Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
К борьбе за рабочее дело будь готов!

Цена номера 3 коп.

Пионерская ПРАВДА

ОРГАН
ЦК и МК ВЛКСМ

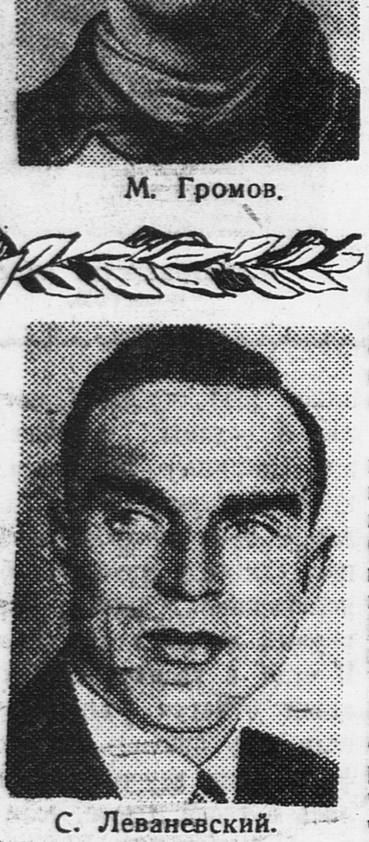
18 августа 1936 г., вторник
№ 112 (1754)

СЕГОДНЯ—ДЕНЬ АВИАЦИИ

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

В. Молоков.

М. Громов.



С. Леваневский.

А. Ляпидевский.

Взлелеянная великим Сталиным разрослась и развилась наша советская авиация. В ее рядах — тысячи отважных и знающих людей, в передовой шеренге людей авиации — одиннадцать имен Героев Советского Союза.

Летчики — это отважнейшие из граждан нашей великой родины. Они овладевают воздушной стихией и оберегают мирный труд граждан Советской страны.

Многие из нас, детей Советской страны, мечтают стать летчиками, чтобы так же, как и Коккинаки, парить ввысь, чтобы так же как Чкалов, преодолевать пространства, нестись навстречу циклонам и буранам Арктики.

Сегодня, в день авиации, мы, пионеры и школьники, выражаем свой восторг, свое безграничное уважение к мужеству стальной породы летающих большевиков. А вместе с тем торжественно обещаем еще усерднее овладевать знаниями, без которых нельзя стать настоящим пилотом. Обещаем шире развить в стране авиамодельное дело, помня железное правило юного авиастроителя: от модели—к планеру, с планера — на самолет!

СЛАВА!

Ура! Прилетели к дорожке бетонной!
Окончен великий, труднейший маршрут —
К морям ледовитым,
К туманам студеным,
К Камчатке и острову Удд.

Они пронеслись без посадки над льдами
Сквозь толщу морозов,
Туманов седых.
А люди страны подбодряли:
— Мы с вами!
Сердца леденели в тревоге о них.

Так слава героям, не знавшим испуга!
Привет краснокрылым
Советским орлам,
Которые мчались сквозь холод и вьюгу
И вот прилетели веселыми к нам.

ВОВА НИКИТИН.
Москва.

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Н. Каманин.

М. Слепнев.

М. Водопьянов.

И. Доронин.

ХОЧУ БЫТЬ ЛЕТЧИКОМ!

Я давно мечтаю стать летчиком. Мне нравится быть летчиком, потому что летчики уж очень смелые и отважные. Их сильно любит родина, о них заботятся партия и великий Сталин.

Мне очень стыдно признаться в том, что я еще никогда не разговаривал с живым летчиком. И вот, когда «АНТ-25» улетел по Сталинскому маршруту, у меня появилось желание обязательно повидать командира самолета Валерия Чкалова, когда он вернется в Москву.

Я долго над этим думал. Сначала как-то не решался, а потом сказал самому себе: «Ты собираешься стать летчиком, а летчик должен быть смелым, значит, ты не должен бояться и обязан пойти домой к командиру, поговорить с ним». Так и решил.

И вот настал этот день. «АНТ-25» вернулся в Москву.

