

ЗВЯЗДА

Орган ЦК і МК КП(б)Б, ЦВК і СНК БССР

№ 141 (5815) | 21 чэрвеня 1937 г., панядзелак | ЦАНА 10 КАП.

Пераможна завершан герайчны беспасадачны пералёт Масква—Паўночны полюс—Паўночная Амерыка.

Учора адбыўся Пленум ЦК КП(б)Б, выбранага XVI з'ездам. Пленум закрытым (тайным) галасаваннем аднагалосна выбраў сакратарамі ЦК КП(б)Б—першым сакратаром тав. Шаранговіча В. Ф., другім сакратаром тав. Дзеніскевіча Н. М., трэцім сакратаром тав. Патапейка В. Д.

Пленум выбраў бюро ЦК КП(б)Б у складзе 11 членаў і 7 кандыдатаў, зацвердзіў загадчыкаў аддзелаў ЦК КП(б)Б і адказнага рэдактара „Звязды“

ЗЛУЧАННЯ ШТАТЫ АМЕРЫКІ, ШТАТ ВАШЫНГТОН, Г. ПОРТЛАНД, ЭКІПАЖУ САМАЛЁТА „АНТ-25“, ЧКАЛАВУ, БАЙДУКОВУ БЕЛЯКОВУ

Горача віншум вас з бліскаваю перамогаю. Паспяховае завяршэнне геройскага беспасадачнага пералёту Масква—Паўночны полюс—Злучаныя Штаты Амерыкі выклікае любоў і захапленне працоўных усяго Савецкага Саюза.

Ганарымся адважнымі і мужнымі савецкімі лётчыкамі, якія не ведаюць перашкод у справе дасягнення пастаўленай мэты.

Абнімаем вас і паціскаем вашы рукі.

- | | |
|---------------------|-------------------|
| І. Сталін | А. Жданаў |
| В. Молатаў | Н. Ежоў |
| К. Варашылаў | А. Мікаян |
| Л. Кагановіч | А. Андрэеў |
| М. Калінін | |

БЯСПРЫКЛАДНЫ Ў ГІСТОРЫІ ПЕРАЛЁТ

Валікай радасцю і гордасцю пачынаюць са свайго свету; гордасцю і радасцю за выдатную савецкую авіяцыю, за бяспасадачны пералёт Герояў-авіяцыйцаў — лётчыкаў — сталінскіх выхаванцаў. Кожны, у каго б'юцца жывое сэрца савецкага патрыёта, у каго жыве пачуццё любові і сваёй пудоўнай радзімы, з напружанай увагай, хваляваннем і шчырай упэўненасцю ў перамоце сачыць у гэтыя дні за двума падземі суветна-гістарычнага значэння. Уарок кожнага былі прыгаваны да карты свету, вары — да тэ краінаў паўночнага паўшар'я, дзе савецкая навука, савецкая авіяцыя адкрывае новыя бліскучыя старонкі гісторыі, гэтыя каштоўныя ўклад у скарбніцу нававека ведаў.

У той час, калі ўвечная слава паўночнага экскіпіта на чале з «дзівамі самісарам» О. Ю. Шмідам бліскава прыляцела на Вялікай зямлі — у Амёрію, пакінуўшы на дрэйфуючай льдзе, на л. «Паўночны полюс» чатырох басстражных герояў-большэвікоў, увесь свет быў патрапен новай падзей гіганцкага маштабу, новым вялікім пералётам — Масква—Паўночны полюс—Паўночная Амерыка.

Упершыню за ўсё івананне чалавечтва, іпершыню ў гісторыі Герой Савецкага Саюза Чкалаў, Байдукоў і Белякоў зрабілі пералёт па новай, самай кароткай трасе паміж Усходнім і Заходнім паўшар'ямі, паміж ХСР і Амерыкай. У той час як ад Масквы да Сан-Францыска праз Ціхі акеан каля 18 тыс. кілометраў, праз Атлантычны акіян каля 14 тысяч, паветраная траса паміж гэтымі двума пунктамі праз Паўночны полюс складае ўсяго 9.605 кілометраў.

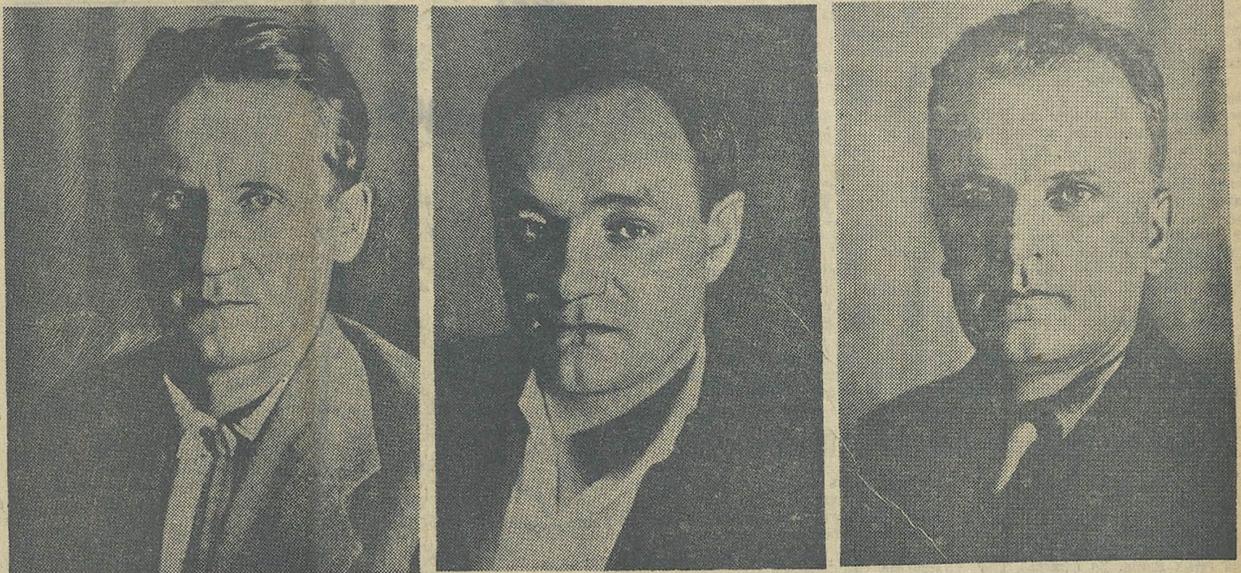
Планаваная, велізарная навуковая работа, праведзеная ў Арктыцы, асабліва гістарычных арытчных працараў даказала, што паветраны шлях праз Арктыку ў Амерыку не быў больш небяспечны, чым шлях праз Атлантычны акіян. Паўночны полюс пераважна большэвікам, на ім развіваецца чырвоны спяг Савецкай. Там знаходзіцца самая паўночная ў свеце паларная станцыя. Стварэнне новага метэаралагічнага пункту на Паўночным полюсе на многіх дэпартагало быспрыкладнаму пералёту «АНТ-25» — тт. Чкалава, Байдукова і Белякова.

