

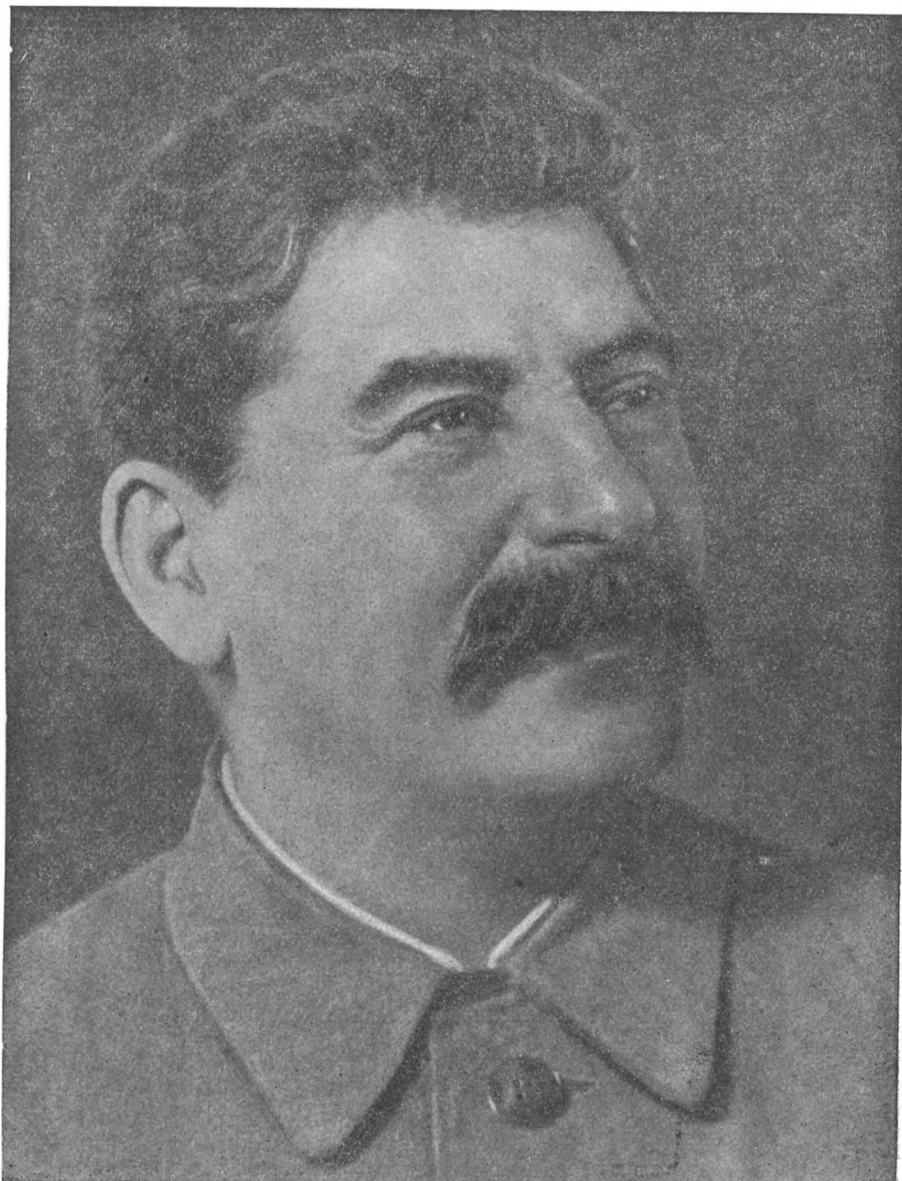


ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ

8

1939



„Нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая „случайность“ и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох...“

И. В. СТАЛИН



„...Гражданский Воздушный Флот..., в случае войны, будет целиком обслуживать нужды обороны“.

К. Е. ВОРОШИЛОВ

З О Л О Т О Й Ф О Н Д

Г Р А Ж Д А Н С К О Г О В О З Д У Ш Н О Г О Ф Л О Т А

Четыре Героя Советского Союза

Василий Сергеевич Молоков
Волкан Семенович Горанов
Валентина Степановна Гризодубова
Маврикий Трофимович Слепнев

Пять депутатов Верховного Совета СССР

Василий Сергеевич Молоков
Волкан Семенович Горанов
Валентина Степановна Гризодубова
Алмасарида Георгиевна Смагина
Сона Нуриева

Семь депутатов Верховных Советов союзных республик

Илья Сергеевич Семенов	— депутат Верховного Совета РСФСР.
Федор Михайлович Коршунов	— пилот, депутат Верховного Совета Казахской ССР.
Семен Иванович Кириков	— пилот, депутат Верховного Совета Таджикской ССР.
Анна Авксентьевна Куликова	— инженер, депутат Верховного Совета Таджикской ССР.
Татьяна Николаевна Слепова	— пилот, депутат Верховного Совета Туркменской ССР.
Григорий Дмитриевич Юрков	— пилот, депутат Верховного Совета Узбекской ССР.
Павел Акимович Масленников	— инженер, депутат Верховного Совета Узбекской ССР.

Сто десять награжденных орденами Союза Советских Социалистических Республик

Т р и с т а т р и д ц а т ь
н а г р а ж д е н н ы х
„Отличник Аэрофлота“

С е м ь с о т д в е н а д ц а т ь
н а г р а ж д е н н ы х
г р а м о т а м и А э р о ф л о т а



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Орган Главного управления Гражданского воздушного флота при СНК СССР

Год издания 9-й. ♦ ВЫХОДИТ ЕЖЕМЕСЯЧНО ♦ 1939 г. АВГУСТ № 8

В. С. Молоков

Герой Советского Союза

Гражданский воздушный флот и оборона

ДЕНЬ авиации 1939 года наша страна встречает в условиях исключительно напряженной международной обстановки. Уже в начале этого года на историческом XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил:

«...война, так внезапно подкравшаяся к народам, втянула в свою орбиту свыше пятисот миллионов населения, распространив сферу своего действия на громадную территорию...

Новая империалистическая война стала фактом».

Со времени партийного съезда угроза распространения империалистической войны на новые страны еще более обострилась. Каждый день приносит все новые факты, свидетельствующие о том, что германо-итало-японские агрессоры, поощряемые реакционными правительствами некоторых так называемых демократических держав, продолжают свою



провокационную работу по дальнейшему разжиганию мировой империалистической бойни.

В своем гениальном анализе международного положения Советского Союза товарищ Сталин с исчерпывающей ясностью показал, что реакционные руководители крупнейших капиталистических государств всячески стараются направить острие фашистской агрессии против нас, против Советского Союза. Последние события дали ряд новых под-

тверждений этой сталинской оценки.

Все это обязывает нас еще более бдительно следить за развертыванием международных событий, еще с большей энергией работать над реализацией сталинских указаний о том, чтобы «весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения...»

и «всемерно укреплять боевую мощь нашей Красной Армии и Военно-Морского Флота».

Оба эти указания вождя народов имеют самое прямое отношение к Гражданскому воздушному флоту, который, являясь резервом Красной Армии, призван, в случае войны «...оказывать содействие боевым силам Военно-Воздушного Флота в деле защиты Родины» (В о р о ш и л о в).

В капиталистических странах гражданская авиация поставлена на службу прямым военным целям. Особенно откровенно это делается в таких агрессивных странах, как Италия, Германия и Япония.

Воинствующий итальянский фашизм еще в 1935 году широко использовал самолеты транспортных авиакомпаний «Ала Литториа», «Авио Линэе Италия» и др. для переброски в Абиссинию десятков тысяч тонн военных грузов и многих воинских частей.

Агрессивный характер носит самое размещение итальянских воздушных линий. Они пересекают в различных направлениях Средиземное море, соединяя Италию с Испанским Марокко, Тунисом, Египтом, Балеарскими островами, Грецией, французскими владениями в Африке и т. д. Развитие итальянских воздушных сообщений, несомненно, служит общим планам агрессии оси Берлин—Рим в бассейне Средиземного моря, ставит под непосредственную угрозу англо-французские коммуникации.

Не менее агрессивный характер носит развитие гражданской авиации в фашистской Германии. Паутина авиалиний покрывает все пограничные районы Германии, откуда возможен удар немецких военно-воздушных сил против возможных объектов германской агрессии. Дислокация аэропортов воздушно-транспортной фирмы «Дейче Люфтганза» наглядно свидетельствует о том, что многие из них построены не столько по соображениям транспортно-экономическим, сколько как базы для сосредоточения, развертывания и маневра военно-воздушных соединений в первые же дни мобилизации и войны.

Да и вообще германский военно-воздушный флот создавался на базе гражданской авиации. Лишенная по Версальскому договору права иметь военную авиацию, Германия фактически не-

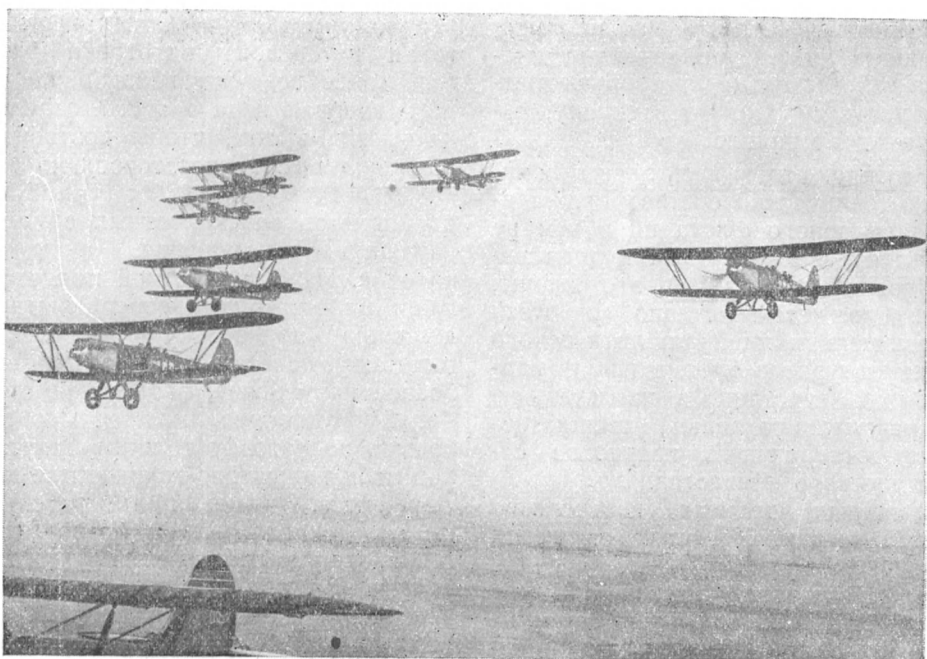
прерывно строила военно-воздушный флот под видом гражданского, создавая все новые и новые авиационные заводы. Кадры военных летчиков-наблюдателей, штурманов, инженеров, радистов и др. готовились в гражданских авиашколах, притом готовились в количествах, намного превышающих действительную потребность гражданской авиации. На воздушных линиях эксплуатировались такие самолеты, которые легко и быстро могут быть превращены в боевые машины.

После формального уничтожения своих обязательств, вытекавших из Версальского договора, фашистская Германия полностью подчинила гражданский воздушный флот интересам своей агрессивной политики и фактически милитаризовала его.

Аналогичное положение занимает гражданская авиация и в Японии. Конфигурация воздушных линий, усиленное строительство «гражданских» аэродромов в приграничных районах, типы «коммерческих» самолетов, характер движения и перевозок японских линейных самолетов не оставляют ни малейшего сомнения относительно истинного назначения японской гражданской авиации. Особенно это заметно на примере Манчжоу-Го. Здесь гражданская авиация, маскируемая под фирмой некоего «самостоятельного» марионеточного общества, фактически является подразделением военно-транспортной службы штаба Квантунской армии.

Несомненно, что это военное использование гражданской авиации обуславливается теми военно-техническими возможностями, которые свойственны самолету вообще и транспортному в частности. Гражданская авиация обладает большим и разнообразным военным потенциалом. В условиях войны Гражданский воздушный флот может быть использован для подготовки кадров, для строительства стратегических путей сообщения, для воинских перевозок, для всестороннего транспортного обслуживания фронта и тыла.

Широко использовать гражданскую авиацию для нужд войны готовятся и во многих буржуазно-демократических странах. Не так давно, например, начальник военно-воздушных сил США генерал Арнольд выступил в печати с заявлением, что в случае войны граж-



Полет в строю.

данские самолеты США сыграют крупную роль в переброске штабов, наземного боевого состава, воинских грузов, сырья для работающей на армию промышленности и т. д.

В нашей стране развитие гражданской авиации подчинено совершенно иным целям, чем в капиталистических странах.

«Нечего доказывать, что внешняя политика Советского Союза в корне миролюбива и направлена против агрессии» (Молотов). СССР больше всего озабочен сохранением мира. Но он готов оказать сокрушительный отпор любому агрессору, который попытается нарушить наши границы. Поэтому чем больше обостряется военная опасность, тем с большей энергией и настойчивостью мы должны укреплять обороноспособность нашей родины. И мы обязаны приложить все силы, чтобы максимально подготовить к участию в обороне Советского Союза и Гражданский воздушный флот.

В чем заключается оборонная роль Гражданского воздушного флота?

Исключительно велико его значение как мощного резерва кадров для военной авиации. За годы сталинских пятилеток мы воспитали замечательные кадры летчиков, прекрасно освоивших со-

временные скоростные самолеты, отважных пилотов, умеющих летать днем и ночью, в хорошую погоду и в сложных метеорологических условиях, летчиков, в совершенстве овладевших слепым полетом, полетом по приборам, радиовождению. Такие мастера летного дела, как Шебанов, Матвеев, Новиков, Капрэлян, Рыбин, Бицкий, Кондратьев, Кокин, Шварц, Яницкий, Табаровский, Галицкий, Тютяев, Бычков, Романенко, Решетников и многие, многие другие, являются представителями передовой советской авиационной культуры — золотым фондом летных кадров нашей страны. Мы имеем немало отличных инженеров, техников, мотористов, связистов, по-стахановски, культурно эксплуатирующих новую вполне современную материальную часть.

На то мы и большевики, чтобы никогда не удовлетворяться достигнутым, чтобы всегда двигаться вперед, добиваться новых и новых успехов.

СССР — великая авиационная держава. Технический уровень нашей авиации растет с каждым днем. Наши самолеты летают все быстрее, выше и дальше. Они оснащаются все более совершенной и сложной аппаратурой. Нам нужны не десятки или сотни отличников-пилотов, стахановцев технической

эксплоатации и связи, а многие тысячи летчиков, инженеров, техников, способных действительно по-большевистски оседлать ту сложную технику, которую им дает родина.

Нам нужно, чтобы весь летный и инженерно-технический состав Гражданского воздушного флота ни в чем не отставал от замечательных кадров нашей Красной авиации. А это значит, что мы должны неустанно работать над повышением идейно-политического и общекультурного уровня наших кадров, должны неустанно воспитывать из них дисциплинированных, инициативных, самоотверженных патриотов социалистического отечества.

Авиационная техника непрестанно движется вперед. То, что год назад было верхом совершенства, сегодня уже может оказаться устарелым. В этих условиях застыть в смысле изучения техники на одном месте значит безнадежно отставать от технического прогресса. А в отношении авиации, пожалуй, больше, чем в отношении чего-либо другого, верна поговорка, что «отсталых быют».

Значит, обязанность всего личного состава Гражданского воздушного флота — изо дня в день учиться, непрестанно двигаться вперед в освоении новейшей техники, в овладении вершинами летной и технической культуры.

Если фашистские агрессоры навяжут нашей стране войну, кадры Гражданского воздушного флота окажут содействие нашей военной авиации и вместе с военно-воздушными силами будут громить врага на его же собственной территории.

Когда родина призывает своих сынов дать отпор врагу, многие работники гражданской авиации, принимая военную присягу, торжественно провозгласят: «Я клянусь защищать ее (родину) мужественно и умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами».

Для того чтобы с первого же дня действительно умело защищать свою родину, каждый пилот, каждый инженер, техник, радист, работник центрального и местного аппарата Аэрофлота должен теперь же неустанно повышать свою боевую подготовку, изучать военное дело. Созданный при

Главном управлении Отдел переподготовки и боевой подготовки призван возглавить всю эту важнейшую работу. Основная задача этого отдела заключается в том, чтобы поставить на должную высоту всестороннюю тренировку летных кадров, их переобучение для полетов на скоростных самолетах, улучшить штурманскую подготовку пилотов. Наряду с летной подготовкой наши пилоты будут совершенствовать и свою подготовку по высшему пилотажу, полетам в строю, полетам на боевое применение, воздушной стрельбе, бомбометанию и т. д. Серьезную боевую подготовку должны будут проходить и инженерно-технические кадры Аэрофлота. Однако помимо работы Отдела переподготовки и боевой подготовки, помимо работы местных тренировочных отрядов немалое значение для успеха этого дела будет иметь инициатива самих авиационных работников, их самостоятельная работа по овладению военно-авиационными знаниями. Задача командиров и политработников Гражданского воздушного флота — возглавить это важнейшее дело, направить его по нужному руслу.

