



## РАДЫЁГРАМЫ

3 БОРТА  
САМАЛЁТА „АНТ-25“

12 липня, 3 години 43—44 минути. Знаходжуся Загорск. Слухайте мене на хвості 64,92 метра. Усе у парадку.

4 години 15 минут. Знаходжуся широта 67 градусів 10 минут, довгота 38 градусів 40 минут. Висхідна пелюста 500 метрів. Наперёд відати кучаву воблака.

5 години 10 минут. Знаходжуся широта 68 градусів 25 минут, довгота 39 градусів 50 минут. Усе у парадку. Ад Загорска ідемо над суцільною слоїстою воблакою. Висхідна пелюста 900 метрів, над нами 6 балів слоїсто-кучавої. Паўтарыце радыёграму № 3. Да прыёму гатоу.

6 години 31 минут. Знаходжуся широта 69 градусів, довгота 41 градус. Висхідна пелюста 1700 метрів. Я лічу над воблаками. Часи слухати пелюсти. Радыеграмы № 3 і № 4 прыму поўнаю. Вас чуу на хвості 63,24 метра. Усе у парадку.

7 години 9 минут. № 4 прыму. Знаходжуся широта 61 градус 20 минут, довгота 41 градус 30 минут. Лічу над воблаками.

7 години 48—52 минути. Усе у парадку. Ад Загорска не бачили ямамі. Суцільная воблака над нами, а разрымамі — над нами. Паведамліце ці адкрыт бераг мора і які вепер на вышні 1.500 метрів.

8 години 10—12 минут. Усе у парадку. Паўтарыце апошнюю радыёграму.

9 години 15—16 минут. № 8 прыму. Паўтарыце хвалу Мурманска. Да прыёму гатоу.

9 години 50 минут. Архангельск чуу добра. Мурманска не чуу. Чаху? у години 10 минут былі на широте Архангельска. Лічу над воблаками.

10 години 14 минут. Валу радыёграму № 10 прыму поўнаю. Усе у парадку.

11 години 38—39 минут. Знаходжуся широта 67 градусів 30 минут, довгота 47 градусів 20 минут. № 12 прыму. Знаходжуся широта 67 градусів 45 минут, довгота 47 градусів 40 минут. Слухайте мене на хвості 26,35 метра.

13 години 21—25 минут. Знаходжуся Калугу. Усе у парадку.

14 години 17 минут. Знаходжуся широта 70 градусів, довгота 61 градус. Усе у парадку.

15 години 25 минут. Вас прыму. Чуу добра, але воблака насторожа. Вас чуу на хвості 32,8. Нова Яма. 15 години 15 минут. Висота 600. Усе у парадку.

16 години 9—12 минут. Усе у парадку. Юмашов.

17 години 28—30 минут. Вас чуу на хвості 16,36. Знаходжуся на широте 74° 10', довгота 56°. Усе у парадку.

18 години 20—23 минуты. Вас чуу на хвості 18,36 дренпа. Дейсон не чуу аусім. Знаходжуся широта 76°, довгота 58°. Усе у парадку.

19 години 11—12 минут. Знаходжуся широта 77° 20', довгота 58°.

20 години 15—17 минут. Маж Рудольфа не чуу. Чуу мая М. Жолані. Знаходжуся широта 78° 50', довгота 58°. Дейсон не чуу.

21 години 25 минут. Знаходжуся широта 81° 30', довгота 58°. Вас чуу на хвості 18,36.

НАД ВОСТРАВАМ РУДОЛЬФА.  
МАСКА. «Правда»

ВОСТРАВ РУДОЛЬФА. 12 липня. (Радыепец. нар. «Правда»). Свіня у 22 години 01 минут самалёт «АНТ-25» прайшо ад вострава Рудольфа на ўскос ад аэрадрона, прыкладна на высце 2.000 метрів.

ЛІБІН.  
23 години 08—10 минут. Праходім цыклон. Пелюст слухаю. Усе у парадку.

«Р. Т.» — пазывуны самалёта «АНТ-25».