Желание поехать к Валерию Павловичу Чкалову не оставляло меня, и назавтра же, после прилета героев, в полдень, отправился к летчику. Я вышел из трамвая и прямо направился к квартире героя. Взобравшись на 4-й этаж, позвонил. Рука у меня дрожала от волнения. Дверь открыла мне жена Валерия Павловича. Я не совсем внятно, с дрожью проговорил: «Можно видеть Валерия Павловича?» И она вызвала его.

Он подошел ко мне и, улыбаясь, крепко пожал мне руку, а потом, обняв за плечо, провел к себе в комнату. Наверное, он заметил, что я волнуюсь, и ласково спросил меня:

— Ну, дорогой, что скажешь хорошенького?

Мы разговорились. У нас был такой задушевный разговор, точно это говорил отец с сыном. Валерий Павлович — невысокий, улыбающийся, с сияющими глазами. Раньше я думал, что летчики, особенно герои, высокие, железные люди, с богатырскими плечами, что они всегда очень серьезные. А тут я увидел улыбку, ласку, простоту в обращении, и мне это очень понравилось.

Я спросил Валерия Павловича, как он себя чувствовал во время перелета и как чувствует себя теперь. Потом я спросил его, что он будет делать дальше. На все вопросы он мне подробно ответил.

Поговорив с Валерием Павловичем, я тепло распрощался с ним и ушел. Валерий Павлович, герой-летчик, останется в моей памяти на всю жизнь. Радости моей нет конца. Мне очень хочется стать летчиком и в будущем быть вот таким, как он.

Да, я обязательно буду летчиком!

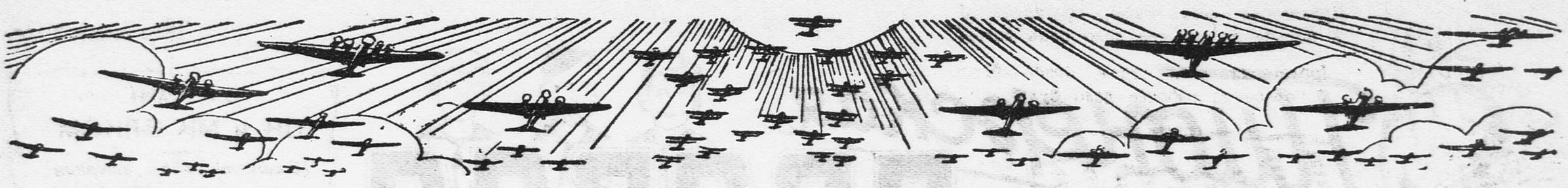
ГРИГОРИЙ ШАПИРО.
Москва,
Дзержинский район,
52-я школа, 9-й класс.

А. Ляпидевский.

А. Беляков.

В. Чкалов.

Г. Байдуков.



Г. БАЙДУКОВ, Герой Советского Союза

СЛЕПОЙ ПОЛЕТ

Летать «вслепую» — это значит уметь вести самолет даже тогда, когда не видишь ни земли, ни горизонта: в тумане, в густых облаках, над тучами и темной ночью. При «слепом» полете приходится управлять самолетом только по указаниям приборов. Научиться летать «вслепую»—дело нелегкое. Особенно это трудно старым летчикам, которые привыкли определять положение и равновесие самолета «на-глаз», глядя на землю или на горизонт.

Самолет «АНТ-25» был оборудован специальными приборами для «слепых» полетов. Самые важные из них — это искусственный авиагоризонт и гироскопический полукомпас. Искусственный авиагоризонт позволяет летчику определить равновесие — проверить, в каком положении находится самолет по отношению к горизонту, не наклонился ли он в какую-нибудь сторону. А при помощи гироскопического полукомпаса определяют курс воздушного корабля — правильно ли он летит по прямой линии.

★

Итак, мы двинулись в путь. Из 56 часов 10 минут, которые мы находились в воздухе, 12—13 часов нам пришлось лететь «вслепую». В Арктике, в районе Северной Земли, самолет неожиданно попал в густую пелену облаков. Я взглянул в окно кабины. Было темно. Со всех сторон туман желтовато-молочного цвета окутал самолет; не было даже видно крыльев машины.