Дарышы разуму чалавечтва, выдатныя вынашчэнні Еўропы і Амерыкі не раз імкнуліся асвоіць гэты самы кароткі шлях з Усходняга ў Заходняе паўшар'е. Але гэты спробы на ўвечаліся поспехам. Гэта змяняла вялікая ідэя аказалася па сілах голымі Савецкай краіне, дзе навука акружана найвышэйшымі клопатамі дзяржавы, дзе створана магучая, лепшая ў свеце авіяцыя, дзе вырасілі кадры выдатных лётчыкаў.

Складаным і небяспечным быў шлях самалёта «АНТ-25» і яго стаўнага экіпажа. Таварышы Чкалаў, Байдукоў і Белякоў праліцелі праз нагнуты негаспадарчыя вобласці, якія з'яўляюцца белай плямай на карце свету. Далейшы да Паўночнага полюса, лётчыкі пакінулі савецкую тэрыторыю і не разгаліненай сеткай арытчных метэаралагічных і разьбятанай і перайшлі ў другое паўшар'е, у паларныя вобласці, дзе ніколі не з'яўляліся самалёты, дзе няма ні адной радыёстанцыі.

Туманы буры, небяспечна аблаздавання самалёта казай лётчыкаў не кожным віду. Безгубна, кірваны, дэляныя пустыні аскалялі пад колысамі самалёта. Але Герой перамагі ўскія перашкоды.

Вылецеўшы 18 чэрвеня з Масквы, які праз 63 гадзіны засягнулі захопнага ўзбярэжжа Злучаных Штатаў Амерыкі і зрабілі пасадку на аэрадроме ля горада Портланда.



Сакратары ЦК КП(б)Б, абраныя XVI з'ездам КП(б)Б: (злева направа) — першы сакратар тав. В. Ф. ШАРАНГОВІЧ, другі сакратар тав. Н. М. ДЗЕНІСКЕВІЧ і трэці сакратар тав. В. Д. ПАТАПЕЙКА.

ЧЛЕНЫ ЦК КП(б)Б, АБРАННЫЯ НА XVI З'ЕЗДЗЕ КП(б)Б

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1. АУГУСТАЙЦ А. В. | 33. ЛІХАЧОУ І. М. |
| 2. АНАНЬЕУ А. А. | 34. ЛЯХАУ П. Д. |
| 3. БАЛЦІН А. Я. | 35. МАЙСЕЕУ Л. А. |
| 4. БАЛЫЧЭНКА Р. Л. | 36. МАР'ЯНАУ Б. Л. |
| 5. БЕЛОУ І. П. | 37. МЕЗІС А. І. |
| 6. БЕРМАН Б. Д. | 38. НІЗАУЦОУ Н. Ф. |
| 7. БУРАЧЭЗУСКІ П. П. | 39. НОВІКАУ М. М. |
| 8. ВАЙНОВІЧ Ф. М. | 40. ПАГОДЗІН Д. Д. |
| 9. ВАЛКОВІЧ Д. І. | 41. ПАТАПЕЙКА В. Д. |
| 10. ВАРОНЧАНКА А. А. | 42. ПЕТРОУСКІ Л. Г. |
| 11. ГАРАЧОУ Е. І. | 43. ПОДЛАС К. П. |
| 12. ГЛІКСОН О. М. | 44. РАМАНЕНКА С. М. |
| 13. ГОТФРЫД Л. А. | 45. РУБІНШТЭЙН Г. М. |
| 14. ГУРЭВІЧ Н. Г. | 46. РЫЖЫКАУ І. І. |
| 15. ДЗЕНІСКЕВІЧ Н. М. | 47. РЫКАУ М. А. |
| 16. ЕМЕЛЬЯНАУ А. А. | 48. СМІРНОВ І. І. |
| 17. ЖАБРЭУ І. А. | 49. СМІРНОВ І. В. |
| 18. ЖЭЛУДОУ К. М. | 50. СТАКУН М. О. |
| 19. ЖУКОВІЧ Е. Ф. | 51. СУРТА І. З. |
| 20. ЖУРАУЛЕУ І. Г. | 52. СУХАНАУ О. Ф. |
| 21. ЖЫТКОУ І. К. | 53. СУХАРУЧКІН І. А. |
| 22. КАЗЮК Н. В. | 54. СЫЧОУ І. І. |
| 23. КАВАЛЕУ Г. Б. | 55. ТУРЛАЙ А. А. |
| 24. КАВАЛЕУ З. Т. | 56. ХАЙЛОУ М. Ф. |
| 25. КАЛЬЦОУ В. Г. | 57. ХОРХОРЫН Г. С. |
| 26. КАМЕНШТЭЙН С. Д. | 58. ХІКХЫНКОУ П. А. |
| 27. КРАПАЧОУ А. М. | 59. ЦВЕТКОУ А. Ф. |
| 28. КУДЗЕЛЬСКІ Р. С. | 60. ЧЭРНЫШОУ В. Я. |
| 29. ЛЕВІН Е. Я. | 61. ЧЭЧЫН А. П. |
| 30. ЛЕХЕРЭКАЮ М. М. | 62. ШАРАНГОВІЧ В. Ф. |
| 31. ЛІСКОУ М. І. | 63. ЮНГ Н. А. |
| 32. ЛІТВІН Н. І. | 64. ЮРКОУ Д. В. |