## ЯК МЫ РЫХТАВАЛІ ПЕРАЛЕТ

(ГУТАРКА З НАЧАЛЬНИКАМ ШТАБА ПЕРАЛЁТУ В. І. ЧЭКАЛАВЫМ)

Дважыкі өкінае «АНТ-25-1», узначальвае Герою Советскага Саюза т. Громавым, лічце з Масквы ў Паўночную Амерыку праз Паўночны полюс каб яшчэ раз прайсць паветраную трасу, праходжаную Чкавым, Бяліковым і Бяляковым. Гэты шлях з'яўляецца найкарацейшым паветраным шляхам паміж СССР і Амерыкай. Яго адкрылі наша вялікая радзіма, і яна ж сёння ставіць перад сабой канкрэтную задачу — ужо ў гэтым годзе дабіцца рэальных рэзультатаў па ўсталяванню паветранай сувязі паміж СССР і Паўночнай Амерыкай праз Паўночны полюс.

Падрыхтоўка да палёту «АНТ-25-1» пачалася 11 чэрвеня, на другі-ж дзень пайшла дазволу палёту ўрадам. Громаў, Юмашов і Данилін паступілі ў распараджэнне ўраду ў 15 чэрвеня. З таго часу яны амаль безвызна адзілі на Шчолкаўскім аэрадроме. Урачы ўсталявалі для іх строй падрыхтоўкі і палётны рэжым.

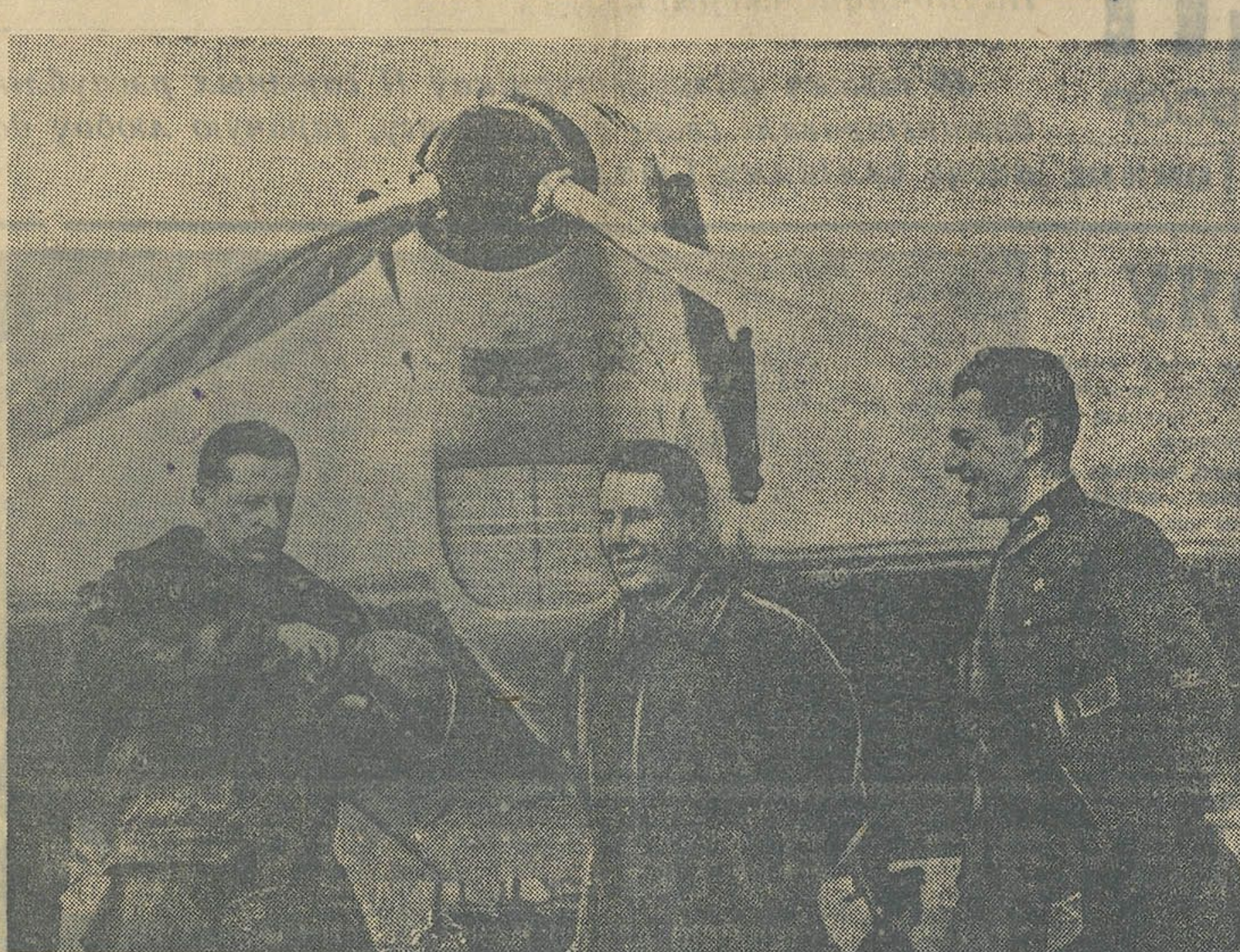
На прылёту гэтага часу таварышам Громаў, Юмашов і Данилін правалі некалькі трэніровачных палётаў. Ноччу на 2 ліпеня яны знаходзіліся ў паветры 10 гады, лятаючы на вышыні 5—6 кілометраў. У гэты гэтага палёту яны прайшлі кіламетровую апаратуру і аэрапавітанійны прылад.