Я уверенно повел самолет по приборам. Так мы летели несколько часов. И тут я вдруг заметил, что на стеклах окон кабины появились ледяные узоры, сквозь которые мне удалось рассмотреть на красных крыльях самолета белые полоски льда.

«Начинается обледенение»,— подумал я.

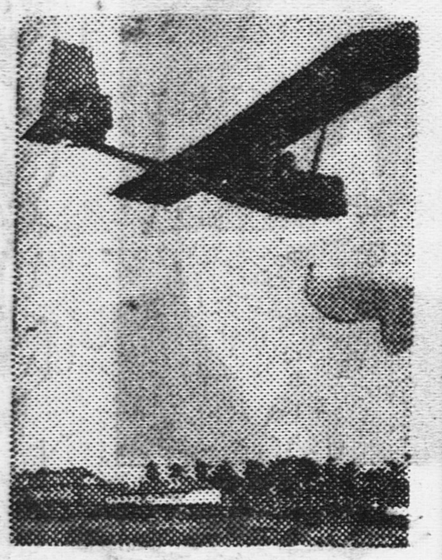
«Нужно пробиться вверх и итти над облаками», — решил я.

Но сделать этого не удалось. Слой облаков был толщиной в несколько километров. И тогда я спустился вниз и повел самолет в теплых слоях воздуха. Лопасти пропеллера и крылья самолета очень скоро оттаяли и освободились ото льда. Целых шесть часов вел я самолет «вслепую», пока, наконец, мне не удалось пробиться к солнцу.

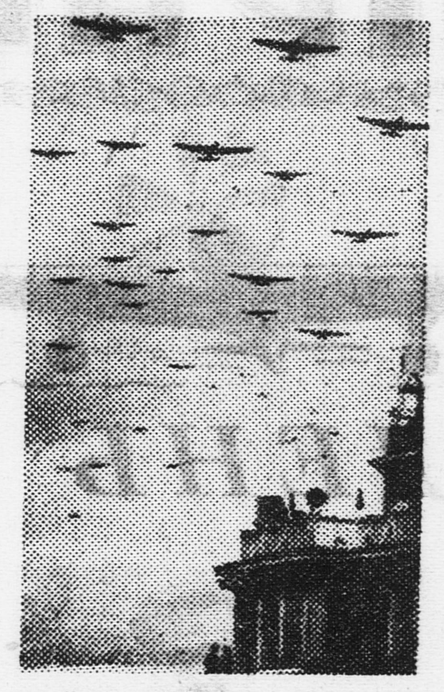
В районе Охотского моря мы попали в циклон и снова летели «вслепую». А тут еще снова началось обледенение машины. Но, несмотря на все трудности, мы задание нашего родного товарища **Сталина** выполнили!

★

Я знаю, что наши юные авиамоделисты строят много прекрасных моделей самолетов, гидропланов, автожиров. Хорошо бы юным авиаконструкторам придумать такие приборы, которые могли бы предохранять самолеты от обледенения.



Планер в полете.



Эскадрилья самолетов над столицей.

КОККИНАКИ

Эти стихи я написала, когда бывший новороссийский грузчик Владимир Коккинаки приехал на побывку в свой родной город.

Комсомольцам-грузчикам грезятся рабфаки,
А от них фарватеры в дали залегли.
Но не морем — в воздухе гонит Коккинаки
В грезах боевые корабли.
Он мечтой свободной ввысь стремится гордо,
И орлом взмывает над родной страной.
И сбылись мечтанья: с мировым рекордом
Он вернулся в город свой родной.
На приморских улочках кошки да собаки
Озорного, ловкого знали шалуна,
А сегодня знатное имя Коккинаки
Помнит вся Советская страна.
И когда мы, школьники, шли ему навстречу,
Верно многим думалось: «Он такой простой...
Может статься, славою я, как он, отмечу
Путь далекий мой».

Деткор **МАРИНА КРАСИНА.**
Город Новороссийск.

А. МИКУЛИН, конструктор мотора „АМ-34"

СЕРДЦЕ САМОЛЕТА

Любой авиационный мотор по своему устройству мало отличается от обычного бензинового двигателя, какой бывает на автомобиле. В авиационном моторе имеются те же части, что и в автомобильном: цилиндр, поршень, шатун, коленчатый вал и прочее.