КАНДЫДАТЫ Ў ЧЛЕНЫ ЦК КП(б)Б, АБРАННЫЯ НА XVI З'ЕЗДЗЕ КП(б)Б

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. ХАСКІН С. Б. | 12. ТКАЧЭВІЧ І. М. |
| 2. ЧУНДЗЭРАУ П. С. | 13. ПІМЕНАУ В. П. |
| 3. ПРУСАКОВА Е. К. | 14. АШАК І. Ю. |
| 4. КАЗАЧОНАК Г. С. | 15. КОНИКАУ І. М. |
| 5. РАЗГОНАУ В. Ф. | 16. ЛІНЬКОУ М. Т. |
| 6. БОРТНІКАУ М. М. | 17. БАРАНЧЫК І. В. |
| 7. ЕРЭНБУРГ М. І. | 18. АНІСАУ М. В. |
| 8. ЮМАНАУ Ф. С. | 19. ЛАБАДАЕУ М. Г. |
| 9. МАРХЕЛЬ Н. Ф. | 20. КАБ М. І. |
| 10. ЦІШКЕВІЧ В. В. | 21. ПЕТРУХІН М. Ф. |
| 11. НІКІЦІН П. Н. | |

ЧЛЕНЫ РЭВІЗІЯНАЙ КАМІСІІ, АБРАННЫЯ НА XVI З'ЕЗДЗЕ КП(б)Б

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. БЫСТРОУ Н. М. | 5. КАГАНОУСКІ О. Л. |
| 2. КАЧЭЛІН М. М. | 6. РОЗАНОВА А. І. |
| 3. МІЛЧОНАК А. Г. | 7. МЕЛІХАУ Д. Е. |
| 4. МАЛІНІН Н. І. | |

ПЛЕНУМ ЦК КП(б)Б

20 чэрвеня адбыўся Пленум ЦК КП(б)Б, выбранага XVI з'ездам. Пленум закрытым (тайным) галасаваннем аднагалосна выбраў першым сакратаром ЦК КП(б)Б тав. ШАРАНГОВІЧА В. Ф.; другім сакратаром ЦК КП(б)Б — тав. ДЗЕНІСКЕВІЧА Н. М.; трэцім сакратаром ЦК КП(б)Б — тав. ПАТАПЕЙКА В. Д.

Пленум закрытым (тайным) галасаваннем выбраў бюро ЦК у складзе 11 членаў і 7 кандыдатаў.

Члены бюро ЦК КП(б)Б

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. ШАРАНГОВІЧ В. Ф. | 8. СТАКУН М. О. |
| 2. ВАЛКОВІЧ Д. І. | 9. БЕРМАН Б. Д. |
| 3. ДЗЕНІСКЕВІЧ Н. М. | 10. НІЗАУЦОУ Н. Ф. |
| 4. ПАТАПЕЙКА В. Д. | 11. ВАРОНЧАНКА А. А. |
| 5. БЕЛОУ І. П. | |
| 6. МЕЗІС А. І. | |
| 7. ЖУРАУЛЕУ І. Г. | |

Кандыдаты у члены бюро ЦК КП(б)Б

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1. АУГУСТАЙЦ А. В. | 6. ГОТФРЫД Л. А. |
| 2. РУБІНШТЭЙН Г. М. | 7. ЮРКОУ Д. В. |
| 3. ВАЙНОВІЧ Ф. М. | |
| 4. ЛІТВІН Н. І. | |
| 5. СУРТА І. З. | |

Пленум зацвердзіў загадчыкаў аддзелаў ЦК КП(б)Б, — т. Рубінштэйн Г. М. загадчыкам аддзелаў кіруючых партаргану, Готфрыда Л. А. — аддзела прапаганды і агітацыі, Вайновіча Ф. М. — сельскагаспадарчым аддзела, Лехерэка Ю. М. — Прамыслова-транспартнага аддзела, Аддзела друку і выдавецтва — т. Казюка Н. В., Культурна-асветным аддзела — т. Башмачнікіна, Аддзела навукі і школ — т. Петрова В. Рэдактарам „Звязды“ зацверджан т. Юркоў Д. В.

ПЕРАЛЁТ МАСКВА—ПАУНОЧНЫ ПОЛЮС—ПАУНОЧНАЯ АМЕРЫКА ЗАВЕРШАН

20 чэрвеня, у 20 гадзін 20 мінут, Камісія па арганізацыі пералёта атрымала наступную радыёграму: «Вашынгтон, 20 чэрвеня, 16 гадзін 30 мінут па Грынвічу (па маскоўскаму часу 19 гадзін 30 мінут).

Учалеў арабій пасадку на аэрадроме Баракс, у штаце Вашынгтон, побач з Портландам (горад паміж Сіэтлем і Сан-Францыска).

Радыёграмы аб пералёце „АНТ-25“

20 чэрвеня па радыётэлефону з Сіэтля (горад на паўночным захадзе ЗША) у 3 гадзіны раніцы па маскоўскаму часу наведвалі, што ў 0 гадзін 45 мінут па маскоўскаму часу самалёт ляцеў над акіяном Мексікі на ўзроўні форта Сімпсона (Канада). Форт Сміт трымае двухбаковую сувязь з самалётам.

20 чэрвеня ў 4 гадзіны раніцы Камісія па арганізацыі пералёта атрымала паведамленне з Сіэтля, што самалёт знаходзіўся над правым берагам Альберта ў Канада. Горад Сан-Францыска рыхтуецца да прыёму самалёта.

20 чэрвеня — 7 гадзін 20 мінут па маскоўскаму часу. Самалёт ідзе ўздоўж канадскага берага. Знаходзіцца на ўзроўні астравоў каралевы Шарлоты. Усё ў парадку. БЕЛЯКОУ.

ВАШЫНГТОН, 20 чэрвеня, 2 г. 02 м. — Амерыканскі корпус наведвае, што авіярадыёстанцыя міністэрства гандлю ў Кетчikanе прымаў ў 5 г. 20 мін. па грэньвічскаму часу паведамленне з самалёта: «Прымаю велікі добра. Дайце нахвор'е. Мая пазыцыя — востраў каралевы Шарлоты. БЕЛЯКОУ».

НЬЮ-ЁРК, 20 чэрвеня, 2 г. 31 мін. — Каля 22 гадзін па сіэтльскаму часу самалёт знаходзіўся на поўдзень ад вострава Шарлоты ў Канада. У 1 г. 44 мін. па сіэтльскаму часу самалёт праціў надвор'е на раўніцы 20 чэрвеня для Сіэтля. РОЗАУ.