У падрыхтоўцы самалёта да гэтага далёкага палёту прымаў ўдзел канструктар, інжынер, бортмеханік і матарыст, якія падрыхтоўвалі самалёт Чкава. Усё гэтыя работы на аэрадроме кіраваў інжынер Стопан. Вялікую дапамогу яму ў гэтай справе аказалі канструктар самалёта «АНТ-25-1» тав. Сухой, канструктар матара «АМ-34» тав. Місуйн, бортмеханік тав. Орлоў, інжынер-матарыст тт. Міннер і Радзевіч, інжынер тт. Вятібаран, Аршынаў, Калмыкі, Галдобенка, Бенедзіктаў, Лебедзеў асцасова падрыхтавалі электравыяццельнае абсталяванне, радыёапаратуру, гаручыя і змазачныя срошкі, электраагрэгаты, кантрольна-вымяральныя прылады, аэрапавітанійнае абсталяванне.

У абсталяванні самалёта вялікую ролю адыгралі прадпрыемствы пажай, абароннай і лёткай прамысловасці. Матор быў пабудаван і падрыхтоўваў да палёту калектывам рабочых завода імя Фрунзе.

Повтэральны інстытут авіяцыйнага матарабудування распарадаў для гэтага матара спецыяльныя гаручыя і змазачныя срошкі. Заводы Усесаюзнага аб'яднання дакладнай індустрыі аэрацый і забеспечылі самалёт дасканалейшымі аэрапавітанійнымі прыладамі.

У часе падрыхтоўкі самалёта «АНТ-25-1» быў удзячэн вопыт палёту Чкава. Самалёт некалькі аблётан за кошт



Экіпаж самалёта «АНТ-25» на Шчолкаўскім аэрадроме пад Масквой. Злева направа: камандыр самалёта — Герой Советскага Саюза М. М. Громаў, штурман-авіаніжынер 3-га ранга С. А. Данилін і другі пілот майр А. Б. Юмашов.

унутранага пераабсталявання і, галоўным чынам, за кошт законаў аднаго метала — боліт лёткі — ці дрэвам. Залас вадкага кісларода на самалёце Громаў у параўнанні з чкаўскім паляціліч у 3 разы. Узята таксама намота больш аэрапавітанійнага пазаматравай вадкасці, якая ў часе палёту ахоўвае вент самалёта ад стварэння на ім ледзянай коркі. Новае ўнесена ў арганізм радыёсузай самалёта з ямамі.

На тэрыторыі Советскага Саюза слухаць перадачу з самалёта «АНТ-25-1» будучы калі 20 палярных станцый і ўсе судны, якія знаходзяцца ў Бялым і Баранцовым морях, а таксама ў Паўночным Ледавым акіяне.