Автомобильный мотор передает свою силу на колеса, заставляя экипаж двигаться с большой скоростью по дорогам. Так и авиационный мотор, вращая пропеллер, ввинчивающийся, как штопор, в воздух, тянет самолет.

Мотор — сердце самолета.

Мотор со всеми своими добавочными механизмами — это большое, сложное хозяйство, и управлять им не так-то просто.

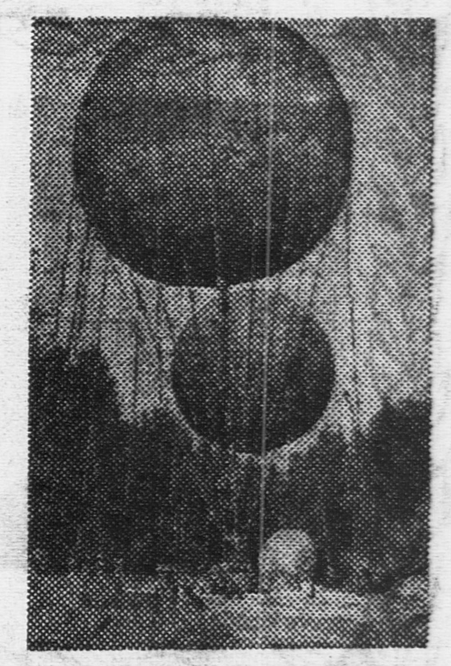
Чтобы мотор работал безотказно, за ним нужен внимательный, заботливый уход. Нужно правильно регулировать в нем газосмешение бензиновых паров с воздухом. Нужно следить за правильным давлением смазки, за регулированием зажигания, за расходом топлива и масла. Каждый бортмеханик, каждый летчик, любящий свое дело, так знает мотор своей машины, что по одному его звуку, по цвету выхлопных газов, может безошибочно сказать, в каком состоянии мотор, все ли в нем в порядке.

Во время полета бортмеханик неотрывно следит за приборами. А этих приборов много: манометр, показывающий давление масла, приборы, показывающие температуру воды, которая входит в мотор и выходит из него, приборы, отмечающие число оборотов мотора, давление воздуха в трубопроводах, уровень бензина в разных баках, — всех их не перечесть. И бортмеханик и летчик должны настолько хорошо знать расположение всех этих приборов, кранов, указателей, чтобы в любой момент, при любых условиях взяться за ручку нужного прибора.

Наш воздушный флот воспитал сотни и тысячи замечательных людей, прекрасно владеющих искусством вождения самолета. Наши замечательные летчики твердой рукой управляют авиомотором.

И мотор надежный есть у нас— «АМ-34». Он сделан целиком из советских материалов, советскими рабочими, на советском заводе. Проектировали его наши советские инженеры. В течение пяти лет шла работа по усовершенствованию этого мотора. Эта большая работа по созданию собственной конструкции авиомотора для дальних перелетов дала возможность осуществить героический перелет товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова.

Вам, ребята, в особенности авиомоделистам, нужно как следует заняться изучением авиационного мотора, а главное — постройкой маленьких моторчиков для ваших летающих моделей.



Субстратостат перед полетом.

ТЫ МЕЧТАЕШЬ...

Ты хочешь стать летчиком. Ты мечтаешь:

— Когда-нибудь, ранним, ранним утром, когда вся земля, подернутая дымкой тумана, будет еще крепко спать, я поднимусь высоко, высоко над землей. Я первым увижу восходящее солнце...

— Когда-нибудь... Над высочайшими горными хребтами, над водной ширью, над шумными городами и безмолвными пустынями пройдет моя машина.

— И может быть... В далекой деревне тяжело заболел мальчик. Только срочная помощь может спасти его. Я доставил врача к больному. Жизнь мальчика вне опасности. Счастливый отец со слезами радости на глазах жмет мне руку. А мать просит остаться погостить. «Хотя бы на пару деньков». Но мне некогда. У меня впереди еще много дела.