ЗАЯВА ТАВ. ЧКАЛАВА

НЬЮ-ЁРК (буйнейшы порт ЗША), 20 чэрвеня. (БЕЛТА). У гутарцы з прадстаўніком агенства Асапшэйтэд прас Герой Савецкага Саюза тав. Чкалаў заявіў, што экіпаж самалёта агучывае сабе добра, хоць некалькі стомлен пасля доўгага палёту.

ПРЫВІТАННІ РУЗВЕЛЬТА І ХЭЛА

НЬЮ-ЁРК, 20 чэрвеня. (БЕЛТА). У сувязі з прылётам «АНТ-25» у ЗША, паўнамоцны прадстаўнік СССР у ЗША тав. Траяноўскі атрымаў ад прэзідэнта Рузвельта тэлеграму, у якой ён вітае савецкіх лётчыкаў, адзначаючы іх майстэрства і адвагу.

Дзяржаўны сакратар ЗША Хэл таксама паслаў прывітанную тэлеграму паўнамоцнаму прадстаўніку СССР у ЗША тав. Траяноўскаму.

ВОДГУКІ ЗАМЕЖНАГА ДРУКУ НА ПЕРАЛЁТ МАСКВА—ПАУНОЧНЫ ПОЛЮС—ПАУНОЧНАЯ АМЕРЫКА

ЗША НЬЮ-ЁРК (буйнейшы порт ЗША), 20 чэрвеня. (БЕЛТА). З хваляваннем чакаюць прыбыцця самалёта «АНТ-25» у ЗША Карэспандэнты атакуюць бюро службы сігналазнаўчых у Вашынгтоне і ў іншых гарадах, з непаўняненнем чакаючы інфармацыі. Газеты ўказваюць на выключнае цяжкасці палёту праз неанасеныя на карты раёны.

Раніце нягэзельнае змяненне «Нью-Ёрк таймс» змяшчае паведамленне аб хоць палёту над загаловам: «Савецкія лётчыкі на Канадай, — яны перасякаюць арктычныя пустыні».

Газета «Геральд трыбюн» наведвае аб палёце на першай старонцы пад загаловам: «Праз крышу свету. Лётчыкі праліцелі палову дарогі над Канадай. Суветны найбольш захаплены беспасадачны палёт найбольшае кану».

Японія ТОКІО (стапіла Японія), 20 чэрвеня. (БЕЛТА). Друк з неаслабай увагай сочыць за выдатным пералётам Герояў Савецкага Саюза. Газеты на відным месцы прыводзяць паведамленні з Масквы і Нью-Ёрка аб асобных этапах палёту, падкрэсліваючы звышлюдную чоткасць работ савецкіх авіяцараў. Некаторыя газеты падкрэсліваюць, што траса палёту месцамі прыходзіць зусім нявызначанымі горнымі раёнамі Заходняга паўшар'я. Усе газеты ў загаловах падкрэсліваюць: «Палёт «АНТ-25» прадаўжаецца бліскуча».

АНГЛІЯ

ЛОНДАН, 20 чэрвеня. (БЕЛТА). Усе газеты паведамляюць аб поспехам палёту «АНТ-25». «Сендэй экспэрс» змяшчае паведамленне аб палёце на першай старонцы пад загаловам: «Праз крышу свету. Лётчыкі праліцелі палову дарогі над Канадай. Суветны найбольш захаплены беспасадачны палёт найбольшае кану».

ЗАВЕРШАН ГІСТАРЫЧНЫ ПЕРАЛЁТ МАСКВА—ПАЎНОЧНЫ ПОЛЮС—ПАЎНОЧНАЯ АМЕРЫКА

У ПЕРШЫНЮ ПА НАЙКАРАЦЕЙШАЙ ТРАСЕ

(Гутарка з Героём Савецкага Саюза А. В. Белюковым)

Прасцейшае зямлянае адлегласцей паказвае, што самы кароткі шлях з СССР у Амерыку ляжыць праз Арктыку. Ён складае ўсяго 9.605 кілометраў, у той час як ад Масквы да Сан-Францыска праз Атлантычны акіян — 14.000 кілометраў, а праз Ціхі акіян — 18 тыс. кілометраў.

Але Арктыка да апошняга часу была з'яўлялася недаступна для вывучэння, каб ажыццявіць пералёт праз Паўночны полюс.

Экспедицыя О. Ю. Шмідта па Паўночны полюс ужо практычна даказала магчымасць пасады самалётаў на шматлікіх ледяных палях Арктыкі. Экспедицыя ўнесла ўспадчыну і шматлікіх аглядаў самалётаў на далёкай Поўначы. У сувязі з тым, што ў рэбне полюса ў даны момант ёсць дрейфуючая палярная станцыя, можна лічыць, што з боку СССР узвясць раён да полюса ўключна зараз асабліва небяспечна для палёту не ўлічыць. Менш вядомым з'яўляецца раён паміж Паўночным полюсам і берагамі Канады.