Усе гэтыя станцыі будучы атрымліваюць імі весткі з самалёта вядуча на перадачу галоўнай станцыі, якая размешчана пад Масквой і працуе на кароткіх хвалях. Толькі гэта радыёстанцыя мае права трымаць перадачу сувязі з самалётам «АНТ-25-1» і перадаваць яму неабходны матэрыял. Напачатку стай і станцыя імя Комінтерна, якая працуе на доўгіх хвалях. У выпадку якіх-небудзь ускладненняў, па распараджэнню штаба перадачы яна праз 5 минут можа перадаваць з самалётам. Аднак, аднак, з галоўнай станцыяй будзе працаваць радыёстанцыя вострава Дэйч. Праз 2 минуты пасля таго, як самалёт Громава атрымае

Анкореджа, ён будзе дубляваць радыёстанцыю вострава Сітэ, размешчаная гала Вялікага Паўночнага вострава ў Паўночнай частцы Канады. Гэта станцыя добра чула самалёт Чкава. Калі самалёт «АНТ-25-1» будзе ўладнаць ўзлётае амерыканскага матэрыяла, з іх нешта падтрымліваць дружэбную сувязь галоўнай радыёстанцыі, якая знаходзіцца ў Сітэ.

Важную работу правалі нашы непералётнікі на складаных дакладных карт прапавалі і на забеспячэнні ахавалі ў дароце ўсё неабходныя весткі аб надвор'і. Яны правалі ўважліва нагляданне за надвор'ем у Цэнтральным палярным басейне і прасачылі за ім на працягу дарогі доўгата часу ўдоўж усёй трасы. Вялікую дапамогу ў гэтай справе ім аказала дрейфуючая палярная станцыя ў раёне Паўночнага полюса. Значныя карысткі ў нашы весткі аб сітуацыі прайшлі ў Арктыцы ўнесці Чкаваў, Байдукоў і Бялякоў.

Немагаваную работу правалі ўрачы на падрыхтоўцы пудылога і аэрыянага харчавання. Агульная вага харчавання значна зменшана, але каларыйнасць яго ахоўана. У авіярышым гавне уважліва ўважліва колькасць вугляч і вітамінаў. У выпадку вымуншанага пасадкі өкіпаж зможа на працягу паўтара неспя захоўваць добры рэжым харчавання.

Палёт таварышоў Громава, Юмашова і Даниліна будучы даць новы каштоўны матэрыял для вывучэння вялікай паветранай трасы СССР—Паўночная Амерыка.



12 липня са Шчолкаўскага аэрадрона пад Масквой стартваў самалёт «АНТ-25» у беспасадачным пералёце Масква—Паўночны Полюс—Амерыка. Экіпаж самалёта: Герой Советскага Саюза М. М. Громаў — камандыр, майр А. Б. Юмашов — другі пілот, авіаніжынер 3-га ранга С. А. Данилін — штурман. НА ЗДЫМКУ: Герой Советскага Саюза тав. М. М. Громаў.

чае ўёру і Азію з Амерыкай. Найкарацейшая лінія, калі яе праводзі на глобусе, вядзе праз полюс.

Пералёт ад Масквы, сьважам, да Сан-Францыска праз полюс з'яўляецца найкарацейшай трасой па метарадальнічым умовам. На такой трасе амаль нежачыма разлічаны на ідэальнае надвор'е на ўсёй арыяльнай лініі. Можна чакаць найбольш спрыяльных умоў на тых ці іншых участках, але траса перасякае палосы зусім розных кліматаў, і ўсталяванне ўсёй роліна, добрага надвор'я на двое сутак траба лічыць практычна невыканальна. Асабліва трудны для палёту Цэнтральны палярны басейн, дзе надвор'е велімі няўстойлівае і зменлівае.

Другая труднасць — немагчымасць арыентавацца па магнітнаму компасу ў самым нявывучаным раёне — за Паўночным полюсам. Тут траса праходзіць блізка ад магнітнага полюса зямлі, які блытае ўсе звычайныя паказанні компаса. Советны ўважліва курсу (СВК) можа прапавалі толькі ў тым выпадку, калі сонца не закрывае воблакамі. У той-жа час гэта сама небяспечны раён для вымуншанага пасадкі, бо сонца не заходзіць ніякія каралі свету.

Усталяваўшы рэкорд, өвецкія лётчыкі імкнуцца зрабіць яго дабыткам многіх.