Большую роль в подготовке летных и технических кадров в качестве резерва для военно-воздушных сил играют наши летные и технические училища и вузы. Растущая угроза войны выдвинула задачу усиления боевой подготовки учащихся наших учебных заведений. Долг курсантов, студентов, преподавателей и начальствующего состава наших учебных заведений — приложить все силы, всю свою творческую инициативу, чтобы летные и технические училища и вузы Аэрофлота выпускали не только высококвалифицированных, политически грамотных, культурных и дисциплинированных работников для гражданской авиации, но и отличных, отважных и умелых защитников родины.

Грубейшей ошибкой было бы думать, что роль Гражданского воздушного флота в обороне страны исчерпывается только подготовкой кадров — резерва для военно-воздушных сил РККА. Огромную работу в условиях войны призван выполнять воздушный транспорт. Разнообразнейшая военно-транспортная служба на фронте и ближайшем тылу, переброска командного состава и спе-



Мертвая петля (летное училище Аэрофлота).

циальных соединений, доставка снаряжения, боеприпасов и продовольствия действующим войскам, удаленным от своих баз, перевозка вместе с санитарной авиацией врачей или больных и раненых, нуждающихся в срочной помощи, наконец, перевозка особо срочных грузов, почты и пассажиров в тылу — вот далеко не полный перечень работ воздушного транспорта в военное время. Можно прямо сказать, что в условиях войны транспортная работа гражданской авиации не только не уменьшится, но, наоборот, станет еще более ответственной, более напряженной.

Немалое значение будет иметь и работа авиации специального применения. Помимо чисто оборонных заданий, которые она сможет выполнять, авиация специального применения должна будет, так же как и в мирное время, с большим напряжением бороться против вредителей сельскохозяйственных растений, за высокий урожай хлебов и технических культур. Ведь в военное время потребность в продовольствии и технических культурах не уменьшится.

Огромные задачи, выдвигаемые перед Гражданским воздушным флотом в условиях войны, обязывают нас теперь же добиваться абсолютной безо-

пасности, регулярности воздушных сообщений, максимально четкой организации перевозок, общей слаженности работы всех подразделений ГВФ: аэропортов, служб перевозок, диспетчерского аппарата, ремонтных баз, служб погоды и особенно служб связи.

Каждый работник Гражданского воздушного флота обязан работать так, чтобы обеспечить безотказную, безаварийную, четкую и регулярную работу Гражданского воздушного флота в военное время.

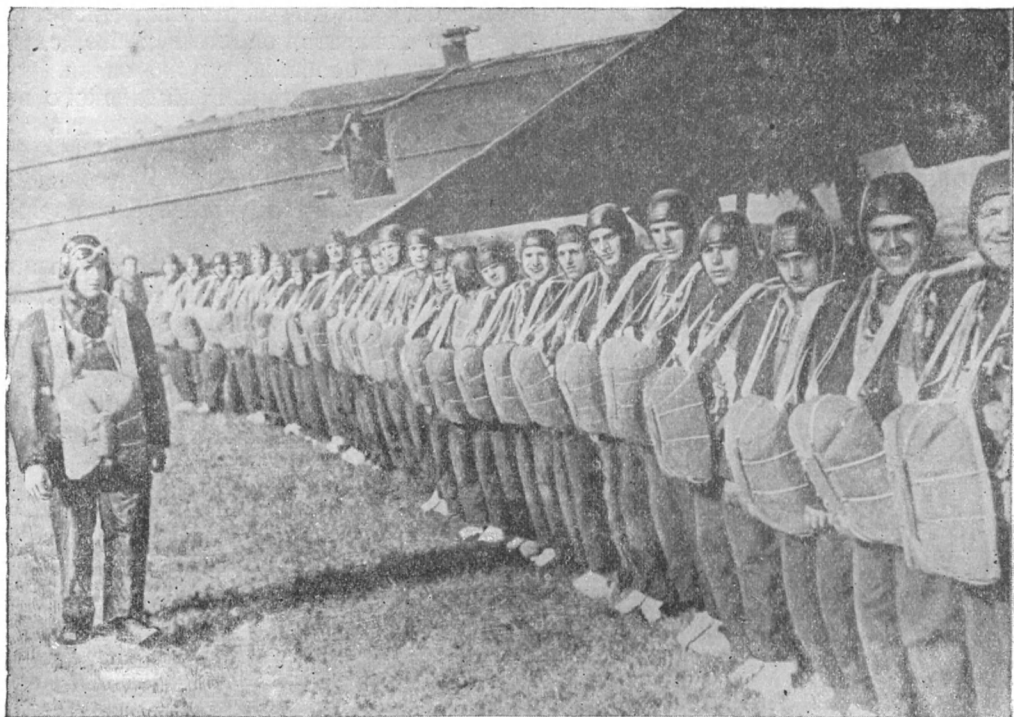
Многие руководящие работники, командиры и начальники подразделений должны быть готовы в случае войны занять свои места в военной авиации. Это обязывает их теперь же всерьез заняться подготовкой заместителей, которые с успехом могли бы их заменить в случае войны.

Исключительное значение приобретает развертывание массовой оборонной работы во всех подразделениях Гражданского воздушного флота. Не должно быть ни одного авиационного работника, который не имел бы какой-нибудь военной специальности, не сдал бы норм по противовоздушной и химической обороне, не владел бы винтовкой или пулеметом. Работники летных подразделений, аэропортов, ремонтных

предприятий должны быть отлично обучены всем элементам противовоздушной обороны своих предприятий, каждый должен точно знать свое место, свою роль, свои обязанности на случай воздушной тревоги.

Международная обстановка такова, что всякое промедление в вопросах налаживания оборонной работы и повышения мобилизационной готовности Гражданского воздушного флота является преступлением. Эта работа дол-

жна стать в центре внимания всего аппарата Гражданского воздушного флота сверху донизу, его политических и общественных организаций. Надо в кратчайший срок добиться того, чтобы в случае нападения на нашу страну Гражданский воздушный флот, весь коллектив его работников самоотверженно и умело выполнял все те задания, которые поставят перед ним правительство, партия и вождь народов товарищ Сталин.



Парашютисты.



В. С. Горанов
Герой Советского Союза

Летное училище и оборона родины

ГРАЖДАНСКИЙ воздушный флот — боевой резерв славной Красной авиации. Этот лозунг особенно популярен среди работников гражданской авиации. Он наполняет их чувством гордости за ту ответственную и почетную роль, которая им отведена в обороне нашей родины. К сожалению, далеко не все, кто искренне гордится этой почетной ролью, достаточно ясно представляют себе, к чему обязывает это положение резерва Красной авиации.

Нарком обороны товарищ Ворошилов на XVIII съезде партии заявил, что Гражданский воздушный флот «... в случае войны будет целиком обслуживать нужды обороны». Естественно, что в выполнении этой задачи ведущую роль будут играть пилоты. Кто же и как готовит наших пилотов к тому, чтобы они наиболее успешно справились с этой ролью?

Почти единственным источником пополнения летных кадров Аэрофлота являются авиационные летные училища. Это они призваны родиной стать подлинными кузницами, где выковывается несокрушимое племя сталинских соколов.

Наши летные школы из года в год

улучшают свою работу, выпускают все более подготовленные кадры. Молодые патриоты, кончающие наши летные училища, как правило, отлично справляются с работой, которая им поручается. Они по-стахановски работают в отрядах специального применения на трудном и ответственном участке борьбы с вредителями сельскохозяйственных растений и малярией, они успешно летают на линиях местной связи, постепенно осваивают работу и в транспортных отрядах. Молодой пилот, только что окончивший летное училище, не только умеет летать на учебном и почтовом самолетах, но и обладает основными навыками в ночных и слепых полетах.

Из питомцев наших летных школ выросли десятки и сотни превосходных пилотов, многие из которых уже стали командирами и в свою очередь уже обучили многие десятки новых пилотов. Нет никакого сомнения, что, продолжая совершенствовать теоретическую и летную учебу в наших летных училищах, мы добьемся еще больших успехов в этом направлении.

Однако, рассматривая гражданскую авиацию как резерв Военно-воздушных

сил, мы должны признать, что наиболее отсталым участком в работе летных училищ является боевая подготовка.

Наша молодежь, идущая учиться в летные училища Аэрофлота, любит авиацию, горит желанием поскорее овладеть летным мастерством, чтобы в случае нападения на нашу родину самоотверженно защищать ее священные рубежи. Среди летной молодежи, как и среди старших поколений гражданских летчиков, исключительно популярна мысль об их готовности «... по первому зову партии пересечь на боевые корабли и громить врага на его же территории».

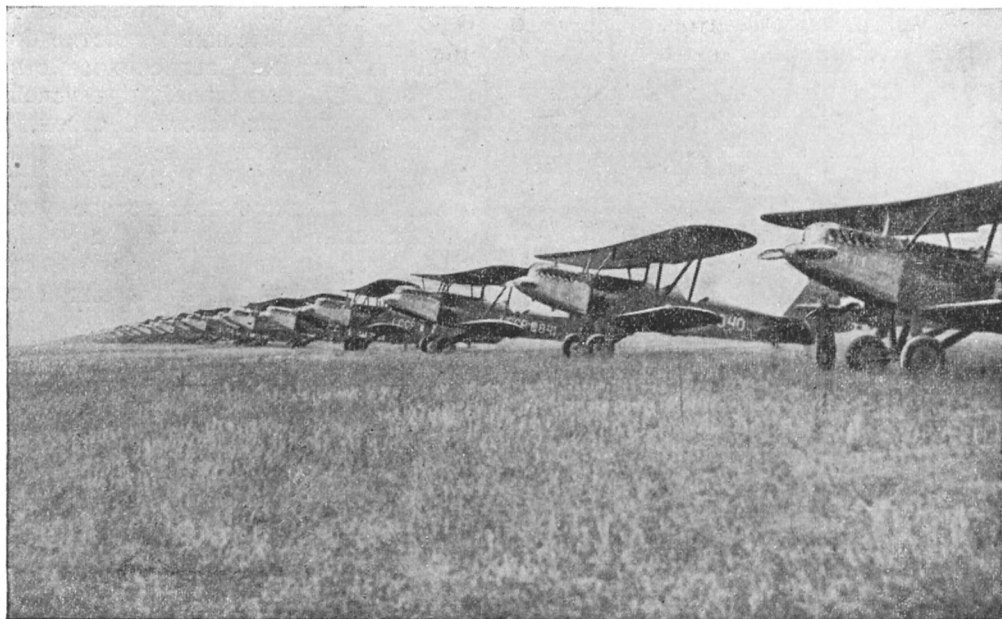
Но в наше время с его сложнейшей боевой техникой одной готовности пересечь на боевую машину еще мало. Даже отличного умения водить современные скоростные самолеты тоже мало для летчика самой могучей в мире Красной авиации. Наш летчик должен иметь отличную не только летную, но и боевую подготовку. Он должен уметь провести свою машину в целости над линией расположения неприятеля, найти заданную цель, точно ее разбомбить и невредимым вернуться обратно. Он должен хорошо знать технику и тактику воздушного боя. А для всего этого

нужны глубокие военные знания, нужна специальная боевая тренировка.

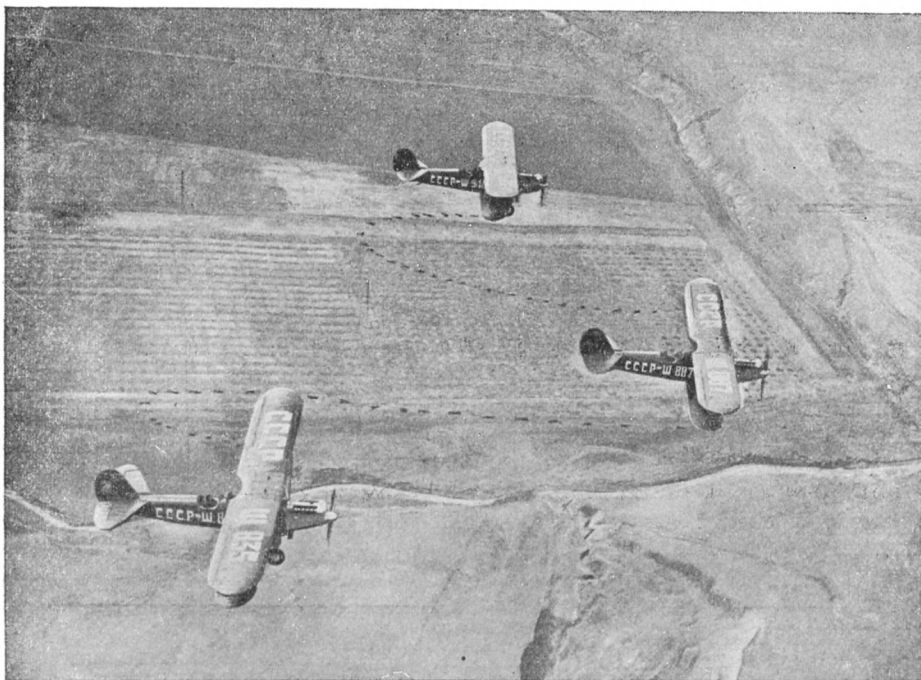
Давать своим воспитанникам знания и навыки, необходимые боевому летчику, — это и есть важнейшее звено, которым должны сейчас овладеть наши летные училища, чтобы стать на уровень задач, вытекающих из нынешней международной обстановки.

В грядущей войне одним из главных преимуществ наших летчиков, наших бойцов перед летчиками и солдатами фашистских армий будет то, что наши люди будут знать, за что они борются, будут знать, что они ведут самую справедливую из войн — войну за свою социалистическую родину, войну против агрессора, войну за освобождение всего человечества от кошмаров фашистского варварства.

Первая задача летного училища — воспитывать своих курсантов в духе беззаветной преданности делу Ленина — Сталина, вооружать их ценнейшим оружием марксизма-ленинизма, ибо и к пилоту полностью относятся мудрые слова великого Сталина на XVIII съезде ВКП(б): «Ленинец не может быть только специалистом облюбленной им отрасли науки, — он должен быть вместе с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей



Самолеты на старте (летное училище Аэрофлота).



Полет связанными (летное училище Аэрофлота).

страны, знакомым с законами общественного развития, умеющим пользоваться этими законами...»

На войне пилоту часто приходится быстро решать сложные задачи. В зависимости от мгновенно изменившейся обстановки приходится быстро вносить поправки в принятое решение и т. д. Культурный, всесторонне развитый, марксистски грамотный пилот безусловно быстрее и лучше будет ориентироваться в обстановке, будет принимать более правильные решения, нежели малограмотный и некультурный. Вот для этого и требуется, чтобы летные училища выпускали из своих стен зрелых людей, не только знающих то, что связано непосредственно с их специальностью, но и обладающих широким кругозором и вооруженных теорией марксизма-ленинизма.

В летные училища поступает замечательная советская молодежь. Каждый юноша-учлет, еще будучи в средней школе, читал о наших героях-летчиках, об их подвигах и мечтает быть именно таким, как Чкалов, Громов, Байдуков и др.

Но они страшно нетерпеливы, эти юноши. Им хочется стать летчиками немедленно, и многих из них тяготит,

кажется ненужной та строгая дисциплина, которая существует в летном училище. В этом тяжелом «конфликте» между мечтами и действительностью отчасти повинны наши литераторы, авторы очерков, детских и юношеских книг об авиации и ее героях. Описывая героические подвиги того или иного пилота, авторы обычно говорят об его отваге, патриотизме, в лучшем случае — о его знаниях. Но они почти ничего не говорят о его дисциплинированности. И в этом их грубая ошибка. Если бы писатели и газетные работники наряду с героикой нашей авиации подчеркивали, что ее замечательные достижения являются плодом неустанной работы летных кадров над собой, результатом железной дисциплины, царящей в их рядах, — наша молодежь, идущая в летные училища, была бы куда лучше подготовлена к этой почетной роли.

Пока же работники летных училищ обязаны приложить всю свою энергию, всю творческую инициативу, все свое педагогическое мастерство, чтобы воспитать в курсантах твердое сознание того, что без строжайшей, железной дисциплины немыслима работа в авиации.

Замечательные образцы дисциплинированности, уважения к командованию, строгого выполнения приказов, инструкций и наставлений, образцы честности, организованности и внутренней подтянутости дает нам Красная Армия и ее авиация. На этих образцах и нужно воспитывать нашу курсантскую молодежь.

Воспитанию в будущем пилоте чувства ответственности, чувства дисциплины должна быть подчинена вся работа школы. К твердой дисциплине должен повседневно приучать курсанта общий распорядок в школе.

Необходимость строжайшей дисциплины должны в каждом подходящем случае подчеркивать преподаватели отдельных предметов, пользуясь для этого конкретными примерами из каждой данной области. Разве, например, при изучении аэронавигации, авиамотора или навигационных приборов нельзя привести десятки примеров, показывающих, как небольшое, на первый взгляд, нарушение дисциплины может привести к аварии или катастрофе?

Воспитанию в курсанте строжайшей летной дисциплины должны быть подчинены также летные занятия в школах. И тут опять-таки важно иллюстрировать отдельные важнейшие требования летной дисциплины живыми примерами, показывающими, к каким неисправимым последствиям приводит недисциплинированность, расхлябанность в летном деле.