— А если враги нападут на прекрасную родину, я первый вылечу навстречу вражеским самолетам и грудью встречу противника. Все свои силы, всю свою волю, все свое уменье, а если придется, и жизнь свою отдам я родине...

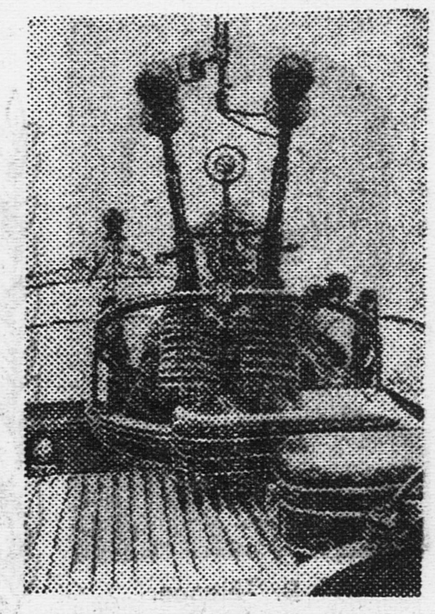
Прекрасны твои мечты, дорогой мой товарищ! Высоки твои стремления!

В нашем государстве рабочих и крестьян всякий полезный труд почетен, всякая полезная профессия пользуется уважением. Но особым почетом и уважением пользуется в нашей стране профессия летчика. «Гордые соколы нашей родины», — так назвал летчиков товарищ Сталин. Это потому, что те качества, которые украшают советского гражданина, особенно ярки у наших летчиков.

Первое из этих качеств — **безграничная любовь к родине.** Любовь к родине двигает нашими летчиками, когда они каждый день совершенствуются в летном деле, спокойно, дисциплинированно и хладнокровно выполняя любые задания. Любовь к родине рождает героев. Не ради личной славы летели наши доблестные летчики на спасение челюскинцев. Не ради личной славы взвивается замечательный летчик Коккинаки. Не ради личной славы летели по Сталинскому маршруту Чкалов, Байдуков и Беляков. Они совершили свои героические подвиги во славу нашей родины, во славу великого Сталина. Вот где могучий источник их силы, их несгибаемой воли, их героизма!

Храбрость и отвага, настойчивость в достижении поставленной цели — второе качество, свойственное нашим летчикам.

Надеемся, что ты правильно понимаешь, что такое храбрость. Мы видели ребят, которые с риском сломать голову спускались вниз по перилам школьной лестницы. Они думали, что совершают храбрый поступок. Нет! Ничего общего между храбростью и безрассудным ухарством! Храбрый — это тот, кто ничего не боится, думают часто ребята. «Только дураки ничего не боятся»,—заметил как-то Герой Советского Союза товарищ Чкалов. Уменье преодолеть все трудности, стоящие на пути к осуществлению поставленной цели, и добиться своего — вот что такое настоящая храбрость.



Военно-воздушные силы Красной Армии.
НА СНИМКЕ: пулеметная установка на тяжелом бомбардировщике. (Союзфото).

Большие знания, отличное владение техникой — вот третье качество, отличающее наших лучших летчиков.

Математика, физика, химия, география, астрономия, метеорология, механика — вот далеко не полный список тех отраслей науки, с которыми каждый день, каждый час в своей летной практике встречается летчик. А как прекрасно должен он знать свою машину, как точно и четко должен он владеть всеми приборами и аппаратами!

Вот почему только лучшим своим сынам—преданным, храбрым, отважным, жадным к знаниям, упорным в овладении техникой — доверяет родина свои крылья.

Но ведь ты крепко, по-настоящему мечтаешь стать летчиком, и никакие трудности на этом пути тебя не остановят. А крепко, по-настоящему мечтать — это значит уже сейчас готовиться к осуществлению своей мечты.