Неўзабаве пасля пералёту Чкава, Байдукова і Бялякова ідзе праз полюс у Амерыку кн. Наш палёт мае асобнае значэнне існае таму, што ён другі. Мы хочам паказаць, што героіны пералёт Чкава, Байдукова і Бялякова можа быць у гэты момант паўтаран другой групой советскіх лётчыкаў, за якой наступе, калі патрэба, трэцяя, і т. д. Падобна таму, як палёт чатырох важкіх караблёў і полюсу даказаў, што такі рэйс можа быць зроблен не асобным, а многімі самалётамі і лётчыкамі Советскай краіны, падобна гэтаму мы пастараемся даказаць, што шлях з Масквы ў Амерыку праз полюс адкрыты не раз у гісторыі. Не сумняваемся, што за намі пойдзю і іншыя. Мы нават імкнемся, што наступны рэйс праз полюс у Амерыку, якая не даядзена доўга чакае, будзе зроблен ужо з пасажырамі і грузам. Гэта будзе пачаткам асваення першай у гісторыі чалавечай транспарнай лініі, якая адылавае фантастычнай нават спецыялістам авіяцыі ўстае некалькі год назад.

Выбор машыны для такога аднаго палёту не быў доўгім. У советскі авіяцыйны парк ёсць у поўнай меры падходзячая для гэтай моты машына — «АНТ-25». На гэтай машыне быў зроблен у 1934 г. палёт па замкнутай крывой на 12.411 кілометраў (Громаў, Філін і Спірыд), пералёт у 1936 г. па Сталінскаму маршруту адылаваў 9.374 кілометра (Чкаваў, Байдукоў і Бялякоў) і, нарэшце, пералёт з Масквы ў Нортман.

Самалёт, на якім мы лямі, сконструіраван у Цэнтральным авіяцыйна-навігацыйным інстытуте (ЦАИ) па прэзэку А. Н. Тупалева некалькі год назад. «АНТ-25» уяўляе сабой аднамотарны манплан з размахам крылаў у 34 метры. Дзякуючы добрай гуравалі ённасці і той акалічнасці, што азім матор расходуе адносна мала гаручага (у параўнанні з многаматарнымі самалётамі), машына (апошні пазначэння ёзр) можа лятаць без пасадкі калі 14 тысяч кілометраў.

На «АНТ-25» усталяваў матор «АМ-34» вадомата советскага канструктара А. Мікуліна. Далёкі пералёт патрабуе, каб матор бездоўна працаваў не менш 80—100 гады папрад. Пералёты Чкава, Байдукова і Бялякова на «АНТ-25» паказалі, што «АМ-34» адылавае самым прыдэрычывым патрабаванням.

Адрэаеннаў у абсталяванні нашай машыны ад чкаўскай амылі нямінкі. Пры выбары абсталявання мы імкнуліся яшчэ больш адытыць вагу грузу. Мы азыў перадавалі ўсе прыметы спаравалі, стараліся пазбавіцца ўсёй «лішняй» грамаў. Так, мы бярэм аптоучу вагой не ў 10 кілограмаў, а ўсяго ў 1,5 кілограма. Некалькі скарачае недакучальны запас харчу, у савсе налі, але не каларыйнасці. Нат гэтым даядзена напавалівае ўрачам. Улічвае таксама такія рэчы, як чхалі для ружжаў. Мы рашылі ўзяць ружжы без чхалю. Абычаем кн спаравалі для таго, каб ўзяць больш гаручага.

Мы лямі на першым, вымуншаным у нашай краіне самалёце «АНТ-25». Чкаваў, Байдукоў і Бялякоў лямілі на другім, лепшым узоры, але тыя ўдасканаленні, якія ўнесены на другую машыну, дабавлены і да нашай.

На нашым самалёце палінута падвойнае кіраванне (на машыне Чкава, Байдукова і Бялякова яно знята). Пры падвойным

## РАДЫЁГРАМЫ

3 БОРТА  
САМАЛЁТА „АНТ-25“

13 ЛІПЕНЯ, 0 гады 15 минут. Праходім цыклон. Знаходжуся широта 86°, довгота 65°. Висота пелюста 4.500 метрів. ДАНИЛІН.

1 гадына 05 минут. Чуу добра на хвості 18,36 метра. Слухайте мене на хвості 26,35 метра. Усе у парадку.