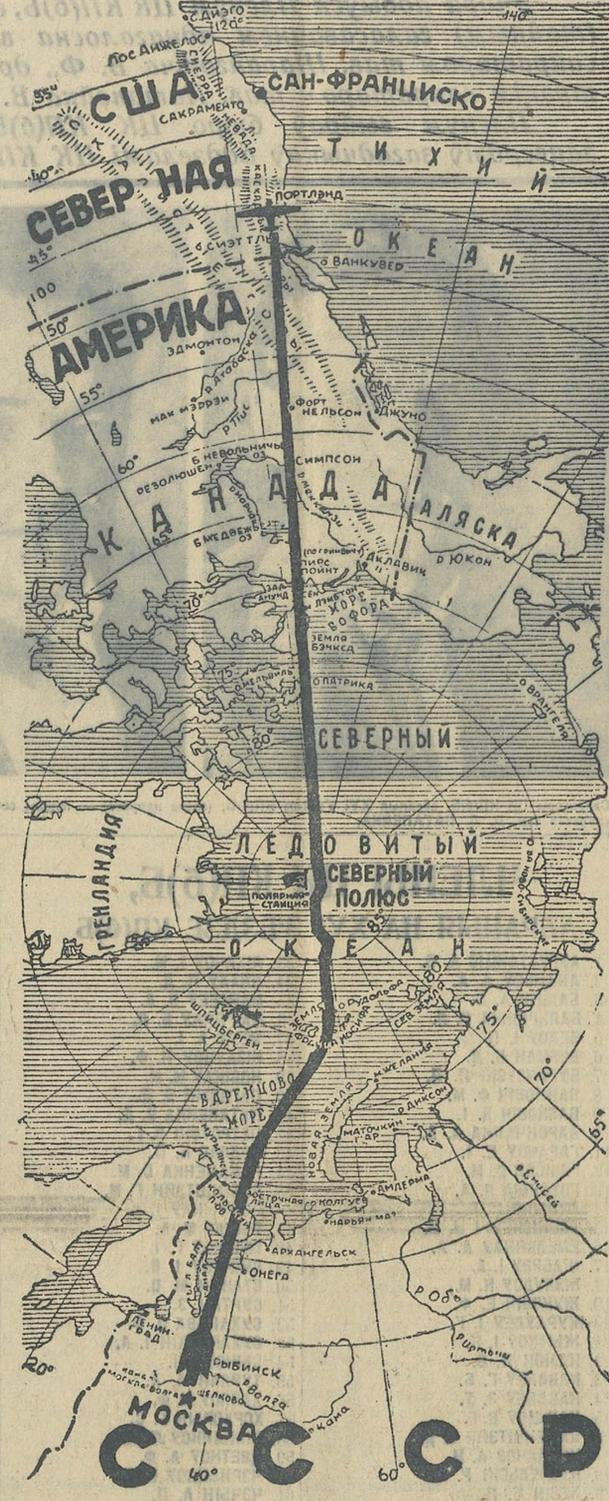
Наш палёт вопытным. — Мы ўпершыню ўсталявалі паветраную сувязь па новаму шляху паміж СССР і Амерыкай. Вос-

тэ палёту з'яўляецца 28-мі жордыянскі ўсходняй даўгаты, які праходзіць паблізу Масквы, і 123-ці жордыянскі заходняй даўгаты, які ідзе ў горадах Сіэтль і Сан-Францыска.

Мы не ставім сабе задачай пабыць які-небудзь рэкорд, аднак, мы прынялі меры для рэгістрацыі палёту. Калі будучы дасягнуты адпаведны даныя, палёт зможа быць засведчан як рэкордны. Мы маем прамое заданне ўрада спыніць палёт у любым месцы Канады ці ЗША, у залежнасці ад умоў палёту і стану матэрыяльнай часткі. У палётны дзень прайшоў 60 гадзін.

Некалькі слоў аб аб'ектах удзелу ў пералёце. Чкалаў — першы пілот і камандзір, я — штурман і радыст. Байдуков — другі пілот і таксама штурман. Байдукову можа памяняць і мяне і Чкалава. На распрацаваным нам графіку дэжурстваў адпачываць будзем на чарзе, па 8 гадзін у суткі.

Мы ведаем, што за нашым палётам праз Паўночны полюс будзе сачыць уважліва і любоўна ўся наша вялікая радзіма. Гэта натхніе нас на тасканалае выкананне задання партыі і ўрада.



НАЙВЯЛІКШАЕ ДАСЯГНЕННЕ СОВЕЦКАЙ АВІАЦЫІ

На працягу апошніх трох чатырох год мы наглядзілі ў развіцці авіяцыі значныя поспехі: быстра раслі скорасныя казачкавыя і паліцэйскія грузавыя самалёты. І асабліва выдатнай з'явілася тое, што самалёты з грузам пачалі пакрываць вялікую адлегласць без пасадзі. Адпаведнае абстаўленне самалётаў значна аблегчала задачу палётаў у розных умовах надвор'я, тым больш што палёты на вялікую адлегласць заўсёды звязаны з палым радам труднасцей у метэаралагічных адносінах. Значны ўдасканаленні прыборнай гамадаркі дазваляюць весці самалёт на вялікіх вышынях паза візіямасцю зямлі і пазбегчы страшнага для дзяткі і самалёта абледзянення.

Апрача гэтага на гэты дасягненні, авіяцыя пачала сістэматычна авалоўваць велікі складанымі паветранымі шляхамі і з'яўляць самай аддалены часткі свету рэгулярнымі паветранымі лініямі. За апошнія гады з поспехам аваявіацыя паветранымі лініямі праз Атлантычны акіян паміж Еўропай і Амерыкай, праз Ціхі акіян паміж Амерыкай, Філіпінамі і Кітаем. Адкрыліся новыя, вялікія прадажныя лініі, якія злучаюць Еўропу з Азіяй, Афрыкай і іншымі часткамі свету. Але ўсё-ж да гэтага часу атывалася адна даволі значная частка зямнага шара, правіненне ў якую авіяцыя заваявала для бліжэйшых год срывавай мала ажыццявімай і недасягальнай.

Нават такая перадача ў авіяцыйных адносінах краіна, як Амерыка, якая займае па працягу раўнін апошні год вылучае становішчы ў тэхнічным развіцці авіяцыі, пастаноўным розным рэкордаў і правіленні складаных пералётаў, усё-ж аказалася з'яўляцца толькі на самай назвазначнай спробе авалоўваць Поўначу пры даным авіяцыі.

Некалькі год назад амерыканскі лётчык Бурд зрабіў беспасаджны палёт па Паўночным полюсу, вырваўшы назва, і гэтым абмежавалася імкненні авалоўваць гэты суровы, але вельмі важны і каштоўны раён.

Нам, работнікам савецкай авіяцыі, заваяванне полюса таксама з'яўлялася справай складанай, да якой трэба прыкладзі зямлія намаганні. Але наша Савецкая краіна з уласцівым ёй размахам і шырокай пастаноўнай справы вяла работу па авалоўванню Поўначу так, як не вяла і не магла весці ні адна капіталістычная краіна.

Вялікаручную гістарычную ролю ў гэтай рабоце адыграла створаная па ініцыятыве таварыша Сталіна Галоўнае кіраўніцтва Паўночнага морскага шляху, якое ўзяла на сябе энергію і ініцыятыву, змогла з вельмі кароткімі тэрмінамі аваявіацыі раён Поўначы. Галоўнае кіраўніцтва Паўночнага морскага шляху сваёй работай забяспечыла нам даволі дэталёвае вывучэнне метэаралагічных умоў паўночных раёнаў і дапамагло стварыць базы і, галоўнае, разгарнуць сетку сувязі, што дазваляе кіраваць палётам на веізарным прастору Поўначы.