Наконец, заботой об укреплении дисциплины должна быть пронизана работа по боевой подготовке. Надо постоянно разъяснять курсантам, что мужество и отвага советского летчика должны покоиться на строгой оценке обстановки и что эти качества не имеют ничего общего с безрассудным ухарством, с воздушным хулиганством.

Командование, инструкторско-преподавательский состав и общественные организации летных училищ должны сами быть образцом дисциплинированности, должны требовать железной дисциплины от курсантов, не оставляя без изучения и разбора ни одного проявления недисциплинированности.

Каждому курсанту необходимо помочь четко усвоить, что сорвать полет, не долететь до аэропорта, а тем более допустить аварию — это и в мирное

время преступление. Но это втрое преступление в военной обстановке, когда от выполнения того или иного рейса подчас зависит судьба большой боевой операции, зависят жизни сотен, а может быть и тысяч сынов нашей родины.

Недаром славный соратник великого Сталина Лазарь Моисеевич Каганович уже с первых дней своей работы на транспорте воспитывает в железнодорожниках твердое сознание того, что каждая авария равносильна поражению в бою. Тем более верна эта мысль по отношению к авиации и особенно к авиации военного времени.

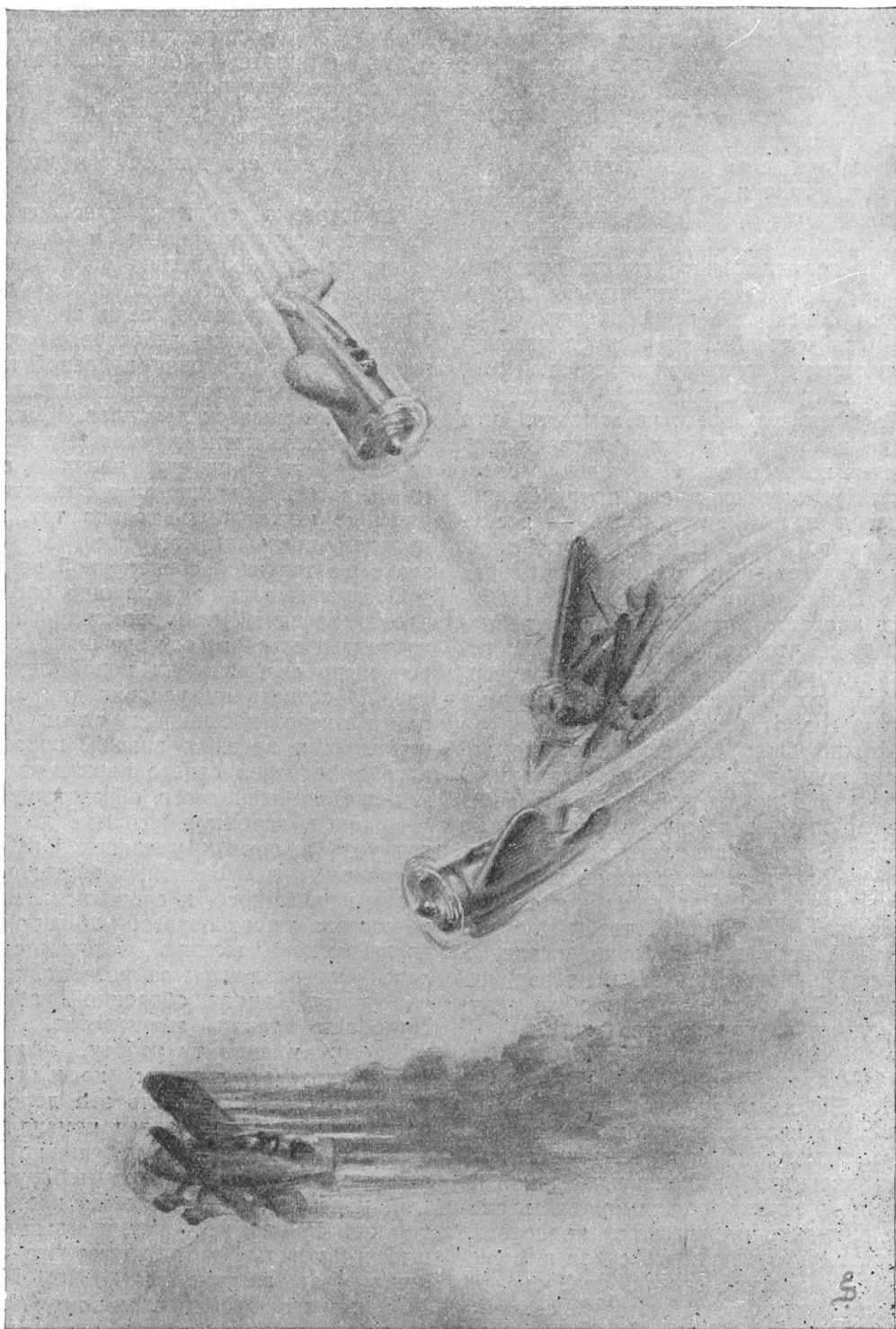
На всех этапах обучения учлета ему необходимо настойчиво и неустанно внушать, что летать безаварийно не только может, но и **обязан** каждый советский летчик, что это зависит исключительно от его знаний, его дисциплинированности, его честного отношения к своей работе и доверенной ему ценной материальной части.

Опыт войны в Испании и Китае показал, что в воздушном бою побеждает та сторона, которая действует более спаянно, более дружно, в которой каждый летчик чувствует себя неразрывной частью всего подразделения, участвующего в бою. Именно эта коллективность, спаянность, согласованность действий наряду с отвагой и мастерством давала преимущества республиканским летчикам в их борьбе с германо-итальянскими фашистскими стервятниками.

Расскажу о двух фактах, иллюстрирующих мою мысль.

Два республиканских скоростных бомбардировщика получили задание разбомбить один важный объект на территории, занятой фашистами. Вскоре один из бомбардировщиков из-за неисправности материальной части вынужден был повернуть назад. Экипаж второй машины решил продолжать полет и во что бы то ни стало выполнить задание. Не успел исчезнуть из поля видимости неисправный бомбардировщик, как впереди показалась пятерка фашистских истребителей. Увидев одинокий бомбардировщик, они сразу ринулись к нему. Экипаж республиканского бомбардировщика уже готовился к неравному бою.

— Победить или по крайней мере



«Стремительным пике он настигает фашиста и уничтожает его»...

подороже продать свою жизнь, — решил командир бомбардировщика, коммунист из Интернациональной бригады.

Фашистские истребители наседали все назойливее, как вдруг недалеко от места боя появилась тройка республиканских истребителей. Увидев товарища в беде, они, не раздумывая, бросились на выручку. Фашистские истребители вынуждены были оставить бомбардировщика и завязать бой с новым противником. Бомбардировщик продолжал свой путь и, успешно выполнив боевое задание, невредимым вернулся на базу. Невредимыми вернулись домой и республиканские истребители.

Другой случай. Над республиканской территорией разгорелся воздушный бой. Один из республиканских истребителей, увлекшись боем, не заметил, что сзади к нему вплотную подкрался вражеский истребитель. Смертельную опасность, угрожающую его другу Педро, заметил другой истребитель — республиканец Перец. Стремительным пикиром он настигает фашиста и уничтожает его. Почти одновременно Педро сбивает и своего противника. Он и не подозревал, что только что был на волоске от смерти и что лишь самоотверженная товарищеская помощь Переца спасла его от беды...

Можно было бы привести еще десятки подобных примеров, показывающих, что в воздушной войне проявление дружбы, товарищеская спайка не только спасают самолеты и их экипажи, но подчас даже решают судьбу целой операции. Вот почему я считаю чрезвычайно важным, чтобы летные училища всячески культивировали в учениках чувство дружбы, товарищеской спайки, готовность в любую минуту прийти на помощь товарищу.

— Плохой товарищ — плохой летчик — плохой боец.

Новейшая авиационная техника с ее дальними скоростными и высотными самолетами требует физически здоровых, крепких, выносливых пилотов. Летные училища должны уделять особое внимание физической подготовке учеников, культивировать среди них всевозможные виды спорта, особенно те, которые вырабатывают наиболее необходимые пилоту качества (снарядная гимнастика, батут, ренское колесо и т. д.). Но вся эта работа может дать

совершенно противоположные результаты, если предоставить дело самотеку, оставить его без квалифицированного руководства, без врачебного контроля. Надо воспитывать в курсанте — будущем пилоте — бережное отношение к своему здоровью.

— Тренируйся, закаляй свой организм, но тщательно береги свое здоровье, береги его для себя и для родины.

Перестройка обучения и воспитания курсантов летных училищ в соответствии с требованиями современной международной обстановки не даст нужных результатов, если этому не будет сопутствовать действенная организация переподготовки и боевой подготовки инструкторско-преподавательских и технических кадров. Каждый преподаватель летного училища должен овладеть какой-нибудь военной специальностью. **Командиром же в летном училище может быть только тот, кто овладел военными знаниями, хорошо знаком с техникой современной войны.**

Отсюда вывод: надо хорошо организовать военную учебу командного и преподавательского состава школ, надо регулярно снабжать их новой литературой, создать им условия для самостоятельного повышения своих специальных и военных знаний, постоянного пополнения своего политического марксистско-ленинского образования.

Наконец, огромное развитие должна получить в летных училищах работа оборонных добровольных обществ. И среди переменного, и среди постоянного состава наших летных училищ можно найти немало людей, которые с увлечением возьмутся за развертывание отдельных видов оборонной работы. Подобрать таких энтузиастов, дать каждому именно ту работу, которая его интересует, а затем повседневно помогать ему налаживать это дело — одна из важнейших задач командиров и политработников летных училищ. Необходимо добиться того, чтобы каждый курсант, преподаватель, инструктор, авиатехник, моторист, каждый учащийся и каждый работник летного училища был значкистом ПВХО, ГТО, ГСО, ворошиловским стрелком и т. п.

Летные училища должны стать подлинными крепостями обороны, чтобы по ним в отношении оборонной работы

равнялись все остальные подразделения Аэрофлота.

Старое вражеское руководство Аэрофлота и летных школ сознательно игнорировало боевую подготовку летных кадров.

Разумеется, все эти вопиющие безобразия уже давно устранены. Учебные программы изменены и удельный вес боевой подготовки в них значительно возрос. Не без усиленного напора самих курсантов коренным образом изменено и отношение к этим дисциплинам.

По опыту того училища, которым я руководил, должен сказать, что наши курсанты — пламенные молодые патриоты — проявляют огромный интерес к боевой учебе и к выполнению боевых упражнений, предусмотренных учебной программой. Хотя на первых порах приходилось для учебных стрельб пользоваться изношенной материальной частью, результаты все же получились прекрасные. Посредственные отметки по стрельбе получили лишь единичные курсанты. Все остальные, как и подобает большевикам, стреляют по-ворошиловски — на «хорошо» и на «отлично».

Однако все это не дает никаких оснований успокаиваться на достигнутом, почить на лаврах. Факт тот, что из летных училищ Аэрофлота только одно в минувшем учебном году полностью реализовало всю программу боевой подготовки. Факт тот, что в области боевой подготовки курсантов последствия вредительства полностью еще не ликвидированы.

Поэтому командирам и политработникам, инструкторам и преподавателям летных училищ еще много надо поработать для того, чтобы они имели право заявить родине, партии и лучшему



Прыжок с парашютом.

другу советской авиации великому Сталину: «Да, мы научились готовить полноценные кадры не только для гражданской авиации. Если нам навяжут войну, то обученные нами гражданские летчики потребуют лишь самой кратковременной «вывозной» тренировки, чтобы стать полноценными боевыми пилотами и вместе со всей непобедимой Красной авиацией бить врага там, где прикажут родина и советское правительство, где укажут партия и наш любимый вождь и учитель великий Сталин».



Подготовим резерв летчиков - истребителей

БЕСПРЕДЕЛЬНЫ просторы нашей великой родины. Недра ее таят несметные богатства. Кипуче, радостно живет и трудится наш талантливый народ — народ героев, народ созидателей.

С каждым днем меняется лицо Советской страны. «СССР теперь не тот, — говорил глава правительства товарищ Молотов на Третьей Сессии Верховного Совета Союза ССР, — чем он был, скажем, в 1921 году, когда он только что приступил к своей мирной, творческой работе. Приходится об этом напомнить, так как до сих пор даже некоторые наши соседи не могут, видимо, этого понять. Нельзя не признать и того, что СССР уже не тот, каким он был всего 5—10 лет тому назад, что силы СССР окрепли».

Замечателен наш сегодняшний сталинский день. Еще более яркое сталинское завтра ждет нас впереди.

Почетная роль в этом общенародном движении вперед принадлежит работникам гражданской авиации.

Пилоты Гражданского воздушного флота ежедневно налетывают десятки тысяч километров, перевоза пассажиров, почту, грузы по воздушным путям, опоясавшим во всех направлениях необъятную территорию нашей родины.

Пилоты авиации специального применения успешно борются за высокие



сталинские урожаи. Они «подкармливают» с воздуха в Смоленской и Калининской областях посевы льна распыленными фосфатными и калийными удобрениями, повышая этим урожайность посевов на 15—18%. Они в этом году в одной Средней Азии очистили от саранчи площадь в 150 тыс. га. Они уже опылили 3 415 га, зараженных личинками малярийного комара, уничтожают насекомых—вредителей сельскохозяйственных растений во всех районах Советского Союза.

В Донбассе и на Урале над линиями высоковольтных передач бредущим полетом ходят «воздушные электромонтеры». Они проверяют линии с воздуха. Обнаружив место аварии, летчик совершает посадку на ближайшей площадке, и монтер исправляет повреждение.

Наша гражданская авиация прочно вошла в быт трудящихся Советской страны.

Много замечательного, подлинно героического можно встретить каждый день в нашей необъятной стране, стране новых городов и заводов, стране, где колхозные поля легли дивным, цветущим ковром, стране, где вырос новый человек — сильный духом и любовью к родине, закаленный в борьбе за великое дело Ленина—Сталина, за коммунизм.

Как не любить такую родину! Как не беречь ее!

Но каждый гражданин великого Советского Союза, каждый патриот отечества рабочих и крестьян, кому дороги подлинные свобода, демократия, прогресс, должен помнить, что «...новая империалистическая война стала фактом», что мы каждую минуту, каждый час должны быть «...готовы ответить двойным ударом на удар поджигателей войны, пытающихся нарушить неприкосновенность советских границ» (Сталин).

Быть готовым встретить врага во всеоружии и разгромить его — вот долг каждого честного сына социалистической родины.

Каждый пилот, каждый работник гражданской авиации должен уметь точно бомбить и молниеносно водить сталинский истребитель. К этому нужно готовиться сейчас. Золотые слова сказал товарищ Сталин:

«Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Это мудрое указание любимого вождя должен всегда помнить каждый патриот нашей родины.

Тщательно и неустанно учиться, осваивать военную технику особенно важно для работников авиации, ибо авиационная техника особенно быстро движется вперед. «Сейчас нередко встретить на наших военных аэродромах не только истребитель, но и бомбардировщик со скоростями, перевалившими за 500 километров в час, а высотой за 14—15 тысяч метров» (Ворошилов).

Освоить подобные машины можно только при условии серьезной повседневной учебы. При этом каждый пилот должен помнить, что он обязан быть не только летчиком, в совершенстве владеющим машиной, но одновременно и исследователем, новатором, имеющим «...смелость, решимость ломать старые традиции, нормы, установки, когда они становятся устарелыми, когда они превращаются в тормоз движения вперед» (Сталин).

Вспомним, как работал замечательный русский летчик Петр Николаевич Нестеров. Ему пришлось жить в условиях царской России, когда даже в

авиации царили косность, невежество, холуйское раболепие перед заграницей, когда летчик-новатор нередко вместо поддержки встречал насмешки и равнодушие.

Нестеров с горечью говорил: «Французские предприниматели предлагали мне 10 000 рублей за месячную поездку по Франции, а русское военное ведомство не находит 2000 рублей на очень серьезные работы».

В то время официально было признано, что летчик должен летать без кренов, делая нелепые повороты «блинчиком». В этом видели спасение от катастроф и аварий. Инstrukция для военных летчиков в 1912 г. гласила: «Боковая устойчивость самая ненадежная, и поэтому все падения бывают на бок».

Нестеров был иного мнения.

«Каждый день,—писал он,—мы можем наблюдать, как летают птицы, видим все их эволюции в воздухе: повороты, взлеты, спуски и т. д. Почему птица не боится никаких положений в воздухе, свободно наклоняется, кувыркается и опрокидывается? А аэроплан, эта искусственная механическая птица, старается, наоборот, сохранять все время одно и то же положение. Почему?»

И Нестеров взялся за литературу, с большим вниманием стал изучать полеты — и птиц, и самолетов.

«Я теоретически доказал себе,—писал он,—что поворот на аэроплане должен быть непременно с соответствующим креном, т. е. наклонением внутреннего к повороту крыла вниз; с другой стороны—как бы ни был велик крен аппарата, он не опасен, если угол крена соответствует крутизне поворота».

Нестеров при этом делает правильный вывод, что «...большинство аварий, о которых приходится читать ежедневно в газетах, происходит от неправильных маневров летчика. Но... так его учили...»