2 гадыны 07 минут. Прылітне валапалінікам Арктыкі Панапіну, Крэнска, Шырнову, Федараву.

Выкітае самалёта «АНТ-25» — ГРОМАЎ, ДАНИЛІН, ЮМАШОВ.

3 гадыны 14 минут. Падшылі да полюса. Висота пелюста 2.700 метрів. Шляхавая скорасць 100 кілометраў у гадыну. Тэмпература паветра 1 міну 8 градусів. Самадучае вострава добра. Усе у парадку.

4 гадыны 50 минут. Знаходжуся широта 88 градусів, довгота 120. Усе у парадку.

10 гадыны 47 минут. Знаходжуся над палівам Мельнін. Усе у парадку.

11 гадыны 10 минут. Знаходжуся на широте 74 град. довгота 120 град. Слухайте на хвості 64,92 метра. перадавае на хвості 34,6 метра.

12 гадыны 12 минут. Слухайте мене на хвості 64,92 метра. Перадавае на хвості 34,6 метра.

Напшылі паўночныя пунктны прылат: «У 16 гадыны 51 минуту знаходжуся на широте 68 градусів, довгота 122 градусам. Усе у парадку.

«АНТ-25» ІДЗЕ ДАКЛАДНА ПА ГРАФІКУ  
Самалёт «АНТ-25» ідзе дакладна па распарадкавану графіку. Над полюсам ён палітён быў прайшоў у 3 гадыны 27 минут. Самалёт дасягнуў полюса ў 3 гадыны 14 минут. У сувязі з палярнымі кодам пералёту, штаб пералёту пасля өкіпаж самалёта «АНТ-25» наступнае кіраванне:

«Радыецыкучаму ходу пералёту. Вішнцем у рекордным часам дасягнення полюса. Жадаем поўнае поспеху.

ШТАБ.

ЗАХОПЛЕННЫ ХРАБРАСЦЮ  
СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКАУ

ЛОНДАН (стацыя Англіі), 13 ліпеня (ВЕТА). За беспасадачным палётам геранічных советскіх лётчыкаў на самалёце «АНТ-25» з Масквы ў Паўночную Амерыку праз Паўночны полюс созалі з неадыдабна ўважам за ўсёй Англія. Англіскае радыёастанцыя на працягу ўсёй учарашняй ночы перадавала паведамленні аб ходзе палёту «АНТ-25», як аб адной з найбольш выдатных падзей дна. Паведамленні атэцтваў з Масквы, Нью-Ёрка, Сіэтла і іншых пунктаў выдываліся праз кароткія прамежкі часу; у іх ўключаліся паведамленні, перадаваемыя советскімі палярнымі радыёстанцыямі. Усе гэбняныя газеты публікуюць падрабязныя паведамленні аб палёце, а многія з іх аясацілі дзяграму, якая паказвае маршрут пералёту праз Паўночны полюс, на якому ідзе советскі самалёт.

Газеты пакрысываліць ўдольнасці і заступі Громава, Юмашова і Даниліна і пералічвалі палярныя дасягненні Громава. Адынааенца больш хуткае прасоўвалі самалёта на маршрут у параўнанні з самалётам Чкава і пакрысывалі, што Громаў мае магчымае скарыстаць вопыт, атрыманы ў першым палёце. Палярныя палёты советскіх лётчыкаў, без усягога сучасна, прыпынулі ўсеагульную ўвагу ў Англіі. Захваленне адынаасці і храбрасці советскіх лётчыкаў, а таксама высокая ацэнка протыста СССР, з'яўляецца агульнай тэмай размоў у Англіі.

Газеты пакрысываліць ўдольнасці і заступі Громава, Юмашова і Даниліна і пералічвалі палярныя дасягненні Громава. Адынааенца больш хуткае прасоўвалі самалёта на маршрут у параўнанні з самалётам Чкава і пакрысывалі, што Громаў мае магчымае скарыстаць вопыт, атрыманы ў першым палёце. Палярныя палёты советскіх лётчыкаў, без усягога сучасна, прыпынулі ўсеагульную ўвагу ў Англіі. Захваленне адынаасці і храбрасці советскіх лётчыкаў, а таксама высокая ацэнка протыста СССР, з'яўляецца агульнай тэмай размоў у Англіі.