Асабінае паўночных раёнаў у значна ступені ішло пры даным авіяцыі. Самалёты палярнай авіяцыі пры Галоўнае кіраўніцтва Паўночнага морскага шляху не раз перасякалі самай аддаленыя пункты Поўначы, робячы грандыёзныя палёты па ўсім зямным шару. Выдатны пералёт Леванеўскага, Малакава, пералёт у гэтым годзе Фарыха і ў мінулым годзе Валадзіслава, Махоткіна былі шырока папулярнай папулярнай сістэматычнай наступствам на полюс. Усё гэта і падрыхтавала такі бліскучы поспех у нашай авіяцыі Паўночнага полюса і пракаваў паветраныя шляхі з СССР у Амерыку.

Гераічнае авіяцыйнае О. Ю. Шмідта, што скончылася і бліскучы, ні з чым параўнаць пералёт Чкалава, Байдукова і Белюкова замалоўваць за Савецкі Саюзам палёму паршчынаў у авалоўванню назвазначны і недаступны ў мінулае раёнамі Поўначы і Паўночнага полюса.

Цяжка пераападыць значэнне гэтых бліскучых пералётаў. Паўночны полюс падараў большавікам, і паветраны шлях з Еўропы ў Амерыку праз Паўночны полюс параваў савецкім лётчыкам, якія робяць усё для таго, каб новая траса была асвоена для сістэматычных пералётаў.

Мы ганарымся нашымі героямі Чкалавым, Байдуковым і Белюковым, якія сваім чудаўным пералётам яшчэ раз паказалі на што адна авіяцыя вялікай Савецкай краіны. Сталінскія выхаваныя навікатой добра выканалі свой абавязак і па выдатна вырашаны пастаўленай перад імі задачы.

Начальнік Галоўнага кіраўніцтва грамадзянскага паветранага флота намор І. Ф. ТИХОУ.

ТРЫУМФ НАШЕЙ БЛІСКУЧАЙ АВІАЦЫІ

У выніку нашага палёту па Паўночным полюсе так створана база для трансарктычных зносін з Амерыкай. Выдатны пералёт Чкалава і яго таварышоў з'яўляецца пачаткам практычнага ажыццяўлення гэтых зносін. Ён паказвае, што і матэрыяльная частка, і абстаўленне, а галоўнае, і людзі, якія могуць ляцець праз палярныя басейны, у нас ёсць. Таму, калі будзе праказана неабходным, мы ў хуткім часе зможам пачаць нармальную эксплуатацыю новай паветранай лініі ў Амерыку, якая пралягае праз полюс. Для гэтага, вядома, патрэбна яшчэ шмат работы.

Трэба стварыць неабходныя базы, больш дэталёва вывучыць умовы палётаў, трэба ўнесці выхаванні з вопыту нашай экспедыцыі і пералёту тав. Чкалава, шмат ладковых змен у нашу апаратуру. Але асноўнае ўжо зроблена.

Палёт тт. Чкалава, Байдукова і Белюкова бліскучы. Ён з'яўляецца праўдзівым выключнай мужнасці і адвагі, трыумфам нашай выдатнай авіяцыі, створанай пад кіраўніцтвам вялікага Сталіна.

Нам, начальнікам экспедыцыі па Паўночны полюс ШВЕЛЕУ, Амдэрма, 20 чэрвеня.

СЛАВА СТАЛІНСКІМ СОКАЛАМ

СОЧЫ, 20 чэрвеня. (ВВТА). Алексей Стаханав, які адпачывае зараз у санаторыі «Ланбас» у Сочы, даведваўся аб бліскучым перамоце Героя Савецкага Саюза Чкалава, Байдукова і Белюкова, перадаў ім іх наступнае прывітанне:

— Захапляюся беспрывікатнай мужнасцю і бесстрашнасцю сокалаў, выхаваных вялікім Сталіным. У той час як фашысцкія самалёты знішчаюць горады Іспаніі, савецкая авіяцыя заваявае полюс, пра-

кладвае новыя паветраныя шляхі, заваявае вышнія вышыні.

Толькі людзі Савецкай краіны могуць вырашаць такія велічныя задачы, працягваючы такую смеласць, вытрыманнасць і настойлівасць у дасягненні пастаўленай мэты.

Слава сталінскім сокалам!

Іх выдатныя справы натхняюць кожнага грамадзяніна Савецкай краіны на барацьбу за росквіт, за існаванне любімай радзімы.

АЛЕКСЕЙ СТАХАНАУ.

ГАНАРЫМСЯ ВАШЕЙ СМЕЛАСЦЮ

З захапленнем работнік менскага станкабудзніцкага завода імя Варашылава сустракалі радасную вестку аб бліскучым завяршэнні нашымі авіяцыйнымі лётчыкамі — Героямі Чкалавым, Байдуковым і Белюковым беспрыкладнага беспасаджнага пералёту па маршруту Масква—Паўночны полюс — Паўночная Амерыка.

— Разам з усёй краінай мы ганарымся вашай смеласцю і адвагаю, — гаворыцца ў прывітаньня тэлеграме, прынятай у нашым заводзе на агучным сходзе. — Ваша перамога натхняе нас у нашай што-

дзённай рабоце. Гэты беспрыкладны ў гісторыі пералёт паказвае, што большасць з'яўляецца навуку і тэхніку на карысць чалавецтва.

Завяршэннем гэтага пералёту наша краіна пракавае найкарацейшы шлях, які звязвае Савецкі Саюз з Паўночнай Амерыкай праз Паўночны полюс.

Няхай жывуць Герой, верныя сыны нашай вялікай радзімы!

Няхай жыве вялікі Сталін, які вядзе нас ад перамогі да перамогі!