Учеба, наблюдения, летная практика позволили Нестерову прийти к единственно правильному решению: летать надо, не боясь кренов.

В дальнейшем он на практике еще раз проверил свои выводы и стал пионером высшего пилотажа: первый в мире сделал «мертвую петлю».

На примере Нестерова особенно ярко

подтверждается истина, что летчик должен обладать остротой ума и находчивостью исследователя.

* * *

С самого начала империалистической войны 1914—1918 гг. втянутые в нее государства стали прилагать все усилия к тому, чтобы использовать авиацию в военных целях.

Положение русской авиации в 1914 г. было очень плачевно: она не имела производственной базы и налаженного снабжения, кадры ее были немногочисленны, вооружение на самолетах отсутствовало, а о боевой тактике тогда и речи еще не было.

В первые дни войны авиации пришлось, главным образом, корректировать стрельбу артиллерии и нести разведывательную службу. Разведку авиация совершала почти безнаказанно, ибо зенитная артиллерия отсутствовала, а на высоте 1000—1200 м огонь винтовок и пулеметов был мало действителен.

11-й авиационный отряд, которым командовал Нестеров, выделялся в русской армии. В изобретательности, творческой выдумке Нестеров был неутомим. Он не ограничивается визуальной разведкой. Пользуясь своей начитанностью в области фотографии, Нестеров берет в боевые полеты фотокамеру и, хотя специальной установки для фотосъемки тогда еще не было, умело, на небольшой высоте, не только делал съемки расположения противника, но даже сфотографировал ряд боев. Этот документальный материал у него всегда был безукоризненно выполнен и **прекрасно обработан**. Вот чем выделялись оперативные донесения 11-го авиационного отряда.

Однажды в Галиции Нестеров, производя разведку в районе Львова, вынужден был из-за неполадок в моторе совершить посадку на территории противника. Посадив самолет вдали от австрийских войск, Нестеров быстро уничтожил машину (в этом ему помогло местное население, которое он сумел расположить к себе). Затем он и его летнаб пустились в путь с твердым намерением во что бы то ни стало пробраться к своим.

Буквально на каждом шагу Нестеров проявлял исключительную находчивость и изобретательность. Летчики не только благополучно прошли через ав-

стрийские передовые линии, но и захватили с собой в плен их часового.

В ходе войны встал во весь рост вопрос о борьбе с противником в воздухе. Для этого, очевидно, нужны были специальные самолеты-истребители. Первыми создали самолет-истребитель французы. В конце 1914 г. летчик Роллан Гарро разработал пулеметную установку для стрельбы через винт, а в феврале следующего года появился первый истребитель. Это было крупнейшее изобретение, и оно вызвало серьезный переполох в немецкой армии. Немцы до того считали стрельбу через винт абсолютно невозможной.

Вскоре истребители стали настолько грозным оружием, что бомбардировочная авиация вынуждена была переключиться на ночные действия. Появились выдающиеся мастера воздушного боя — «асы». Многие из них отличались исключительной виртуозностью и меткостью стрельбы. Французский «ас» Фонк однажды сбил в один день 6 германских самолетов, затратив при этом лишь 22 патрона. Фонк и английский «ас» Меннок за время первой империалистической войны сбили каждый по 75 германских самолетов!

Успешные действия отдельных «асов»-истребителей привели к тому, что в боевом полете летчики стремились держаться группами. Так было легче противостоять нападению в воздухе. Групповой бой постепенно стал получать все большее развитие. Истребительные группы начали успешно охотиться за «касами» и, хотя терпели потери, все же выходили победителями.

Боевой опыт подсказал, что будущее за авиационными соединениями, группами. Уже в 1917 г. у французов под Верденом была сосредоточена значительная по тому времени истребительная группа в 60 самолетов. Она абсолютно парализовала немецкую авиацию.

Истребительная авиация не ограничивала свои действия воздушными боями. В 1918 г. под Амьеном (Франция) 10 английских истребительных эскадрилий штурмовали наземные войска германцев.

К этому времени артиллерия получила значительное развитие. Она стала неузнаваемой, появилось совершенное зенитное оружие. Огневой шквал стал колоссальным. Так, например, под Вер-

деном союзники за 14 дней израсходовали 4 000 000 снарядов, для подвоза которых понадобилось в среднем 26 поездов в сутки. Авиация научилась преодолевать и это препятствие. Если зенитная артиллерия сбила за ряд лет 2711 самолетов, то истребители на западном фронте вывели из строя 8138 самолетов.

Надо не бояться артиллерии, а знать ее и уметь с нею бороться.

* * *

Современный бой в воздухе не похож на воздушный бой недалекого прошлого: он сложнее, динамичнее и в нем нередко участвуют значительные массы авиации.

Мы внимательно изучаем то, что нам известно о войне в Испании, и с большим удовлетворением видим, что авиация испанского народа в борьбе с черными силами фашизма показала ярчайшие примеры доблести, героизма, преданности делу демократии, товарищеской спайки и безудержной отваги.

О чем же говорит опыт героев-летчиков испанского народа? Прежде всего он показал, что истребитель остается грозным оружием в борьбе за господство в воздухе.

В настоящее время мало господствовать над своей территорией и над полем боя. Необходимо господствовать в воздухе и над территорией врага. Но в

настоящее время мало разгромить врага в воздухе, необходимо нанести ему такие удары, чтобы он был не в силах быстро восстанавливать свои воздушные силы.

Это может быть достигнуто только координированными действиями авиации истребительной и бомбардировочной, действиями внезапными, молниеносными, умелыми.

Современный воздушный бой всегда приобретает вид «карусели», в которой кружатся в самых разнообразных направлениях самолеты обеих сторон. В Испании бывали случаи, когда на воздушной площадке в 1—2 км дрались до 150 самолетов. Но ни «теснота» боя, ни взаимный обстрел не так опасны для летчика, как выход в одиночку из боя.

Как только кто-либо из участников боя, струсив или не выдержав напряжения, пытался «быстрее лани» убраться во-свояси, его обычно ожидала гибель. Опытom точно установлено, что в прямолинейном полете самолет, особенно одиночка, наиболее уязвим.

В кувыркающейся воздушной «карусели» боевой летчик-истребитель может делать большие дела! Нужно лишь обладать смелостью, отвагой, помноженными на классическое мастерство, т. е. качествами, зависящими только от летчика, от его подготовки.

На республиканскую истребительную



Герой Советского Союза А. С. Осипенко дает указания участникам авиационного праздника гг. Шолохову (слева) и Антонову (справа).

авиацию в Испании возлагались следующие задачи:

борьба с авиацией противника в воздухе, на земле, ночью и днем;

борьба со всеми родами наземных войск противника — в походе, расположении на месте, в районах сосредоточения и на поле боя;

сопровождение бомбардировочной и штурмовой авиации и взаимодействие с ней при выполнении боевых задач;

прикрытие расположения и районов сосредоточения своих войск;

прикрытие важнейших тыловых объектов;

разведка;

действия по кораблям морского флота и десантам.

Деятельность истребителей в Испании была необычайно многогранной и требовала от летчика особой отваги и мастерства.

Как же выполняла истребительная авиация свою основную задачу — уничтожение воздушного противника?

Приведу несколько ярких фактов.

В течение 18 месяцев (с лета 1936 г. по декабрь 1937 г.) фашисты на центральном фронте 115 раз подвергали бомбардировке один из республиканских аэродромов. Они сбросили на него до 300 000 кг взрывчатых веществ. В результате было повреждено всего лишь 12 республиканских самолетов, из которых 6 удалось восстановить.

Республиканские же истребители за один налет на фашистский аэродром Гарापинильос (под Сарагоссой) уничтожили огнем пулеметов до 40 вражеских самолетов! Тем самым на деле доказано, что при благоприятной обстановке истребители иной раз могут сделать больше, чем бомбардировщики бомбометанием на горизонтальном полете.

23 мая под Балагера разыгрался крупный воздушный бой. Количественный перевес был явно на стороне фашистов. Но республиканские истребители показали исключительные отвагу и мастерство. Они прекрасно защищались, не давая врагу заходить им в хвост. Обладая машинами с лучшей горизонтальной и вертикальной маневренностью, они быстро разворачивались, становились лицом к нападающему и, сами переходя в нападение, пускали в фашистские самолеты шквалы пуль.

В результате несколько вражеских самолетов полетело вниз «на вечную посадку». Враг дрогнул и стал отступать.

Один из республиканских летчиков настолько увлекся боем, что оторвался от своих. Заметив это, один из фашистов быстро набрал высоту и скрылся в лучах солнца. Прошло лишь несколько мгновений, как он, прикрываясь лучами солнца, ринулся на увлекшегося боем летчика-республиканца. Последнему пришлось бы плохо, если бы за поведением нападающего не следил другой республиканский летчик. Он опередил фашиста и, не дав ему завершить свой коварный замысел, сбил его.

Республиканцы в этом бою потеряли 2 самолета, фашисты — 22!

Республиканским летчикам всегда был свойственен дух коллективности, дружбы, товарищества. Они всегда руководствовались правилом: один за всех, все за одного. Поэтому ни одного республиканского летчика не оставляли одного в беде: подбитому в бою (над чьей бы территорией это ни случилось) всегда либо выделяли надежное охранение, либо всячески старались помочь.

Фашисты поступали иначе. Если их летчик на парашюте опускался над территорией республиканской Испании, фашистские стервятники начинали кружиться вокруг него и оставляли его лишь тогда, когда удавалось его расстрелять. В таких случаях к летчику-фашисту, обстреливаемому своими же «товарищами», обычно спешили на помощь республиканские истребители.

Следует отметить также, что между итальянцами и немцами не было согласованности действий. Нередко бывали такие случаи: итальянские «фиаты» с трудом отбиваются от нападающих республиканцев, а германские «мессершмидты» преспокойно прогуливаются на некоторой высоте над пространством боя.

Блестящих успехов добивалась также республиканская авиация, штурмуя наземные войска фашистов.

Как-то в бою под Альканьис фашисты зажали республиканцев в кольцо. Тогда командование воздушных сил бросило на этот участок группу истребителей с заданием помочь войскам. Около получаса истребители на бреющем полете непрерывно штурмовали скопления фашистов. На участке, подвергав-

шемся налету республиканцев, быстро прекращалось всякое движение войск, пехота готова была провалиться сквозь землю, автомобили горели.

На другой день стало известно, что благодаря этой помощи истребителей республиканцам удалось вывести 50 орудий. Министерство обороны объявило благодарность всему летному составу, участвовавшему в этой блестящей операции.

Известны также случаи, когда несколько штурмующих истребителей пикируя или с бреющего полета уничтожали до 3—4 эскадронов марокканской конницы.

В боях под Бельчите имел место такой случай: 15 республиканских истребителей получили задание обстрелять сосредоточение фашистских колонн. Когда истребители подходили к месту действия, навстречу им поднялись 20 «фиатов», стремясь не допустить их в район передвижения фашистских наземных войск.

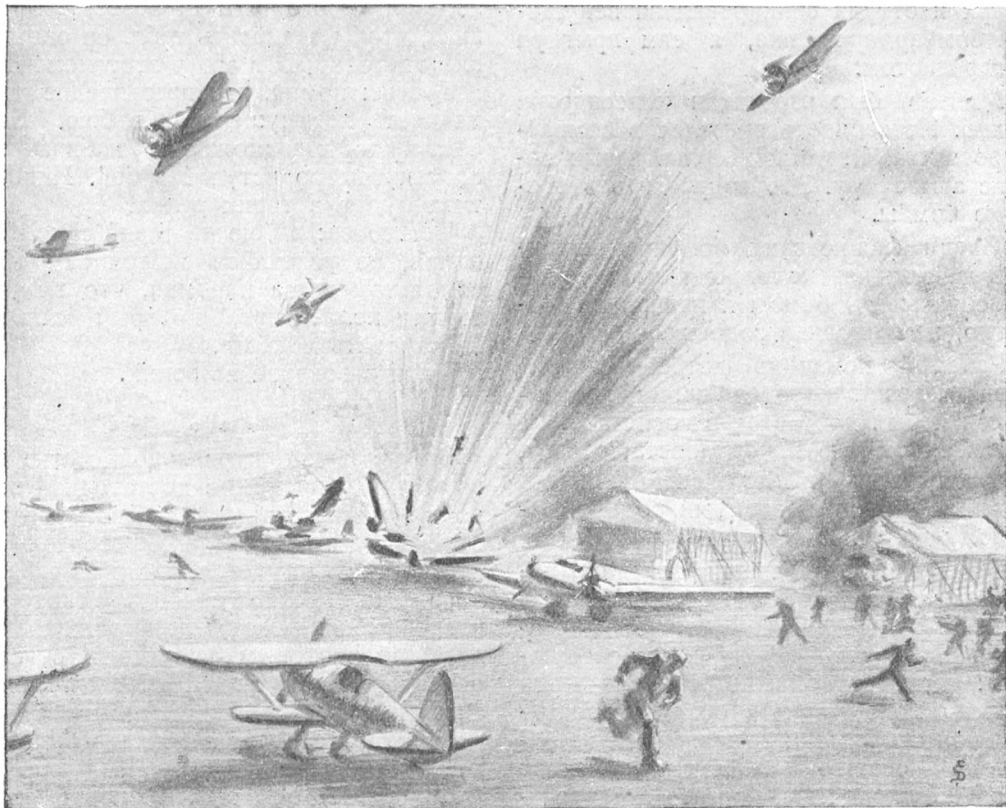
Быстро отделилась четверка респуб-

ликанских истребителей и бросилась навстречу фашистам. Завязался бой. Эта отважная четверка сумела настолько связать 20 фашистских истребителей, что остальные 11 республиканцев смогли беспрепятственно выполнить задание.

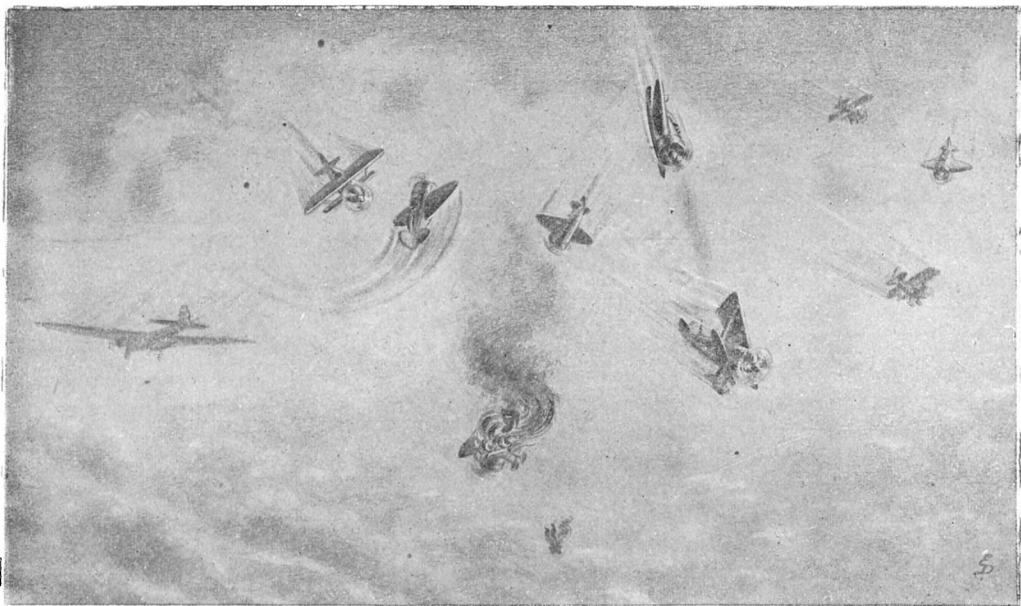
Минут двадцать длилась эта неравная борьба. Благодаря своей решительности, напористости и дружным действиям все республиканские самолеты возвратились невредимыми на свою базу. Фашисты же не досчитали двух самолетов.

Особенно ярким примером применения истребительной авиации для штурма наземных войск может служить также разгром итальянского экспедиционного корпуса в районе Гвадалахары.

В конце апреля 1938 г. под Леридой республиканские истребители молниеносно ударили по батареям зенитной артиллерии, которая обстреливала скопившиеся у переправы войска. Артиллерия настолько опешила от неожиданности и дерзости республиканских летчи-



Налет на аэродром.



Воздушный бой.

занные с работой в истребительной авиации, окажутся не по плечу человеку со слабым здоровьем.

Но даже крепко сложенный, выносливый пилот не должен полагаться на свое природное здоровье. Он обязан систематически, изо дня в день, тренировать свой организм, укреплять его, закалять, делать еще более крепким и выносливым.

Условия работы в истребительной авиации требуют полетов на больших высотах и умения пользоваться высшим пилотажем. И то и другое требует особой специфической тренировки.

Как высотнику истребителю полезен альпинизм, необходима систематическая тренировка в барокамере и особенно в реальных условиях высотного полета: до высоты 5500 м без кислорода, а выше — с кислородным прибором.