ІV.  
У сьмад өкіпаж, апырача мяне, уваходзіць другі пілот — майр А. Б. Юмашов і штурман С. А. Данилін. Лётчык Юмашов добра вядомы ўсёй краіне сваімі ракардымі высотнымі палётамі на чатырохматарных самалётах з вялікімі грузамі. Ён арабў таксама некалькі палётаў на дальнасць. С. А. Данилін — адым з лепшых штурманаў Советскага Саюза. Яго кыга на навіганай з'яўляецца прызнаным паўночным у авіяцыйных шлоках. Ён прыму ўдзел у раззе палётаў, якія патрабавалі выключнага штурманскага майстэрства: на «АНТ-9» — у Турцыю, на «АНТ-6» — у Парыж, а зной на «АНТ-35» па маршруту Масква—Ленінград (скасаны пералёт) і ў іншых. У гэтых палётах ён прайшоў бліскучы штурманскі адынаасці.

Што ўважале сабой наш шлях? Чытачы ўжо знаяць з ім на пералёты Чкава, Байдукова і Бялякова. Трэба напамінаць, што гэты маршрут апычэ велімі мала вывучан, і тэчыны росаветных неканаасцей могуць тут сустрачацца. Адына з адна нашага палёту — больш глабальнае вывучэнне гэтай трасы з тым, каб пикарыць не, раздзальце ўсе тэмычныя «свабодныя» і аныпні надышныя спосабы адынаасці гэтых пералётаў.

Мы пастараемся пералічыць над Новым Зямлём або востравам Рудольфа. Але калі надвор'е будзе дрэннае, мы паліям на прамаю да Паўночнага полюса, а за полюсам возьмем курс на поўдзень на 120 ці 115 мерыліну.

На нашым шляху над тэрыторыяй Советскага Саюза няма буйных населеных пунктаў. Гаралы будучы астанавалі ў старане. Выдываючы са Шчолкаўскага аэрадрона і ўважлімы курс на поўнач, мы павя-

(Працяг на 4-й стар.)

## СТАЛІНСКАЯ ТРАСА

Мысль аб палёце ў Паўночную Амерыку праз полюс зарадзілася ў мяне даўно. Гэта задача прыцягнула да сябе ўвагу раду советскіх лётчыкаў. У друку іла транспараннай авіяцыйнай сувязі паміж СССР і ЗША была выказана ўпершыню тры гады назад Герою Советскага Саюза С. А. Леванеўскім. З тае пары советскія лётчыкі сталі займацца гэтай праблемай.

У той дзень, калі таварышы Чкаваў, Байдукоў і Леванеўскі былі прынятыя кіраўнікамі партыі і ўрада, я, на мой вялікі жал, быў хворы і не мог прысутнічаць на гэтай вялічай гутарцы, на якую быў таксама выклікан. Насія выдараўлення я прасіў прыняць мяне і дазволілі мяне палёт праз полюс у Паўночную Амерыку.

Просьба была задаволенна. 10 чэрвеня, у 7 гадыны вечара, я быў прынят таварышам Сталіным, Молатавым, Варашылавым, Межлаўцам. На прыёме прысутнічалі таксама таварышы Аляксёе і Рухімовіч.

Мяне запыталі:

— Што вы можаце прапаваліваць?

Я адыказў, што хачу ляміць праз полюс у ЗША. У зробленым абмеце думкамі таварыш Сталін і Варашылаў падтрымалі маю просьбу. Насія абмеркавалі асобныя дэталей палёту было вынесена рашэнне: дазволіць пералёт.

II.  
Палёт на даўкую адылаасць без пасадкі — адно з важнейшых дэтуцыйна чалавечства. З трох важнейшых праблем авіяцыі — дальнасць, вышыня, скорасць — дальнасць лічыцца самым трудным дасягненнем.

Для такога палёту патрабаваліся назейнай канструкцыйны самалёт, безкарыны матор, адытны бесперанайна прававалі доўгі час, і выносілі, умелы өкіпаж. Усе гэта ёсць у нашай краіне. Нашы канструктары і прамысловасць стваралі выдатныя самалёты і матары. У авіяцыйных школах, у частях Чырвонай Арміі, на за-