ПА НОВАМУ СТАЛІНСКАМУ МАРШРУТУ

Ляццець праз Паўночны полюс — наша заветная мара. Яшчэ ў чэрвені мінулага года ў гутарцы з таварышам Сталіным мы прасілі дазволу на пералёт праз полюс. Але тады таварыш Сталін па-бацькоўску, жаласліва сказаў:

«На што ляцець абавязкова на Паўночны полюс? Лётчыкам усё здаецца не страшным — рызыкаваць прыквітці. На што рызыкаваць без патрэбы? Умовы палёту па Паўночным полюсе мала вывучаны. Трэба добра і падрабозна ўсё вывучыць, каб наватрымаць усё ляццець».

«Трэба добра і падрабозна ўсё вывучыць» — гэтыя словы глыбока запалі на ў душы, і мы з прагнаннем увесць свой вопыт част аддалены гэтай задачы. Мы добра і падрабозна вывучылі трасу і ўмовы будучага пералёту і, толькі добра вывучышы, мы зноў звярнуліся да таварыша Сталіна і ўрада з просьбай дазволіць нам пералёт.

Імлі дні напружанага чакання. Кожны з нас думаў пра сабе: «Даводзіць ці адмовіць?» А тымчасам мы працягвалі рыхтаваць сабе і сваю машыну. Мы думалі так: дазваляць — будзе ладная працэнтная работа, адмовіць — апрача карысці, трэніроўка нічога не прынясе.

Раўніц 21 мая, калі радасная вестка аб заваяванні полюса аблэдзала нашу краіну і ўвесць свет, калі перамога савецкіх лётчыкаў Валадзіслава, Малакава і інш. стала беспрывікатным фактам, я пазнаў старшыню СНБ СССР тав. Молатаву:

— Добры дзень, таварыш Молатаў. Гаворыць Чкалаў.

— Вітаю. Што скажаце добрага.

— Я, таварыш Молатаў, хачу напамінаць аб нашым хадзілішчы ляццець праз Паўночны полюс.

— Што, загаразіліся?

— Мы даўно ўжо загаразіліся. Машына ў нас гатова. Спражанае ў паракку.

— А людзі? Як ваша асабістае здароўе?

— І людзі ў паракку. Хоць заўтра гатовы ляцець.

— Ну, маліць. Зараз і праз полюс можна. Я ператварыў з таварышам Сталіным. Гэтымі днямі выклікаем вас для дакладу.

— Дзякую, таварыш Молатаў. Усё будзе ў паракку.

І калі я наклаў трубку на рычаг, ачуў такі прыліў радасці, такую бурю захаплення, што хацелася спянаць, ля-

Экіпаж самалёта завярдзілі ў складзе: мяне — першым пілотам, Байдукова — другім пілотам і Белюкова — штурманам самалёта. Экіпаж з'яўляецца, ведае адзін аднаго добра, адзін аднаму дазварае, а гэта — самае галоўнае, гэта вырашае поспех.

Машына ўжо вядома — «АНТ-25» з матарам АМ-34.

Хачу напамінаць чытачам «Комсомольскай правды» некаторыя даныя гэтага самалёта. Машына сконструйравана пад экіпаж з 3 чалавекі. Наперадзе змяшчаюцца першы пілот, сярэдняе месца займае штурман і трэцяе месца — другі пілот. Самалёт мае падвойнае кіраванне. Шпіцы мяняюцца на першым сядзенні. Кабіна самалёта апапеняе з дапамогай труб, размешчаных унутры фюзеляжа, на якіх праходзіць пнеўма-фавэра, пакарагае ад матара. З тае прычыны, што большасць часткаў шляху і ў ранейшым і ў надыдзучым палёце праходзіць над вольнымі прасторамі, канструктары самалёта ўвезлі ў машыну магчымасць пасады машыны на ваду. У насок цэнтрыравана і часткова ў адмысловую частку крылаў змяшчаны балоны з прагумаванай матэрыялы, валоўнаеі паветрам. Гэта робіць самалёт да некалькіх ступеней плавучым.

У пералёце па сталінскаму маршруту машына бліскуча вытрымала выпрабаванне. Адзін пералёт пройшоў тым самалётам пункту гледжання аб самых росна-сталінскіх выпрабаваннях, якім падлягаў самалёт. Мы тавы перасяклі ўмераны поас, ляцелі ва ўмовах субарктычнай лётнай абстаноўкі краінай Поўначы, глыбока ўклініліся ў прыпалярныя вобласці перасякаў прыморскія і морскія раёны, мявалі тэмпературны рэжым ад высокіх плавасых тэмператур да ўмоў зімовага палёту. Не менш складанай была метэаралагічная абстаноўка пералёту. Нам даваліся існа пры яркім сонцы, у жожд, у тумане, у воблаках, ва ўмовах абледзянення. Самалёты і матар ніколі не здавалі. Практычна палёту тавы паказала, што самалёт перакарывае разлічаныя нормы. Так, ужо ў першым гадзіну палёту нам удалося дасягнуць значна большай вышыні, чым гэта меркавалася на распрацаваным за гадзіну графіку. У нашым палёце самалёт пасульняна набірваў вышыню і слядуваў пілота. Машына называлася добра вяла сабе і ў тумане, і ў воблаках, і ва ўмовах розных паветраных патокаў, у горнай мясцо-

васці, і пры розных тэмпературах. Наогул лётныя даныя самалёта аказаліся найлепшымі. Восць часу, задуварчы палёт праз Паўночны полюс да Паўночнай Амерыкі, экіпаж пярэда раўні, што ляццець трэба на выпрабаванай машыне, што лепшай машыны нам шукаць непадобна.

Як і ў першым пералёце, самалёт «АНТ-25» абстаўлены дасканальнымі арапа-вігацыйнымі і кантрольнымі прыборамі. У нашым распрацаванні ўсё, што можа даць сучасная авіяцыя, сучасная тэхніка для палёту ў любых напрамках — днём, ноччу, у тумане.