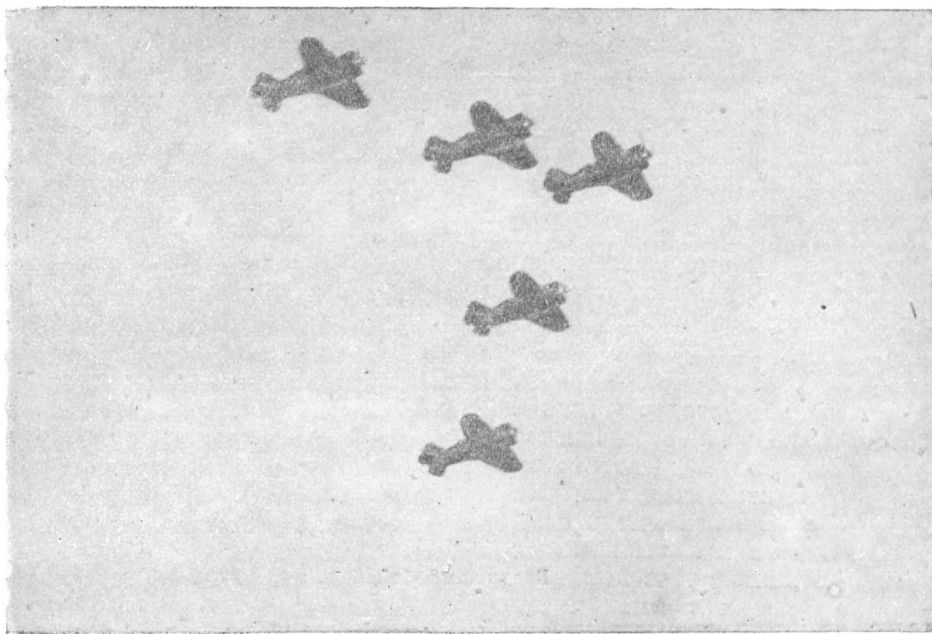
Как мастеру высшего пилотажа истребителю полезна специальная тренировка с ренским колесом и триплексом, на турнике, кольцах, трапедии, параллельных брусьях, качелях, лопинг-качелях и особенно на батуте.

Разумеется, весьма полезны и другие виды физической культуры и спорта, укрепляющие и закаляющие здоровье пилота, развивающие в нем смелость, упорство, настойчивость, решительность и быстроту реакции. Волейбол, футбол, бег, прыжки, коньки, лыжи и особенно

мотоциклетный спорт — все это, будучи использовано в разумных дозах, безусловно, тоже принесет большую пользу пилоту, готовящемуся работать в истребительной авиации.

Но, конечно, одной физической тренировки очень мало для того, чтобы будущий истребитель мог считать себя готовым к обороне. Знание теории большевизма, безукоризненная техника пилотирования, отличное знание техники и тактики воздушного боя, умение летать на больших высотах, умение поворошиловски метко стрелять по летающим и наземным мишеням — вот что в первую очередь требуется от летчика-истребителя. Именно по этим элементам и должны систематически тренироваться летчики, желающие в будущем занять почетное место истребителей в рядах славной Красной авиации.

И еще. Летчик-истребитель обязательно должен быть хорошим парашютистом и, что особенно важно, в совершенстве владеть затяжными прыжками. Как показал опыт войны в Испании и Китае, летчик, прыгнувший без затяжки из сбитого самолета, подвергается величайшей опасности быть расстрелянным истребителями противника. Спасти от такого расстрела может только максимальная затяжка свободного падения.



Групповой полет пяти истребителей.

Вся эта специальная тренировка совершенно обязательна для каждого пилота, готовящегося стать истребителем. **Задача Аэрофлота, в частности его тренировочных отрядов,—предоставить пилотам гражданской авиации все необходимые условия для такой тренировки.**

Командование Гражданского воздушного флота, командиры его подразделений, все летчики гражданской авиации должны помнить: то, что было в Испании и что происходит теперь в Китае, представляет лишь слабые намеки на ту жесточайшую разрушительную воздушную войну, которую готовят фашисты против нас, против наших социалистических завоеваний, против мирного населения наших городов и сел.

Советские летчики, отважные сталинские соколы нашей страны, а в том числе и нынешние летчики гражданской авиации обязаны подготовить итало-германо-японским стервятникам такую «горячую» встречу, чтобы будущие воздушные бои стали могилой для фашистской авиации. А отсюда для гражданских летчиков один вывод: **неустанно учиться, тренироваться, крепить свою боевую подготовку, готовиться к будущим решающим боям сегодня же, не теряя ни одного дня, не откладывая ни на один час!**

Стране нужны бойцы — большевики, мастера своего дела, которые с именем Сталина пойдут в бой и победят «на земле, в небесах и на море».





Бомбардировочная а в и а ц и я и л е т ч и к- бомбардировщик

БОМБАРИДОВОЧНАЯ авиация — важнейший род воздушного оружия. В составе военно-воздушных сил США, Англии, Франции, Германии и Италии теперь насчитывается до 60% бомбардировщиков, преимущественно тяжелых и средних, обладающих большой дальностью полета и значительной грузоподъемностью.

Бомбардировочная авиация — это прежде всего средство нападения, активного действия. Еще в период первой империалистической войны массовое применение бомбардировочной авиации, главным образом на западном франко-германском фронте, оказывало большое влияние на ход операций армий. В 1914—1918 гг. бомбардировщики были испытаны и для глубоких рейдов в тыл противника с целью нарушения коммуникаций и разрушения военно-промышленных объектов. Тогда же германское командование впервые в истории авиации стало организовывать бандитские воздушные налеты на мирные города. В частности столица Англии подверглась 57 налетам бомбардировщиков, а столица Франции — 28 налетам. (По данным т. Лапчинского: «Бомбардировочная авиация», 1938 г.)

После окончания первой империали-

стической войны итальянский генерал фашист Дуэ создал теорию молниеносной и тотальной (всеобщей) войны.

По его мнению, которое стали разделять фашистские генштабисты, с помощью больших масс бомбардировщиков — мощных воздушных армий — завоевав господство в воздухе, можно в несколько часов выиграть войну.

Ложность этой варварской, бандитской теории войны главным образом против мирного населения доказать нетрудно. Автор ее недооценил современных средств ПВО, в особенности роли истребительной авиации и зенитной артиллерии, а также моральной сопротивляемости населения стран, подвергшихся агрессии.

Опыт развязанной фашистами второй империалистической войны опрокинул эту теорию на практике. В Испании и Китае фашисты-интервенты, несмотря на огромное численное превосходство воздушных сил, при всем желании не могли обеспечить себе победы бомбардировками мирных городов. В то же время опыт применения авиации в испанской и китайской войнах лишний раз доказал и огромное значение бомбардировочной авиации. Так, например, именно с помощью бомбардировочной авиа-

ции фашистским интервентам удалось прорвать «железный пояс» оборонительных сооружений вокруг Бильбао, удалось обеспечить прорыв фронта республиканцев на р. Эбро в 1938 г.

Следует заметить, что в обоих случаях эффективность действия фашистской авиации обусловилась тем, что республиканцы не могли сосредоточить ни в Бильбао, ни на Эбро достаточных средств ПВО. В этом была повинна гнусная политика «невмешательства» некоторых капиталистических стран.

Из особенно эффективных операций бомбардировочной авиации на фронтах в Китае можно отметить героический рейд эскадрильи китайских бомбардировщиков на остров Формозу, более чем за тысячу километров в тыл интервентов. Во время этого рейда бомбардировкой была уничтожена крупная военно-морская и авиационная база японцев.

Но все эти примеры эффективного использования бомбардировочной авиации меркнут перед хасановским уроком, данным зарвавшимся самураям Красной Армией. Как известно, во время хасановских событий сталинские соколы невиданным по силе огнем с воздуха, мощными «ворошиловскими залпами» бомб и пулеметными очередями оказали громадную помощь наземным родам оружия — артиллерии, бронетанковым частям, кавалерии и пехоте — в ликвидации живой силы японских дивизий и их укреплений, воздвигнутых в районе озера Хасан.

Хасановский «предметный урок» показал всему миру, как велика мощь советской авиации и Красной Армии вообще. Одновременно он подтвердил правильность советской оценки воздушного оружия на поле боя.

Товарищ Ворошилов в день 20-летия РККА сказал:

«Авиационным частям в будущих войнах отводится, как известно, серьезная, разносторонняя, в том числе и большая самостоятельная роль. На них будут возложены задачи не только комбинированных во взаимодействии с другими родами войск ударов, им будет предоставлено решение и самостоятельных стратегических задач. Уже теперь Франко в Испании, японцы в Китае используют свои авиасилы не только как вспомогательные средства, но

пытаются решать и большие оперативные задачи.

Современная авиация при ее большом радиусе действий становится средством, с помощью которого любой агрессор может осуществить нападение на другое государство, когда ему вздумается, даже не имея с ним общих границ».

Таким образом, на авиацию, особенно на бомбардировочную, возлагаются две задачи: она должна помогать наземным войскам различных родов на поле боя путем уничтожения огневых точек, укреплений, живой силы, средств и путей сообщения, ближних резервов и баз противника.

Вторая задача бомбардировочной авиации состоит в выполнении операций самостоятельного стратегического и тактического значения путем дальних рейдов в тыл противника и ударов по его коммуникациям, военно-промышленным базам, аэродромам, складам горючего, портам и т. д.

Боевые задачи бомбардировочной авиации очень разнообразны. Бомбардировщики в современной войне, как мы видели, находят широкое применение и на поле боя, и во время более или менее глубоких рейдов за линию фронта.

Далеко не всегда свои истребители обеспечивают надежное охранение строя бомбардировщиков. В дальних рейдах такое охранение вообще осуществить невозможно. Поэтому бомбардировочная авиация должна быть всегда готова к оборонительному бою в воздухе.

Эти задачи современной бомбардировочной авиации предъявляют особые требования и к материальной части, и к личному составу — летчикам, штурманам-бомбардирам и другим членам экипажа бомбардировщика.

Современная авиапромышленность в огромной степени повысила летно-тактические качества самолетов-бомбардировщиков. К концу первой империалистической войны скорость бомбардировщика в среднем была не выше 140—150 км/час, потолок его не превышал 8000—9000 м, а нормальная дальность полета 500—600 км при нагрузке всего 200—300 кг. Теперь скорость средних бомбардировщиков нередко превышает 400—450 и даже 500 км/час. Потолок их лежит уже в стра-

тосфере, на высоте 13—15 км. Дальность полета доходит до нескольких тысяч километров, а средняя грузоподъемность 1,5—2 т бомб. Таким образом, летно-тактические качества современных бомбардировщиков выросли по скорости полета в три раза, по высоте полета — вдвое, а по грузоподъемности и дальности — почти в десять раз. Но борьба за скорость, высоту и дальность полета на этом не закончилась, и с каждым годом авиапромышленность выпускает все более скоростные, высотные и дальние образцы бомбардировщиков.

Каким же требованиям должен удовлетворять теперь летчик-бомбардировщик, чтобы с успехом выполнять поручаемые бомбардировочной авиации разнообразные задания? Совершенно очевидно, что прежде всего летчик-бомбардировщик должен в совершенстве владеть техникой пилотирования тяжелых самолетов, что невозможно без знания материальной части и теории полета, теории авиации вообще. В особенности летчик должен хорошо отрабатывать маневры взлета и посадки на современной скоростной тяжелой машине.



Герои Советского Союза тт. Коккинаки и Беляков.

Затем летчик-бомбардировщик должен хорошо знать теорию и практику самолетовождения—аэронавигацию. Он обязан уметь вести самолет в облаках вне видимости земли и ночью. В связи с этим он должен в совершенстве владеть методом слепого полета и методами радиосамолетовождения по пеленгам, радиополукомпасу и маякам.

Летчику-бомбардировщику следует иметь в виду, что в боевой обстановке, особенно при выполнении дальних рейдов, может случиться, что штурман его корабля будет выведен из строя. В этом случае на летчика лягут обязанности штурмана и, для того чтобы выполнить задание, ему придется вести счисление пути, все расчеты по курсу, а в отдельных случаях и бомбежку. Отсюда ясно, что каждый летчик-бомбардировщик, командир корабля обязан обладать солидными знаниями и навыками в штурманском деле.

Наконец летчик-бомбардировщик должен хорошо знать тактику бомбардировочной авиации, в частности приемы маскировки в воздухе. Опыт войны в Испании и Китае показывает, какое это имеет большое значение для успешного выполнения заданий. Способы маскировки очень разнообразны. Иногда приходится прятаться в облаках или за облаками, а иногда нужен полет на низкой высоте. В этом случае патрулям истребителей бывает трудно обнаруживать и атаковать соединения бомбардировщиков.

В связи с развитием техники ПВО с ее совершенной зенитной артиллерией, звукоулавливателями, мощной прицельной оптикой и прожекторами бомбардировочная авиация, особенно в дальних рейдах, как правило, должна летать на больших высотах (6—7 и более км над уровнем земли).

Высотный полет, помимо большей безопасности, дает также и выигрыш в скорости. Вспомним замечательный перелет т. Коккинаки из Москвы в США. На некоторых участках, идя на высоте до 9000 м, он получал прирост скорости процентов на 20.

На больших высотах безопасный полет немыслим без дополнительного кислородного питания. Следовательно, каждый летчик-бомбардировщик обязан уметь пользоваться кислородным обо-

рудованием, уметь работать во всем облачении высотника. Это умение приобретает только практикой — тренировкой в воздухе. Значительную помощь в этом может оказать также и тренировка в барокамерах.

Гражданский воздушный флот Советской страны — мощный резерв героической Красной Военной Авиации. Этот резерв может понадобиться в любой момент. И тогда многие летчики Аэрофлота переседают за штурвалы боевых бомбардировщиков. К выполнению своего священного долга перед родиной они готовы и с огромной радостью пойдут защищать под знаменем великого Сталина неприкосновенные рубежи Советской страны. Но для того чтобы с наибольшим эффектом разить врага, летчики Гражданского воздушного флота должны заранее, теперь же освоить основы военной авиационной науки и подготовиться технически.

Летчики ГВФ, пилотирующие тяжелые многомоторные самолеты — пассажирские, почтовые и грузовые, естественно должны осваивать тот крут знаний, приобретать те практические навыки, которые нужны боевому бомбардировщику. Требования к летчику-бомбардировщику изложены в общих чертах выше: он должен в совершенстве владеть техникой полета и самолетовождения и знать тактику бомбардировочной авиации.

С тактикой летчикам ГВФ, очевидно, придется знакомиться лишь по литературе и на практике в тренировочных отрядах.

Борьба за совершенное овладение техникой полета на скоростной, высотной машине, а также современными методами аэронавигации может и должна стать неотъемлемым элементом его повседневной работы. Но в ходе повседневной тренировки летчик Гражданского воздушного флота, готовящийся к военной специальности бомбардировщика, должен учесть еще одно очень важное обстоятельство. Дело в том, что успех бомбометания зависит не только от точности прицеливания и расчета штурмана-бомбардира, но и от того, насколько хорошо летчик ведет самолет на боевом курсе. Бомбометание бывает успешным лишь в том случае, когда самолет летит строго по заданному боевому курсу, строго на заданной высоте и с одной и той же скоростью. Следовательно, на боевом курсе летчику приходится вести самолет почти исключительно по приборам. По существу дела — это слепой полет с предельной точностью. Летчику Гражданского воздушного флота особенно важно освоить этот специфический навык бомбардировщика. Выработать у себя навыки в точности самолетовождения летчик Гражданского воздушного флота может в обычных рейсах.





Б. А. Туржанский

Герой Советского Союза

Героические традиции нашей авиации

ДВАДЦАТЬ пять лет назад—8 сентября (26 августа) 1914 г. в районе г. Жолкиева на русско-австрийском фронте разыгрался первый в истории авиации воздушный бой. Около г. Жолкиева в то время стоял 11-й авиационный отряд, командиром которого был известный летчик-новатор, автор «мертвой петли» П. Н. Нестеров.

Русские армии наступали. Австрийцы принимали все меры, чтобы задержать вторжение русских в Галицию. Они стягивали резервы и в то же время активизировали действия своей разведывательной авиации. Самолеты австрийцев ежедневно совершали полеты для разведки коммуникаций русских и, кроме того, нередко сбрасывали бомбы, причем стремились (хотя и неудачно) попасть на аэродром.

8 сентября над аэродромом снова появились три австрийских самолета. Среди них был большой трехместный биплан, прототип будущих бомбардировщиков. Нестеров взлетел им навстречу. Он решил дать бой врагу в воздухе...

В то время самолеты не были вооружены пулеметами и в теории воздушный бой представляли так: нападающий самолет налетает на противника

сверху и ловким маневром подставляет его под действие воздушного вихря от винта. По мнению «теоретиков», вихрь должен опрокинуть самолет противника, который потеряет управляемость и разобьется.

Нестеров скептически относился к такому способу ведения воздушного боя, но он неоднократно высказывал мысль, что, очутившись над вражеским самолетом, можно искусным маневрированием, угрожая все время тараном, заставить его снизиться в расположении своих войск. По мнению Нестерова, можно и осуществить таранение самолета противника, «чиркнув» колесами по крылу или фюзеляжу в месте, где находится кабина летчика.

Каким из этих способов решил воспользоваться Нестеров в первом воздушном бою — определенно сказать трудно.

