — бесстрашная тройка пилотов — Чкалов, Байдуков и Беляков провели свой прекрасный советский самолет по маршруту, указанному вождем народов. Это был труднейший перелет из всех, которые знала до того времени история авиации. Летчики пролетели без посадки около девяти с половиной тысяч километров. Этот смелый прыжок из Москвы на остров Удд (ныне Чкалов) был своеобразной репетицией перелета Москва — Северный полюс—Северная Америка. Проверив возможности советской машины, советских моторов на пути: Москва — Земля Франца-Иосифа — Ново-Сибирские острова — Якутия — Охотское море — Петропавловск-на-Камчатке, обратно через Охотское море на остров Удд (Чкалов), героический экипаж через год открыл новую эру в истории человечества, совершив первый беспосадочный трансарктический рейс из столицы Советского Союза в Соединенные Штаты Америки.

Приблизительно за месяц до этого события отряд наших воздушных кораблей сел на дрейфующий лед в центре Полярного бассейна, — Северный полюс покорился большевикам. Сбылась мечта человечества: тайна полюса была разгадана.

Благодаря вахте папанинцев, метеорологическая обстановка в районе полюса была так же хорошо известна Громову, Юмашеву и Данилину во время их беспосадочного полета от Москвы до границы Мексики. Этим последним перелетом наши летчики побили мировой рекорд дальности. На конференции Международной Авиационной Федерации (ФАИ) им были вручены медали имени покойного президента ФАИ де ля Во за лучшие авиационные достижения 1937 года.

В историю покорения воздушных пространств советская авиация вписала много блестящих побед.

От чужеземных «Юнкерсов», с чужеземными же пилотами на борту, до первоклассных советских самолетов с героическим советским экипажем—огромная дистанция. И эту дистанцию наша страна покрыла в небывало короткий исторический срок, создав свою могучую авиационную промышленность, собственные конструкции самолетов и моторов, воспитав сталинское племя летчиков, в совершенстве владеющих крылатыми машинами. Около половины всех международных рекордов уже принадлежит нам — самой молодой авиационной державе.

В течение одного только 1936—37 года советские летчики вписали в таблицу ФАИ 18 новых международных рекордов.

На штурм воздуха пошли и женщины. Советская летчица Полина Осипенко установила 3 женских рекорда, Вишневская и Медникова — рекорды на скоростном самолете.

Все эти достижения являются тоже своеобразными мировыми рекордами, так как ни одна страна в мире не смогла сделать того, что сделал Советский Союз за такой короткий отрезок времени.

В 1938 году мы вновь показали миру, на что способны летчики, выпестованные большевистской партией, творцы своей собственной судьбы.

Одухотворенные великой идеей изучения, освоения и защиты своей родины, летчик Коккинаки и штурман Бряндинский за одни сутки перелетели из Москвы в район Владивостока. Они летели с именем Сталина — знаменем советской авиации над великой Советской страной, над ее лесами, горами, пустынями, сквозь ураганы и туман. Победа Коккинаки и Бряндинского — это победа нашей авиации, наших стахановцев, победа всей страны.

Наши женщины-летчицы не уступают героям. Они также умеют крепко держать штурвал воздушной машины. В то время, когда Коккинаки и Бряндинский отдыхали на Дальнем Востоке, три летчицы—Полина Осипенко, Вера Ломако и Марина Раскова промчались на гидросамолете от берегов Черного моря к берегам Белого моря.

Осипенко, Ломако и Раскова летели счастливые, гордые доверием своей страны, вдохновленные любовью к лучшему другу летчиков — товарищу Сталину. И они победили, блестяще завершив свой полет.

Для советских летчиков нет непроходимых мест, нет непреодолимых маршрутов. Они спасают тонущих в море рыбаков, разыскивают заблудившихся в тайге охотников. Им не страшны туман и грозы. Наши сталинские соколы умеют летать слепым полетом, ориентируясь только по приборам, замечательным приборам, сконструированным в наших научно-исследовательских институтах.

Лицо нашей авиации, как в зеркале, отражает культуру и могущество страны, ее стремление к мирному социалистическому строительству.

Авиация страны социализма богата не только великолепными воздушными кораблями, моторами, приборами, но и людьми сталинской закалки, — целой армией бесстрашных, стойких, талантливых пилотов, беззаветно преданных своей родине. Эти пилоты совершают подвиги во время своей будничной работы, эти пилоты покоряют ледяные просторы Арктики, прочерчивают новые исторические трассы, поднимаются на такую высоту, где не бывал еще ни один летчик в мире.

Наши воздушные машины совершенствуются, совершенствуются и их командиры. Летчиков не удовлетворяют уже завоеванные рекорды. Они мечтают о новых чудесных авиационных завоеваниях. А когда наши летчики мечтают, их мечты сбываются, потому что живут они в советской стране, где вождь народов мудрый Сталин внимательно следит за их успехами, помогает им.

Сегодня наши пилоты ставят рекорды, осваивают воздушные трассы во имя родины, во имя Сталина, а завтра, если грянет война, они пересядут с гражданских самолетов на боевые машины и с удесятеренной энергией пойдут бить врага на его территории, защищая свое счастье — счастье 170-миллионного советского народа.

Мощь нашей авиации, пламенный патриотизм искусных и бесстрашных наших летчиков — залог победы.

Враг будет уничтожен!