Матор на нашым самалёце называўся добры, выдатны. Самы прыборчыны крытык не зможа знайсці ў ім хоць-бы малейшых дэфектаў. Калі мы ў мінулы раз стартвалі з Шчолкаўскага аэрадрома на нагруджанай даўкаў машыне, мы былі перакананы, што магучасць аказалася дастатковай для адрыву ад зямлі 11-тоннага гіганта. Мы былі перакананы і ў тым, што матор будзе эканомна расхваляваць гаручае. Так і аказалася. Мы вельмі добра ўдаліся. Рэжым гаручага не перавышаў тэарэтычнай нормы. Канструктар Мікулін змог даць такі матор, які, з'яўляючыся арганічнай часткай усёй канструкцыі самалёта, свабодна працаваў у адпавядаючым нашай задачы. Эканомнасць матара ў такім пералёце вырашае поспех задання. Кожны кілаграм эканомнага гаручага азначае павялічэнне дальнасці палёту. Выдатнае гаручага за ўвесь час палёту не перавышала намечанага на плане. І калі мы прыляліліся, у баках самалёта аставалася яшчэ палова тавы бензіна. Гэта хвіліна-два яшчэ 2.500 кілометраў палёту. Значыць, дальнасць дэзьяна нашага самалёта дасягае амаль 12.000 кілометраў. Нікому з нас не прыходзіла ў галаву мыслі, што матор можа згасць. На ўсім нашым шляху матор ні разу не капырніваў. Калі аднаго разу матор даў выхляп, тав. Белюков адначасна гэта «падарыў» ў бортавым журнале.

Мы даведзіліся ляцець на ўсіх самалётах, на ўсіх маторах. За час майго лётнага жыцця я выпрабаваў амаль усе тыпы паветраных караблёў, якія ёсць у нас, і дзесяткі замежных канструкцый. Я пачаў сваю лётную работу з «Фармана-20», і дайшоў да «АНТ-25». Мне даведзіліся ляцець на «Вуазене», «Фокеры», «Алро», «Нільонора», «Морана» і многіх іншых. «АНТ-25» — 66-я канструкцыя па ліку, на якой я лятаў. «АНТ-25» — гэта самалёт, які з'яўляе сабой вынік сучасных дасягненняў авіяцыйнай тэхнікі.

Траса нашага пералёту зацверджана ў двух варыянтах. Першы: Масква—Хардука — востраў Вікторыя — Паўночны полюс — востраў Патрык — Зямля Бенгеса — Канада — Сіэтль — Сан-Францыска. Другі: Масква — Новая Зямля — востраў Рудольфа і на яго жордыянскі да Сан-Францыска. Які варыянт мы прынем, пакажа будучае, але задача таякая: пасады самалёт на паўночна-амерыканскай зямлі.

Меншыя розумы, самыя светлыя гатовы зучоныя нашай краіны і ўсяго свету не раз марылі зрабіць даступным для чалавеча зямлі і моры, якія ляжалі за Палярнымі кругам. І толькі савецкай улада і пароху нашаму ўдалося паставіць справу аваявіацыі ў Арктыцы ў небылых, нябачаных да гэтай пары маштабах. Ні адна краіна ў сусве, маючая палярнае ўзбярэжжа, не ўдалася столькі срочкаў і не вяла столькі паспяховай работы ў Арктыцы, як наша краіна. І наш мінулы пералёт па сталінскаму маршруту, па неабсяжных арктычных прасторах, і буднішый ўклад у навуку, унесены экспедыцыяй Шмідта, авалоўваючы Паўночны полюс, і надыдзучы наш пералёт служыць адной і той-жа справе — справа пакарэня і аваявіацыі Арктыкі, скарачэння яе неацэннага багаццяў, умацнення абароназдольнасці нашай краіны.

Наш пералёт, працягнуўшы ў 9.605 кілометраў, прайшоў па трасе, якая ў недалёкім будучым стане трасай папатола-пасады самалётаў паветраных раёнаў з Савецкага Саюза ў Злучанай Штатах Амерыкі. У палётны будзень 55—60 гадзін.

Цяжкі шлях. Але хвіліна-два ляццець нам ляццець? Самалёт ля разні абледзянеў. Пылковыя трапалі машыну і кідалі з боку ў бок. Туманы ступраўлілі палёт. Але ўсё-ж, дзе-б не ляццець самалёт, якую-б частку шляху не праходзіў, ці стала ліпняска гарачыня ці быў арктычны холад, наша машына ўваўне на ішла наперад, чотка і бесперабойна працаваў матор. Некалькі раз у часе палёту здаралася, што казыркі і наскі крылаў пакрываліся ледзям. Лёд быў называўся небяспечным зоргам. Каб унікаць абледзянення, мы агукаліся ўсё ніжэй і ніжэй, «кадавалі» і зноў балымаліся ўверх. Так паўтаралася некалькі раз. Гэта была палкая барацьба. Такую-ж барацьбу, а можа быць і яшчэ большую, нам прадстаіць перасяці і ў надыдзучым поладне. Але мы ўваўне ў перамоце. Мы ўваўне ў матэрыяльнай частцы. Мы ўваўне яшчэ і та-

ЗБЫЛАСЯ МАРА ЧАЛАВЕЦТВА

АМДЭРМА, 20. (Радый). Усе ўдзельнікі экспедыцыі, якія вяртаюцца з полюса, ажыццялена абмяркоўваць радыеграфы экіпажа «АНТ-25».

Новае выдатнае дасягненне Валерыя Чкалава асабіста радуе таму, што яго са-

малёт праішоў праз Паўночны полюс, якім нам прышлося пабыць і некалькі дзён назад. А як яшчэ падаўна Паўночны полюс быў заветнай марай чалавецтва!

Герой Савецкага Саюза М. ВАДАП'ЯНАУ.

БЛІСКУЧЫ ПОДВІГ

МАСКВА, 20 чэрвеня (ВВТА). Беспасаджны пералёт гордых сокалаў нашай краіны па маршруту Масква—Паўночны полюс—Паўночная Амерыка — яшчэ адзін бліскучы подвиг ва славу нашай дудунай авіяцыйнай радзімы.

Разам з усёй краінай мы ганарымся вашай смеласцю і адвагаю. Мы ўважліва сачылі за вашым беспрыкладным пералётам. Увесь гэты час з вамі, смелымі экі-

памі нашай радзімы, былі нашы думы, нашы надзеі.

Ад усёй душы, ад усёго сэрца вітаем вас, беспрыкладныя героі!

Удзяльнікі смізных стаханавічых будыг тацкай фабрыкі «Пролетарыя»: А. В. ІВАНОВА, А. І. ІВАНОВА, А. П. ФЕДАРАВА, Т. Ф. НАНОРАВА, А. Г. ХОРЗВА, А. С. БАГАЧОВА, Л. А. МАШКОВА, М. А. РАЖКОВА і інш.