Поднявшись на своем «Моране» выше самолетов противника, он отважно ринулся на большой трехместный самолет врага. Вскоре наблюдающие с земли увидели, что он столкнулся с ним.

После тарана австрийская машина начала стремительно падать. «Моран» же Нестерова как будто не получил особых повреждений и стал планиро-

вать. Лишь метрах в пятидесяти от земли он скользнул на крыло и врезался в землю.

Летчик Нестеров был найден около своего самолета мертвым. Своей жизнью он заплатил за опытную проверку идеи воздушного боя с помощью маневрирования.

Это была большая потеря для русской да и для мировой авиации. Нестеров был одним из талантливейших экспериментаторов. В 1911 г., окончив летную школу, он поставил перед собой цель—практически доказать, что «для самолета в воздухе везде есть опора» (тезис, выдвинутый гениальным теоретиком авиации проф. Н. Е. Жуковским) и, следовательно, на самолете можно совершать крутые повороты-виражи как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскостях.

Настойчиво, упорно изучал Нестеров теоретические работы, наблюдал за полетом птиц, которые «без страха» делают виражи с глубоким креном. Затем он проверял возможности самолета в полете и в конце концов освоил и виражи с большим креном, и перевороты, а в заключение первый в мире осуществил маневр, который тогда всеми считался гибельным, — поворот в вертикальной плоскости — «мертвую петлю».

Работая над доказательством устойчивости самолета в полете при правильном маневрировании, Нестеров прекрасно понимал, что овладение так называемым «фигурным полетом» — не простой акробатизм и трюкачество, а важнейшая, насущная задача авиации того времени.

Он не раз утверждал, что, зная фигурный полет, летчик будет чувствовать себя в воздухе безопаснее и всегда сможет выйти из тяжелого положения (потеря скорости), если есть достаточная высота. Кроме того, Нестеров утверждал, что фигурный полет (теперь эти маневры входят в понятие «высшего пилотажа») необходим будет летчику в военное время. Оба эти утверждения замечательного летчика-героя совершенно правильны, и его изобретательская и экспериментальная работа в этой области оказала огромное влияние на овладение техникой полета и в России и за границей.

Память об отважном летчике-новаторе, героически погибшем в первом воздушном бою, навсегда сохранится у наших летчиков.

Также сохраним мы в памяти имя другого замечательного русского летчика, виртуоза воздушного боя, непобедимого «аса» времен первой империалистической войны — Е. Н. Крутеня.

Летчик Крутеня был одним из первых русских летчиков-истребителей. Еще в летной школе он показал себя замечательным мастером высшего пилотажа. Свое мастерство он отточил во Франции, имевшей тогда лучшие авиационные школы. В французских газетах неоднократно писали о беспримерной отваге и точном расчете русского молодого летчика Крутеня (тогда ему шел 23-й год) во время тренировочных полетов.

В 1916 г. Крутеня был назначен командиром 2-го истребительного отряда, который первое время базировался около города Броды. Здесь он сразу показал себя первоклассным воздушным бойцом. Каждый самолет противника, будь то «Альбатрос» или «Таубе», настигнутый и атакованный Крутенем, через несколько минут оказывался сбитым. Весной 1917 г. Крутеня в один день сбил два немецких самолета, летчики которых попали к нам в плен.

Крутеня летал на самолете «Ньюпор-17» с ротативным мотором в 80 л. с. Тактика его атак в основном сводилась к следующему: он набирал высоту, стараясь занять положение над самолетом врага, а затем стремительно бросался на него. Используя полученное превосходство в скорости и все возможные фигуры высшего пилотажа, он подходил к самолету противника с хвоста и снизу в «мертвом конусе» обстрела и затем короткой очередью зажигал его.

Крутеня был очень смел. Смелость его питалась ненавистью к врагу, к немецкой военщине. И не случайно на фюзеляже своего самолета он нарисовал голову русского витязя в шлеме времен Александра Невского. Но смелость соединялась у Крутеня с мастерством летчика. Крутеня погиб, немного не дожив до Октября: при снижении на вираже отказал мотор, и он разбился.

В огневые годы гражданской войны боевые традиции лучших русских летчиков — Нестерова и Крутеня, их патриотизм, смелость, честность и летное умение дополнялись у красных военлетов сознанием революционного долга и жгучей ненавистью к врагам молодой свободной страны — белобандитам и интервентам.

Красным военным летчикам приходилось летать и сражаться на потрепанных, десятки раз побывавших в ремонте, старых самолетах. Своей авиапромышленности Советская страна тогда не имела, а блокада исключала всякую возможность покупать что-нибудь в «нейтральных» странах.

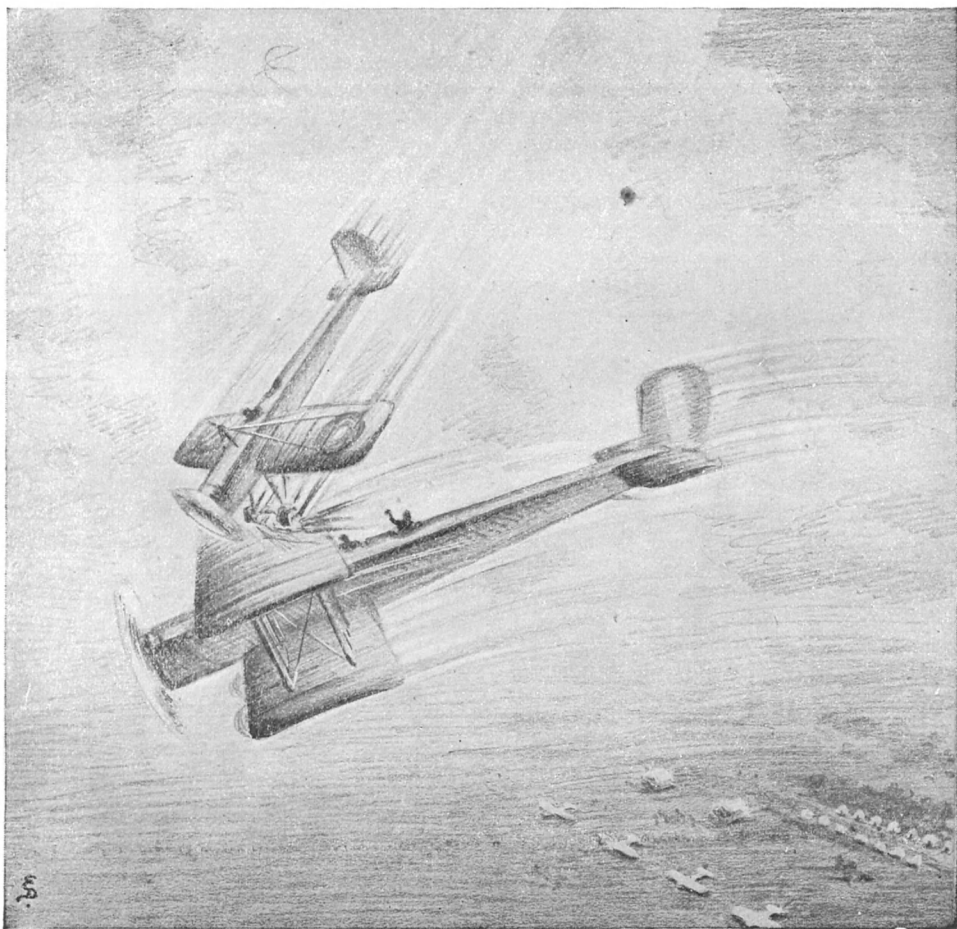
Но и на «гробах» красные военные летчики, следуя славным традициям Нестерова и Крутеня, били белобандитов и интервентов.

Большевистская партия воспитала из

молодого пролетарского пополнения, а также из среды старых летчиков — соратников и учеников Нестерова и Крутеня — отважных бойцов Красной авиации. Из их числа, из целой плеяды героев-летчиков периода гражданской войны особенно выдвигаются два имени «асов» — Павлов и Сапожников.

И. У. Павлов — летчик из солдат — прославился и как истребитель, и как выдающийся командир авиационных подразделений. Его боевой путь в период гражданской войны начался на Украине во время оккупации ее немецкими захватчиками. Здесь Павлов вел разведки, при случае бомбил эшелоны противника, завязывал успешные воздушные бои. Далее он участвовал в ликвидации белогвардейского мятежа в Казани, в борьбе против Врангеля, в операциях на польском фронте и т. д.

Широкую известность получило имя



П. Н. Нестеров таранит австрийский самолет.

бесстрашного летчика-большевика при разгроме Врангеля на подступах к Крыму. Тогда Павлов командовал авиагруппой Южного фронта, созданной по прямому указанию товарища Сталина. Эта авиагруппа впервые в гражданской войне провела ряд крупных самостоятельных операций.

Задачей этих операций было не только осветить расположение частей противника, но и нанести удар коннице генералов Кутепова и Барбовича, стягивающейся для прорыва фронта красных армий. Несколькими отважными налетами авиагруппа Павлова нанесла белогвардейской коннице столь значительный урон, что Кутепов и Барбович выступить не смогли.

В последние годы своей жизни Павлов был инспектором военно-воздушных сил Красной Армии и всю свою энергию и опыт отдал воспитанию кадров нашей славной авиации.

Особенно любил Павлов истребительную авиацию и летчиков-истребителей.

Летчик Сапожников — другой замечательный герой гражданской войны — завоевал себе в те годы славу первого истребителя. Сапожников был летчиком типа Крутеня. Он обладал виртуозной для того времени техникой пилотирования легких самолетов и выдающейся храбростью.

Талант воздушного бойца особенно ярко проявился у Сапожникова в операциях воздушных сил на польском фронте. На своем трофейном самолете «Снайп» он одержал ряд блестящих побед, сбив более десятка самолетов противника. Его «Снайп» с пиковым тюзом на фюзеляже был грозой для панов. Поляки звали Сапожникова «красным чортом».

В воздушном бою Сапожников обычно применял тактику Крутеня — нападал сверху, азартно и стремительно сближался с противником на предельно малые дистанции, стараясь занять положение под хвостом самолета противника.

После победоносного завершения гражданской войны в нашей стране неустанной заботой партии, правительства и великого друга летчиков товарища Сталина создана мощная авиационная промышленность и выращены когорты преданных родине и в совершенстве знающих дело авиационных специали-

стов. Советская страна стала великой авиационной державой. Ее сталинскими соколами завоеваны десятки международных рекордов, характеризующих высокий уровень советской авиационной техники, мастерство и отвагу наших летных кадров. Среди этих рекордов нам принадлежат наиболее важные, имеющие наибольшее практическое значение. Таков рекорд дальности полета по прямой без посадки, установленный в 1937 г. тт. Грозовым, Юмашевым и Данилиным (Москва—Северный полюс—Сан-Джасинто в Калифорнии — 10 200 км), таковы рекорды высоты полета с нагрузкой от 500 до 5000 кг, установленные тт. Коккинаки и Юмашевым.

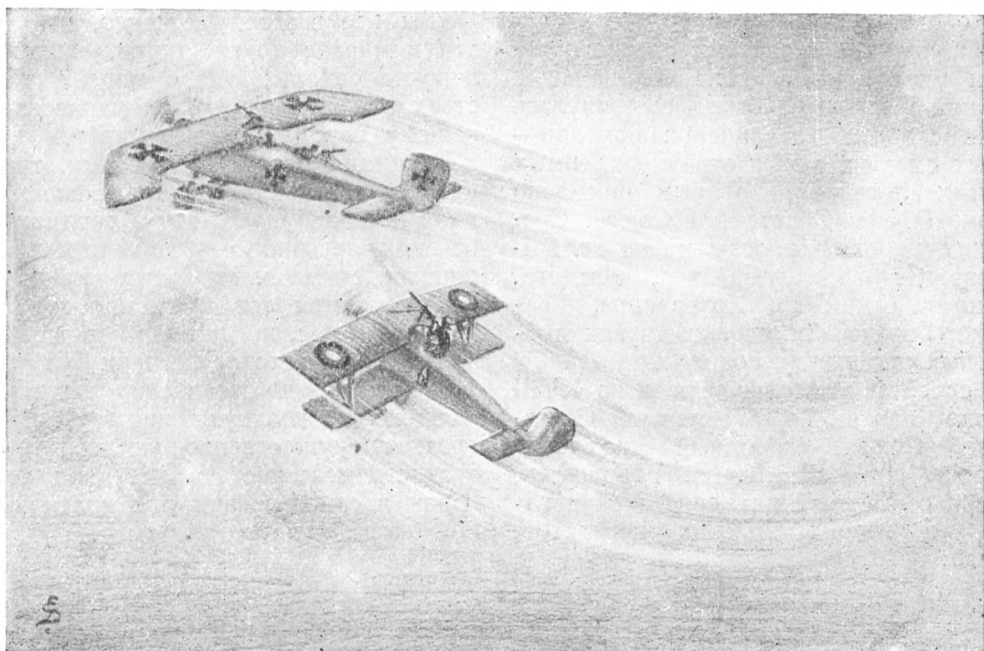
Исключительны также дальние беспосадочные перелеты по самым труднейшим трассам тт. Чкалова, Байдукова и Белякова (перелет по Сталинскому маршруту Москва—Камчатка—остров Удд) и через полюс в Портланд (США); тт. Коккинаки и Бряндинского из Москвы на Дальний Восток в 24 часа; замечательных летчиц тт. В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой также из Москвы на Дальний Восток; тт. Коккинаки и Гордиенко из Москвы в Америку над Северной Атлантикой и т. д.

Товарищи Громов, Юмашев, Спирин, Коккинаки и др. в исторических рейдах над морями Северного Ледовитого океана, тт. Молоков, Водопьянов, Леваневский, Ляпидевский, Каманин, Слепнев и Доронин, спасая челюскинцев; тт. Водопьянов, Молоков, Алексеев, Бабушкин, Мазурук и Головин, штурмующая вершину мира — Северный полюс, и многие другие сталинские соколы завоевали почетнейшее звание Героев Советского Союза.

«Смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это уменье», — сказал товарищ Сталин.

И наши герои, как истинные большевики, действительно не только упорны, настойчивы и отважны в достижении поставленной цели, — они и большие мастера летного дела, люди, в совершенстве овладевшие искусством самолетовождения, знанием этой сложнейшей техники.

Славные традиции летчиков-героев первой империалистической и граждан-



Летчик Крутень сбивает немецкий «Таубе».

ской войны дополняются у наших летчиков беспредельной преданностью делу партии большевиков, родине, советскому народу, отцу, учителю и другу летчиков — великому Сталину. Это делает советских летчиков непобедимыми, вдохновляет их на новые и новые подвиги. Наши летчики, славные соколы Советской страны, обладают также замечательным чувством коллективизма, товарищества, которое очень важно, особенно в боевой обстановке.

Уже четвертый год фашистские агрессоры ведут вторую империалистическую войну. Непреклонный страж мира, СССР является у них бельмом на глазу, и они время от времени рискуют на провокации войны с могучей Советской страной.

В прошлом году зарвавшиеся самураи пытались нарушить священные границы нашей родины у озера Хасан. Они получили сокрушительный удар. И этот удар в большой мере обеспечила наша славная авиация. Летчики, участвовавшие в боях у озера Хасан, показали себя достойными преемниками боевых традиций Нестерова и Крутень, Павлова и Сапожникова.

Теперь японская военщина снова пытается спровоцировать войну, преда-

тельно напад на Монгольскую народную республику. Советская страна, выполняя свое обещание, оказала помощь Монгольской народной армии, и снова самураи получили жестокий удар по зубам.

В операциях около озера Буир-Нур советско-монгольская авиация продемонстрировала высокий класс боевой работы. По сообщениям печати, японцы потеряли за месяц 199 самолетов, а части советско-монгольской авиации — 52, в четыре раза меньше. Это соотношение не имеет прецедента в истории воздушных боев. В первую империалистическую войну лишь на некоторых участках фронтов французские и русские летчики добивались соотношения своих потерь к потерям противника, как 1 к 2. Только в испанской войне на многих участках отважные летчики-республиканцы, несмотря на численное превосходство врага, били его очень крепко и потери его всегда бывали больше вдвое, втрое, вчетверо!

Следует отметить, что тактика современного боя истребителей — это смелый маневр, подход на близкую дистанцию и меткий огонь. Этой тактикой в совершенстве владеют наши истребители, дополняя ее единством действия звена.

В борьбе с врагами, в борьбе за освоение техники и тактики военного дела и умелое выполнение специальных заданий правительства выдвинулась «стая славных» сталинских соколов — самых смелых, самых отважных, самых умелых летчиков, которым присвоено звание Героев Советского Союза. Среди них широко известны имена гг. Рычагова, Серова, Смушкевича, Лакеева, Пумпура, Осипенко, Хользунова, Еременко, Горанова и многих других доблестных сталинских соколов.

В своей замечательной речи на XVIII съезде партии первый маршал Советского Союза, народный комиссар обороны товарищ К. Е. Ворошилов, говоря о достижениях советской авиации и героях дальних перелетов, сказал:

«Вы все знаете, конечно, что они, эти и многие другие герои, наши сталинские соколы, еще о многих качествах нашей авиации делом расскажут нашему народу и всему миру».

Традиции отваги и героизма, традиции беззаветной преданности своей родине всегда будут жить в сердцах советских летчиков — доблестных сталинских соколов. На этих традициях воспитывается вся наша молодежь. И в нужный час, когда враг навяжет нам войну, все советские летчики будут похасановски, по-сталински выполнять священную военную присягу, будут драться «мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами».



Герои Советского Союза о сталинской авиации¹⁾

Комбриг В. Чкалов

Наш отец

Он — наш отец. Летчики Советского Союза называют советскую авиацию сталинской авиацией. Он нас учит, воспитывает, как дорогих сердцу детей, предупреждает от рискованных шагов, наставляет на верный путь, радуется успехам нашим, и мы, советские пилоты, каждодневно чувствуем на себе любящие, внимательные отеческие его глаза. Он — наш отец. Гордый родитель находит задушевные, ласковые и величественные слова любви для своих сыновей. Сталин назвал летчиков соколами. Он отправляет своих соколов в полет, и, где бы они ни реяли, он следит за ними и по возвращении обнимает, прижимает к любящему сердцу.

Он отлично, как никто, знает всех летающих людей. «Летчиков малых и больших».

Отец не делает различия между своими детьми. Два года назад он так и сказал, подымая ваздавный бокал за пилотов Страны советов:

— ...За летчиков, малых и больших,—неизвестно кто малый, кто большой, это будет доказано на деле; за Коккинаки, который случайно не попал в Герои Советского Союза, но который попадет,—я ему это предсказываю.

Только истинный отец, живя со своей большой семьей, знает, что ожидает его сыновей и на что они способны. Заранее товарищ Сталин предсказал Коккинаки его путь. И вот спустя два года Коккинаки блестяще слетал на Дальний Восток за сутки.

Сталинское напутствие окрылило его. Предсказание сбылось. Коккинаки на деле оправдал надежды, и теперь он — Герой Советского Союза.

В горячих речах, в песнях и стихах народы Советского Союза называют Сталина путеводной звездой и солнцем. Но чаще всего вырывается одно слово, самое нежное человеческое слово:

— Отец!

Комбриг А. Серов

Быть дерзким, хладнокровным, отважным

Быть дерзким, хладнокровным, отважным, всегда точно рассчитывать свои действия, безукоризненно знать боевую технику—свою и противника,— вот что требуется от летчика-истребителя. Это самые ценные его качества. Если истребительная авиация ни на минуту не дает покоя вражеским самолетам, подстерегает их везде и всюду, на земле и в воздухе, наносит короткие, внезапные, ошеломляющие удары,— значит она действует хорошо.

Помнится мне такой случай на учениях. Нас было девять. Шли на небольшой высоте, готовились атаковать наземные войска. Вдруг замечаем, что приближается воздушный отряд «противника». Он втрое превосходит нас численностью. 25 истребителей в строю по пятеркам, а впереди разведывательный самолет. Они идут выше нас и ничего не подозревают.

Мгновенная атака — и разведчик сразу же выведен из строя. Истреби-

¹⁾ Из статей, опубликованных 18 августа 1938 г.

тели, не успев перестроиться, кидаются на нас звено за звеном. Этого нам только и нужно. Мы окружаем пятерки, быстро атакуем их, заставляем одну машину за другой выходить из боя...

...В боевой практике летчиков-истребителей есть и еще более разительные примеры. Однажды на учениях мне пришлось столкнуться лицом к лицу с тринадцатью истребителями «противника». Положение было незавидное. Вижу, что атакующие самолеты сыплются на меня сверху со стороны солнца, а один уже подобрался сзади, висит на хвосте.

Резкий поворот на 180 градусов с заносом хвоста — и первая опасность миновала. Мой истребитель уступает в скорости наступающим машинам, но зато превосходит их своей маневренностью. Пользуясь этим качеством, выскальзываю из-под удара и сам кидаюсь в атаку, забираюсь под хвост то одного, то другого самолета.

Высокая маневренность истребителя

позволяет мне, как говорят, «страхивать с хвоста» нападающие машины. Их атаки безрезультатны.

Но ведь надо же успешно «выйти из боя»! Маневрирую так, чтобы постепенно перетянуть нападающих в расположение своих войск. Это мне удается. Вот уже я вижу линию своего «фронта», которая хорошо защищена от воздушного нападения. Уловив удобный момент, резко пикирую. «Противник» уходит ни с чем.

Вывод ясен: летчик-истребитель всегда должен с боем уходить от противника, если не может уничтожить его. Будешь умело драться, сочетая маневр и огонь, зорко следя за хвостом своего самолета, — с честью выйдешь из боя при любом превосходстве в силах со стороны противника...

...В будущих сражениях с врагами советского народа наша Красная авиация, оснащенная первоклассными боевыми машинами, будет действовать решительно и беспощадно.

Полковник И. Ланеев

Кто поднимется выше — будет непобедим

Завоевание высоты — основная и решающая задача современной авиации и в первую очередь истребительной авиации. На больших высотах, в субстратосфере будет решаться исход воздушных боев, и тот, кто поднимется выше, тот будет непобедим и грозен для противника.

Исключительно велико значение высотных полетов для советской авиации, оберегающей мирную жизнь такой великой и необъятной страны, как наша родина. Вражеские самолеты будут скрываться на больших высотах. Вот почему потолок наших истребителей, призванных уничтожить любого воздушного врага, должен быть высоким, с тем, чтобы настигнуть самолеты противника и уничтожить их...

...Не одиночки-рекордсмены, а целые части и соединения должны свободно летать в субстратосфере, в совершенстве овладеть высотными полетами.

Однако далеко не достаточно подниматься на истребителе на высоту, скажем, в 9—10 тысяч метров и пробывать

там в течение короткого времени. Нет, это будет рекордсменством, может быть, нужным в опытных целях, но совершенно бесполезным с практической точки зрения. Очень почетно для летчика, если он, опустившись на землю, покажет барограф, зарегистрировавший высотный полет. Но не в этом суть дела. Важно, чтобы летчик на этой высоте чувствовал себя так же, как на средних и низких высотах, чтобы он мог там свободно и успешно вести бой с противником...

...Наша могучая советская авиация успешно борется за осуществление лозунга — летать выше всех в мире. Истребитель на большой высоте не представляет уже собой чего-нибудь исключительного. Славные сталинские соколы в совершенстве овладевают групповыми полетами на больших высотах. Не летчики-рекордсмены поднимаются и успешно работают на высоте до 10 тысяч метров, а обычные, рядовые летчики и пилоты «лезут» все выше и выше.

Учись летать дальше, выше и быстрее всех в мире!

Сила сталинской авиации в том и заключается, что она не терпит деления летного состава на летчиков-«асов», т. е. прославленных летчиков, и летчиков-«серячков». Товарищ Сталин неустанно учит нас подтягивать уровень всех летчиков, нести свой опыт в массы, передавать свои знания молодым товарищам, помогать им овладеть высотами техники.

Выполняя прямые указания товарища Сталина, мы работаем над тем, чтобы молодые военные летчики быстро и хорошо овладевали авиационной техникой.

В будущих схватках с фашизмом воздушный бой будет вестись на больших высотах, на машинах, развивающих колоссальные скорости. Поэтому военные летчики должны в совершенстве

овладеть вождением скоростных самолетов на различных высотах; штурманам и летчикам-наблюдателям необходимо овладеть искусством бомбометания на этих высотах и скоростях, а технический состав должен обеспечить безотказную работу материальной части...

...Нужно помнить, что человек не рождается героем. Он становится им в итоге упорного и кропотливого труда, последовательного овладения высотами знания и техники.

Сегодня, в День авиации, следует пожелать славной советской молодежи: — Выполняйте сталинский лозунг: учитесь летать дальше, выше и быстрее всех в мире, крепите Красный Военно-Воздушный Флот — могущество нашей родины!

Комкор Я. Смушкевич

Горе тому, кто нападет на нас!

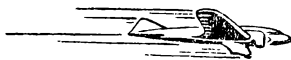
Мы создали воздушный флот, которому нет равного в мире. У нас есть кадры летчиков, с которыми не могут сравниться летчики ни одной армии в мире.

Боевые традиции русской авиации умножены революционным энтузиазмом; они опираются на единство и сплоченность всего народа, на безграничную любовь к свободной, счастливой родине, к партии и вождю, приведшим народ к счастью.

Горе тому, кто нападет на нас! Враг почувствует всю силу ударов, которые способна нанести Красная Авиация. Об этом лучше других могли бы рассказать японские самураи, испытавшие на себе мощь нашей армии и нашего воздушного флота. Вероятно, еще свежи в их памяти геройские подвиги наших летчиков, совершенные... в районе высоты Безымянной. Эскадрильи совет-

ских истребителей и бомбардировщиков учинили сокрушительный разгром японских частей. Зенитная артиллерия самураев оказалась бессильной: ни один советский самолет не пострадал от ее огня. Эскадрильи возвратились в таком же стройном порядке, в каком они отправились на бомбежку.

Советский летчик сталинской эпохи, воспитанный партией Ленина — Сталина, — это культурный, политически грамотный, физически крепкий, технически оснащенный боец, пламенный патриот своей родины. В нем исключительно сильно развиты чувства организованности, коллективизма, дисциплинированности, товарищеской спайки и солидарности. Эти качества советские летчики непрестанно в себе развивают и совершенствуют. Бойцы с такими качествами, с такими традициями — непобедимы.



АВИАЦИОННЫЙ ГОД

(Хроника)

1938

★ Накануне Дня авиации капитан Ф. Жеребченко на одноместном гидросамолете достиг высоты 12 200 м, превывсив международный рекорд американца Сучек, установленный в 1929 г. (11 753 м).

★ Пилот Западно-Сибирского управления т. М. Тютяев вместе с бортмехаником т. В. Калашниковым в конце августа совершил замечательный перелет на двухмоторном скоростном почтовом самолете по маршруту Москва—Владивосток—Москва. Все расстояние (16 380 км) покрыто в 53 часа 30 мин. летного времени.

★ Пилоты «миллионеры» Н. П. Шебанов и В. А. Матвеев вместе с бортмехаником Л. А. Забалуевым и инженером-наблюдателем А. А. Радцигом 28 августа совершили скоростной беспосадочный перелет на экспериментальном самолете по маршруту Москва—Симферополь—Москва. Маршрут имел в длину 2360 км. Весь путь, несмотря на неблагоприятные метеорологические условия, пройден в 7 час. 57 мин.



Пилот-орденоносец
Н. П. Шебанов.

★ 30 августа пилот II класса Клавдия Бережная на скоростном почтовом самолете за один день совершила перелет по маршруту Москва—Баку—Москва. Перелет этот впервые совершен по прямой трассе (через Сталинград), сокращающий расстояние от Москвы до Баку на 525 км. Расстояние в 3980 км пройдено за 11 час. 51 мин.

★ Летчик-спортсмен т. Викторов установил своеобразный рекорд длительности полета «на спине». В таком положении он продержался на самолете УТ1 11 мин., пролетев от Тушинского аэродрома до г. Истра (40 км).

★ 18 сентября Герой Советского Союза полярный летчик П. Г. Головин закончил большой арктический перелет по маршруту Москва—мыс Уэллен—Москва. Весь перелет, общим протяжением около 29 000 км, проделан на двухмоторной амфибии «СССР Н-207».

★ 19—20 сентября аэронавты И. И. Зыков и А. В. Егоров совершили рекордный полет на сферическом аэростате объемом в 547 м³. Пробыв в воздухе 29 час. 45 мин., аэронавты приземлились в Каменец-Подольской области, пройдя по прямой 900 км. Этим полетом перекрыты установленные во Франции и США международные рекорды продолжительности полета аэростатов 2-й, 3-й и 4-й категорий.

★ Организованы скоростные рейсы двухмоторных почтовых самолетов по трассе Ленинград—Москва—Ленинград. Расстояние от Москвы до Ленинграда (или обратно) покрывается в 1 час. 45 мин.—2 часа.

★ 23 сентября летчица Е. Медникова на легком гидросамолете типа УТ1 перекрыла международный рекорд, установленный в 1936 г. американками Кристаль Моури и Эдит Мак-Кан. Советская рекордсменка прошла 100 км в 30 мин.



Пилот-орденоносец
В. А. Матвеев.

25,4 сек., показав среднюю скорость 197 км 271 м в час.

★ По постановлению правительства Обская и Енисейская авиалинии Главсевморпути переданы Гражданскому воздушному флоту.

★ 24—25 сентября летчицы-орденоносцы Гризодубова, Осипенко и Раскова на самолете «Родина» совершили беспосадочный перелет Москва—Дальний Восток. За 26 час. 29 мин. самолет покрыл без посадки 5908 км 61 м по прямой. Посадка произведена в ненаселенном районе на болотистой поляне у реки Амгунь. Членам экипажа «Родина» присвоено звание Героев Советского Союза. Отличившиеся во время поисков героического экипажа «Родина» пилоты Гражданского воздушного флота т. Сахаров, т. Бурлаков, т. Романов, т. Овечкин и другие награждены орденами Союза.

★ 26 сентября мастер советского планеризма Б. И. Киммельман и пилот планерной экспедиции Центрального аэроклуба им Чкалова т. Совцов провели первый полет на планере (класс Д пятого вида) на дальность по заданному марш-

руту. Взлетев с Днепропетровского аэродрома на буксире самолета, они отцепились на высоте 1200 м и, пройдя в 4 часа 300 км, приземлились в Херсоне.



Герой Советского Союза
В. С. Гризодубов.

★ 27 сентября летчица Е. Медникова на гидросамолете УТ1 поднялась на рекордную высоту 4082 м.

★ 30 сентября мастер советского планеризма И. Л. Карташев с пассажиром-штурманом М. Г. Корлюковым совершил на двухместном планере «Станхановец» полет по заранее намеченному маршруту от Днепропетровска до Таганрога. Несмотря на неблагоприятные метеорологические условия полета, маршрут протяженностью в 322 км (по прямой) выдержан.

★ С 29 сентября по 11 октября комсомольский экипаж самолета ПС89 (командир — т. Фоканов, второй пилот — С. Андреев и бортмеханик-радист — М. Казеннов) совершил круговой перелет по 11 союзным республикам СССР. Этот перелет — подарок экипажа матери-родине к 20-летию ленинского комсомола.

★ 28—30 сентября два воздухоплавателя Рабоче-Крестьянской Красной Армии лейтенанты К. Я. Митяев и Б. В. Алмалиев продержались на свободном аэростате объемом в 851 м³ 32 часа 09 мин.

★ С 1 октября санитарная авиация Наркомздрава СССР передана Главному управлению Гражданского воздушного флота.

★ 6 октября летчики-орденоносцы Н. П. Шебанов и В. А. Матвеев совершили на экспериментальном скоростном пассажирском самолете беспосадочный перелет по маршруту Москва — Батуми — Одесса — Москва. Весь путь протяженностью в 3800 км пройден в 11 час. 4 мин.

★ 9—10 ноября аэронавт т. Даниленко на аэростате «СССР ВР-22» объемом в 525 м³ продержался в воздухе 18 час., пройдя 475 км по прямой.

★ 12 ноября авиамодель с бензиновым моторчиком, изготовленная учеником 10-го класса Уфимской школы известным авиамоделистом В. Байковым, продержалась в воздухе 1 час 26 мин. 6 сек. Это достижение признано международным рекордом.

★ 16 ноября на линии Москва — Киев начали курсировать комфортабельные многоместные скоростные пассажирские самолеты. На этих самолетах успешно проведены опыты обслуживания пассажиров двухсторонней радиосвязью с землей.

★ 23 декабря авиационная школа ГВФ им. т. Петрова праздновала свой 8-летний юбилей. Коллектив авиашколы отметил этот юбилей безаварийным перевыполнением годового учебно-летного плана.

★ Юные авиамоделисты Н. Трученков и Б. Поляков установили новый международный рекорд дальности полета. Их авиамодель с бензиновым мотором пролетела 66 км 83 м.

★ Герон Советского Союза М. В. Водопьянов и Г. Ф. Байдуков, авторы ряда художественно написанных литературных произведений, приняты в члены союза советских писателей.

★ К 25 декабря транспортная авиация Гражданского воздушного флота перевыполнила годовой производственный план. Авиация специального применения перевыполнила годовой план к 1 декабря.

★ 30 декабря бортмеханик Управления международных линий т. Милованов завершил налет 1 млн. км. Тов. Милованов работает в авиации с 1916 г. В 1936 г. правительство наградило его за безаварийный налет 800 тыс. км орденом Трудового Красного Знамени.

★ Пилот I класса Московского управления ГВФ т. Яницкий налетал 1 млн. км.

1939

★ В феврале исполнилось 15 лет работы авиаремонтного завода Аэрофлота. В крошечной мастерской, где зародился этот завод, работало всего 7 человек. Среди них работал мотористом и Михаил Васильевич Водопьянов — Герой Советского Союза, один из выдающихся летчиков современности. С тех пор завод неизмеримо вырос. Он не только ремонтирует современные самолеты, но и сам дал стране свой скоростной комфортабельный пассажирский самолет.

★ 16 февраля летчик-орденоносец Н. П. Шебанов на многоместном пассажирском скоростном самолете совершил опытный рейс из Москвы в Ашхабад через Баку. От Москвы до Баку самолет шел по



Пилот т. Викторов.



Планеристка Е. Зеленкова.

новой спрямленной трассе, от Баку до Ашхабада — по прямой через Каспийское море.

✪ В феврале Управление воздухоплавания Гражданского воздушного флота организовало в честь XXI годовщины РККА и Военно-морского флота большую парашютно-лыжную вылазку. В операции участвовали 23 человека, 4 аэростата и 1 субстратостат.

✪ По заданию Физического института Академии наук СССР пилоты-аэронавты Гражданского воздушного флота тт. Фомин и Полосухин 26 февраля провели на субстратостате «СССР ВР-77» ряд научных наблюдений на высоте 10 200 м.



Командир Отдельной воздухоплавательной группы т. Фомин и мастер советского парашютизма т. Полосухин.

✪ 3—6 апреля молодые аэронавты Гражданского воздушного флота Ф. А. Буртуцкий и А. Алешин на сферическом аэростате «СССР ВР-55» объемом в 600 м³ продержались в воздухе 61 час 30 мин. и совершили посадку в Кустанайской области, пролетев по прямой 1701 км 810 м. Международная авиационная федерация (ФАИ) зарегистрировала результаты этого полета как восемь международных рекордов продолжительности и дальности полета по классу А.

✪ 28—29 апреля Герой Советского Союза Владимир Коккинали вместе с штурманом Михаилом Гордиенко совершил на серийном советском самолете конструкции т. Ильюшина блестящий беспосадочный перелет из Москвы в Америку. Самолет «Москва» пролетел по маршруту Москва—Трондгейм (Норвегия)—Рейкьявик (Исландия)—Кап Фарвел (южная оконечность Гренландии)—Северная Америка, покрыв по прямой 6516 км за 22 часа 56 мин. (фактический путь самолета составил около 8000 км, иными словами, средняя скорость машины была равна 348 км/час).

✪ Семья пилотов-«миллионеров» Гражданского воздушного флота пополнилась еще двумя товарищами. Значки за безаварийный налет миллиона километров получили пилоты Азово-Черноморского управления Николай Михайлович Ключенко и Петр Михайлович Комаров.

✪ С 3 мая началось регулярное движение самолетов на международной воздушной линии Москва—Стокгольм.

✪ 14—15 мая молодой пилот-воздухоплаватель Гражданского воздушного флота А. П. Кондратьева на сферическом



Майор В. И. Харахонов.

аэростате «СССР ВР-31» объемом в 335 м³ продержалась в воздухе 22 часа 44 мин., пройдя по прямой 480 км. Одним этим полетом т. Кондратьева завоевала 16 международных женских рекордов продолжительности и дальности полетов для различных категорий аэростатов.

✪ 17 мая открылась новая воздушная линия Москва—Ашхабад. Линия проходит по спрямленной трассе Москва—Баку через Сталинград, а затем — через Каспийское море до Ашхабада. На магистрали работают комфортабельные многоместные скоростные пассажирские самолеты. В первом рейсе самолет вел пилот-стахановец т. Голованов. Весь рейс он выполнил в 13 час. 03 мин.

✪ Туркменское управление ГВФ к 25 мая — дню открытия Третьей Сессии Верховного Совета СССР — перевыполнило полугодовой транспортный план. Самолеты этого управления меньше чем за 5 месяцев налетали тонно-километров больше, чем в 1932 г. налетал за по-

лугодие весь Гражданский воздушный флот СССР.

★ В мае при Северо-Кавказском военном округе был проведен Всесоюзный сбор парашютистов. Участники сбора впервые в истории развития парашютизма провели групповые



Мастер советского планеризма
т. Расторгуев.

прыжки со скоростных самолетов и больших высот. В сборе участвовали два работника Гражданского воздушного флота — мастера парашютного спорта тт. Полосухин и Щукин. Оба они вместе с военными парашютистами участвовали в групповых прыжках с высоты 4000—5000 м без кислородных приборов, с 5300, 6000 и 7400 м — с кислородной аппаратурой. Кроме того, участники сбора провели ночной групповой прыжок с высоты 5200 м.

★ В конце мая Герой Советского Союза т. Водопьянов провел большой арктический перелет на самолете «СССР Н-170», выполнив раннюю преднавигационную разведку льдов в Карском море. Тов. Водопьянов впервые применил окрашивание льдов. В дальнейшем, наблюдая с воздуха за движением окрашенных участков, можно будет определить скорость и направление дрейфа.

★ 1 июня мастер советского планеризма И. Л. Карташев совершил блестящий полет на

двухместном планере «Стахановец» по заранее намеченному маршруту Москва—Горький. За 6 час. беспосадочного полета т. Карташев прошел по прямой 395 км 730 м, перекрыв свой же результат, достигнутый 30 сентября 1938 г. (Тогда он пролетел из Днепропетровска в Таганрог 322 км по прямой.) Полет т. Карташева признан международным рекордом.

★ 2 июня начались регулярные рейсы Транссибирского почтового воздушного экспреса Москва—Владивосток. Длина этой величайшей в мире воздушной магистрали 8199 км.

★ В июне началось регулярное движение новых скоростных почтовых самолетов на линии Москва—Тбилиси по прямой трассе, проходящей через Главный Кавказский хребет. Над перевалом пилоты набирают высоту в 7000—8000 м. Почта из Москвы в Тбилиси или обратно доставляется за 10 часов.

★ 15 июня пилот т. Кубышко совершил опытный перелет из Тбилиси в Москву по новому маршруту — через Сухуми, Сочи, Ростов и Воронеж. Рейс продолжался 7 часов. Преимущество нового маршрута в том, что он короче и над Кавказским хребтом пролегает между Сочи и Белореченской, т. е. на сравнительно небольшой высоте (2500 м).

★ Начаты работы по прямому воздушному соединению Ленинград—Одесса. Самолеты, минуя Москву, будут летать из Ленинграда в Одессу через



Девушки-рекордсменки планеристка Ольга Клепикова и летчица Екатерина Медникова

Могилев, Гомель и Киев. Эта трасса короче существующей примерно на 450 км.

★ Инструктор парашютист Азово-Черноморского управления ГВФ т. Заводчиков в конце июня совершил без кислородных приборов 2 парашютных прыжка с высоты 5000 и 6670 м.

★ Пилот-стахановец Западно-Сибирского управления т. Галицкий в одном из своих обычных рейсов по маршруту Новосибирск — Москва добился следующих результатов: высота полета 4550 м, средняя скорость 327 км, длительность рейса 18 час. 32 мин., экономия бензина 1500 кг. Тов. Галицкий летает на двухмоторном скоростном почтовом самолете.



Мастера советского парашютизма тт. Б. И. Киммельман и И. Л. Карташев.

★ 1 июля мастер советского планеризма Б. И. Киммельман совершил рекордный полет на планере ГН-7, пролетев от Москвы до Хоперского зерносовхоза Сталинградской области, т. е. 650 км по прямой.

★ 1 июля мастер советского планеризма И. Л. Карташев вместе с пассажирской-планеристкой Л. Великосельцевой совершил рекордный перелет на двухместном планере «Стахановец». Планер приземлился близ села Новые Бурасы Саратовской области, пройдя по прямой 580 км.

★ 1 июля известная планеристка Ольга Клепикова на одноместном планере «Рот-Фронт-7» прошла в парящем полете от Тушинского аэродрома до Моршанска. Пролетев без посадки свыше 375 км по прямой, она перекрыла международный рекорд, принадлежавший немецкой планеристке Ханной Рейтч.

★ 2 июля летчик-испытатель Научно-исследовательского института Аэрофлота В. Бородин на самолете «САМ-5-2-бис» конструкции А. Москалева установил новый международный рекорд высоты по категории одноместных самолетов. Тов. Бородин достиг высоты 8761 м, превысив на 776 м прежний международный рекорд, установленный в августе прошлого года советским летчиком Н. Федосеевым на самолете Г-23-бис.

★ 6 июля планеристка-рекордсменка Ольга Клепикова совершила беспрецедентный парящий полет на планере «Рот-Фронт-7». Пройдя по прямой

без посадки около 735 км, она превысила на 80 км международный рекорд дальности, установленный в мае 1937 г. мастером советского планеризма Расторгуевым, и почти на 390 км — международный женский рекорд, установленный в июле 1937 г. немецкой планеристкой Ханной Рейтч.

★ 6 июля советская планеристка т. Зеленкова на одноместном планере «Рот-Фронт-7» установила первый международный женский рекорд парящего полета по заранее намеченному маршруту, пролетев от Москвы до Рязани.

★ 7 июля открылось регулярное воздушное сообщение между Москвой и Горьким. На новой линии эксплуатируются четырехместные почтово-пассажирские самолеты. Ежедневно самолет делает рейс в оба конца — из Москвы в Горький и обратно.

★ 10 июля планеристки Людмила Великосельцева и Нина Завьялова на двухместном планере «Стахановец» совершили рекордный высотный полет. Забуксированные самолетом на высоту 700 м, они в парящем полете, используя восходящие воздушные потоки, набрали 1634 м над точкой отцепки.

★ 10 июля планеристка Евдокия Зеленкова перекрыла на одноместном планере «Рот-Фронт-7» международный рекорд высоты, принадлежащий француженке Жарло (1184 м над точкой отцепки). Тов. Зеленкова поднималась на 2081 м от места отцепки.

★ 14 июля парашютист военно-морской авиации майор

т. Харахонов вместе с лейтенантом т. Поповым совершил рекордный прыжок в море с высоты 5600 м. Это был 521-й парашютный прыжок т. Харахонова.

★ 14 июля мастера парашютного спорта тт. Полосухин и Щукин, поднявшись на субстратостате «СССР ВР-62» на высоту 5500 м, совершили затяжной прыжок. Цель прыжка — испытать стабилизатор инж. И. Л. Глушкова. Прибор этот, как показали испытания, не только надежно стабилизирует и уравнивает положение тела в свободном падении, но и заметно уменьшает скорость падения. Свой прыжок замечательные парашютисты Гражданского воздушного флота тт. Полосухин и Щукин посвятили всенародному празднику Дня авиации.

★ Фюзеляжная авиамодель ученика 8-го класса Константиновской школы (Донбасс) Вячеслава Рыбалки продержалась в воздухе более 1 часа 40 мин., после чего скрылась из виду. Продолжительность полета модели В. Рыбалки является международным рекордом.

★ 23 июля планеристка Людмила Великосельцева с пассажиркой т. Гороховой совершила на двухместном планере «Стахановец» рекордный перелет на дальность по маршруту Тула — Липецк, пройдя по прямой около 230 км. До этого перелета международный рекорд дальности полета на двухместном планере принадлежал советской планеристке О. Клепиковой (152 км 638 м).



Дирижабль и автожир в народном хозяйстве

(На совещании при редакции журнала „Гражданская авиация“)

В Америке в последние годы были проведены широкие опыты применения дирижаблей небольших кубатур на коротких линиях и в лесном хозяйстве (борьба с лесными вредителями), применения автожиров для патрулирования лесов и для борьбы с вредителями сельскохозяйственных растений.

Вопрос об использовании этих летательных аппаратов недавно был поставлен на обсуждение специального совещания, созванного редакцией журнала «Гражданская авиация».

На совещании, проходившем под председательством зам. начальника ГУГВФ комбрига Н. И. Логинова, участвовали практические работники в области эксплуатации дирижаблей тт. Харитонов, Кузнецов, Ольденборгер; конструкторы-автожиристы тт. Камов, Миль, Скржинский, Карпун и пилоты-автожиристы тт. Ивановский и Кошиц; руководители авиации специального применения Аэрофлота тт. Коротков, Орлов, Назаров; зам. начальника Эксплуатационного управления ГУГВФ т. Захаров; работники Научно-исследовательского института Аэрофлота тт. Михайлов-Сенкевич и Ключарев; представители Наркомздрава СССР и Тропического института проф. Беклемишев и д-р Набоков и Наркомлеса СССР т. Свежинцева.

За применение дирижабля высказались тт. Ольденборгер, Беклемишев и Набоков. Тов. Ольденборгер кратко рассказал об опыте использования дирижаблей небольшого размера в США.

Базируясь на этом опыте и на основе теоретических рассуждений, он предложил начать экспериментальные работы по применению дирижаблей для борьбы с вредителями сельского хозяйства (опыливание), для таксации леса и аэросъемки. Представители Наркомздрава СССР проф. Беклемишев и д-р Набоков рассказали о том, что 3 июля сотрудники Тропического института провели опытный полет на дирижабле, что-

бы установить возможность проведения работ по опыливанию небольших и извилистых водоемов, зараженных личинками малярийного комара. Этот полет дал положительные результаты — дирижабль прекрасно маневрировал на небольшой высоте, и, по мнению представителей Наркомздрава, теперь надо срочно провести экспериментальные работы по опыливанию.

Начальник конструкторского бюро отдела спецприменений НИИ ГВФ т. Михайлов-Сенкевич заявил, что еще в 1931—1932 гг. осматривал gondолы дирижаблей и пришел к заключению, что с конструкторской точки зрения оборудовать их аэропылами вполне возможно.

Против применения дирижаблей для борьбы с вредителями, малярийным комаром и т. д. и даже против опытов в этом направлении резко выступили начальник Управления спецприменений Аэрофлота т. Коротков и т. Ключарев. Оба считают это дело явно нерентабельным, а потому нецелесообразным.

Выступивший начальник Управления воздухоплавания т. Харитонов дал уклончивый ответ на поставленный на обсуждение вопрос. Он заявил, что дирижабль применять и на опыливание возможно, но задачи воздухоплавателей Аэрофлота иные и поэтому ставить опыты в этом направлении нецелесообразно...

Единодушную поддержку участников совещания встретило предложение о применении автожиров.

Практические работники-автожиристы тт. Ивановский, Камов, Скржинский и Карпун рассказали о замечательных возможностях современных автожиров.

Так, автожир с мотором средней мощности при грузоподъемности (коммерческой) в 200—250 кг имеет диапазон скоростей от 50 до 200 км/час, разбег порядка 60—70 м, а пробег в 10—15 м. Автожиры с более

легким мотором поднимают до 150 кг коммерческого груза и имеют еще лучшие взлетно-посадочные данные.

Особые летные качества автожира позволяют с полной безопасностью производить на нем опыливание с низких высот на предельно малой скорости, безопасно маневрировать над пересеченной местностью. Автожир не может перейти в штопор.

Опыт применения автожиров за рубежом показывает, что они с успехом могут заменить самолет и на аэросъемке, на таксации лесов, на разведках морского зверя и т. д.

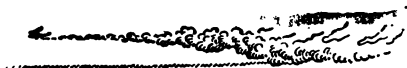
— В авиации специального применения автожир должен вытеснить самолет, — заявил т. Камов.

Выступившие по этому вопросу тт. Коротков и Захаров категорически высказались за немедленную реализацию предложения использовать автожир для спецприменений и местных линий, предлагали срочно поставить соответствующие опыты.

Закрывая совещание, комбриг т. Логинов признал необходимым, чтобы Управление воздухоплавания серьезно изучило вопрос о применении дирижаблей в сельском и лесном хозяйстве.

Широкое использование автожиров, по мнению т. Логинова, вполне реально. Необходимо в этом же году поставить на практические рельсы опыты применения автожиров на специальных применениях. Всестороннее изучение использования автожиров обязательно должно войти в план работ НИИ на 1940 г. Следует также серьезно продумать вопрос о том, чтобы дать нашей промышленности определенный заказ на изготовление автожиров для Гражданского воздушного флота.

Эти предложения были приняты совещанием. Дело теперь за руководителями управлений эксплуатационного и спецприменений, которые в первую очередь заинтересованы во внедрении автожиров.



С О Д Е Р Ж А Н И Е

	<i>Стр.</i>
Герой Советского Союза В. С. Молоков. Гражданский воздушный флот и оборона	7
Герой Советского Союза В. С. Горанов. Летное училище и оборона родины	13
Герой Советского Союза А. С. Осипенко. Подготовим резерв летчиков-истребителей	20
Герой Советского Союза А. Б. Юмашев. Бомбардировочная авиация и летчик-бомбардировщик	29
Герой Советского Союза Б. А. Туржанский. Героические традиции нашей авиации	33
Герои Советского Союза о сталинской авиации (высказывания тт. Чкалова, Серова, Лакеева, Громова и Смушкевича)	39
Авиационный год (хроника)	42
Дирижабль и автожир в народном хозяйстве (на совещании при редакции журнала „Гражданская авиация“)	47

Обложка и рисунки в тексте худ. **Е. А. Десятова**

Ответ. редактор В. Г. Макарычев.	Издатель—Редакционно-издательский отдел Аэрофлота
Зав. редакцией И. И. Панярский.	Техред П. А. Рачков

Адрес редакции: ул. Коминтерна, 5/25, тел. 3-34-72.

Сдано в наб. 25/VII 1939 г. Подп. к печ. 4/VIII 1939 г. Печ. л. 3. Уч.-изд. л. 4,6. Зн. в 1 б. л. 121 000.
Уполн. Мособлгорлита Б-6365. РИО 245. Бум. 72 × 110. Тираж 4500 экз. Зак. 1300.

Клише и печать обложки выполнены в типографии «Красная Звезда».

Типография ГУГВФ. Москва, Трубниковский пер., д. 30а