И ты готовишься! Мы верим— крепко ты любишь свою родину, знаешь ее историю, ее неисчерпаемые богатства, знаешь, какое великое дело осуществляют народы нашей родины, ведомые товарищем Сталиным. Мы знаем, что ты храбрый парень. Когда однажды в лагере твой младший товарищ зашел слишком далеко от берега и, испугавшись, поднял крик, ты первый кинулся ему на помощь. И если в твоих тетрадях нет ни одной отметки «посредственно», если все правила математики и физические законы крепко улеглись в твоей голове, если на карте обоих полушарий нет ни одной неизвестной тебе географической точки, если ты лучший бегун в классе, или прыгаешь дальше всех, или твоя футбольная команда не знает поражений, если построенные тобой модели самолетов уверенно побивают высоту, — ты несомненно станешь летчиком.

И, — давай мечтать до конца, — пройдет каких-нибудь десять лет. Выполнив задание, возложенное на тебя родиной, ты будешь возвращаться из замечательного перелета. Может быть, ты спустишься на землю из страшных высот стратосферы, или облетишь без посадки весь земной шар, или разовьешь ураганную скорость— безграничны возможности нашей авиации! Цветами и славой встретит тебя земля, лучшие люди страны придут пожать твою мужественную руку, и орден — высшая награда родины — засияет у тебя на груди.

С. ГАРБУЗОВ.

НАШИ АВИОМОДЕЛИ ПОЛЕТЯТ ДАЛЬШЕ ВСЕХ И ВЫШЕ ВСЕХ!

ВИТЯ ШВЕЦ.

ВИТЯ ШВЕЦ И ЕГО БЕСХВОСТКА

Краснодарский авиастроитель Витя Швец — ученик 36-й школы. На X состязаниях его модель планера-бесхвостки первая установила всесоюзный рекорд по дальности и времени полета.

Вот что Витя рассказал о себе:

— Люблю авиомодельное дело! А началось это просто. В школе у нас был кружок авиостроителей. Собирались там ребята, что-то мастерили, что-то строили. Сперва меня это не интересовало. А потом как-то прихожу в школу, а там кутерьма— модели кружковцы пускают! Поглядел — хорошо летают, понравилось. Думаю: а что же я — не сделаю? Сделаю! И пошел в кружок делать модели.

Решить легко было, а вот когда взялся мастерить — трудненько пришлось. Начал строить схематическую модель самолета, а тут кружок развалился. Но я не бросил начатого дела, дома работал—и все-таки сделал. В городе соревнования проходили. Я туда и пришел со своей моделью. «Запускай!»—говорят мне. Мне страшно: а вдруг не полетит. Пустил. Полетела да еще как! 3 минуты и 35 секунд парила. Бегу за ней, а сам думаю: я еще не такую теперь сделаю.

На мое счастье, вскоре в Краснодаре открылся аэроклуб. Нас всех собрали туда и сказали: «Работайте». Я начал строить бесхвостку. Приналег на расчеты. Тщательно все подсчитал, приладил. И не зря постарался. Запустил я свою бесхвостку на очередных состязаниях и диву дался. 4 километра 740 метров пролетела она, установив мировой рекорд. А вскоре в Москве она и этот рекорд перекрыла, пролетев 5 километров 100 метров.

Теперь думаю строить моторную бесхвостку, а потом возьмусь за модель самолета с бензиновым моторчиком.

ЛЕНА и ВОЛОДЯ БОЙКОВЫ.

БОЙКОВЫ

Володя и Лена Бойковы—брат и сестра. Оба — пионеры. Оба— лучшие авиомоделисты Башкирии, рекордсмены.

Модель самолета, сделанная Володей, установила мировой рекорд. Стартовав с земли, она пролетела 1.500 метров, продержавшись в воздухе 9 минут 47 секунд.

А Лена, запустив свою фюзеляжку-самолет, установила всесоюзный рекорд для моделей, построенных девочками-авиомоделистками. 55 секунд держалась ее модель в воздухе и пролетела 188 метров.

Свои знания и опыт в авиомодельном деле Володя и Лена передают товарищам, начинающим авиомоделистам. Они руководят кружками: Володя — в 17-й школе, а Лена — в 3-й школе.

РЕКОРДЫ 1936 ГОДА

Десять дней назад в городе Краснодаре, прозванном городом мировых авиомодельных рекордов, закончились десятые всесоюзные авиомодельные состязания. В них участвовало 130 лучших юных авиостроителей нашей страны.

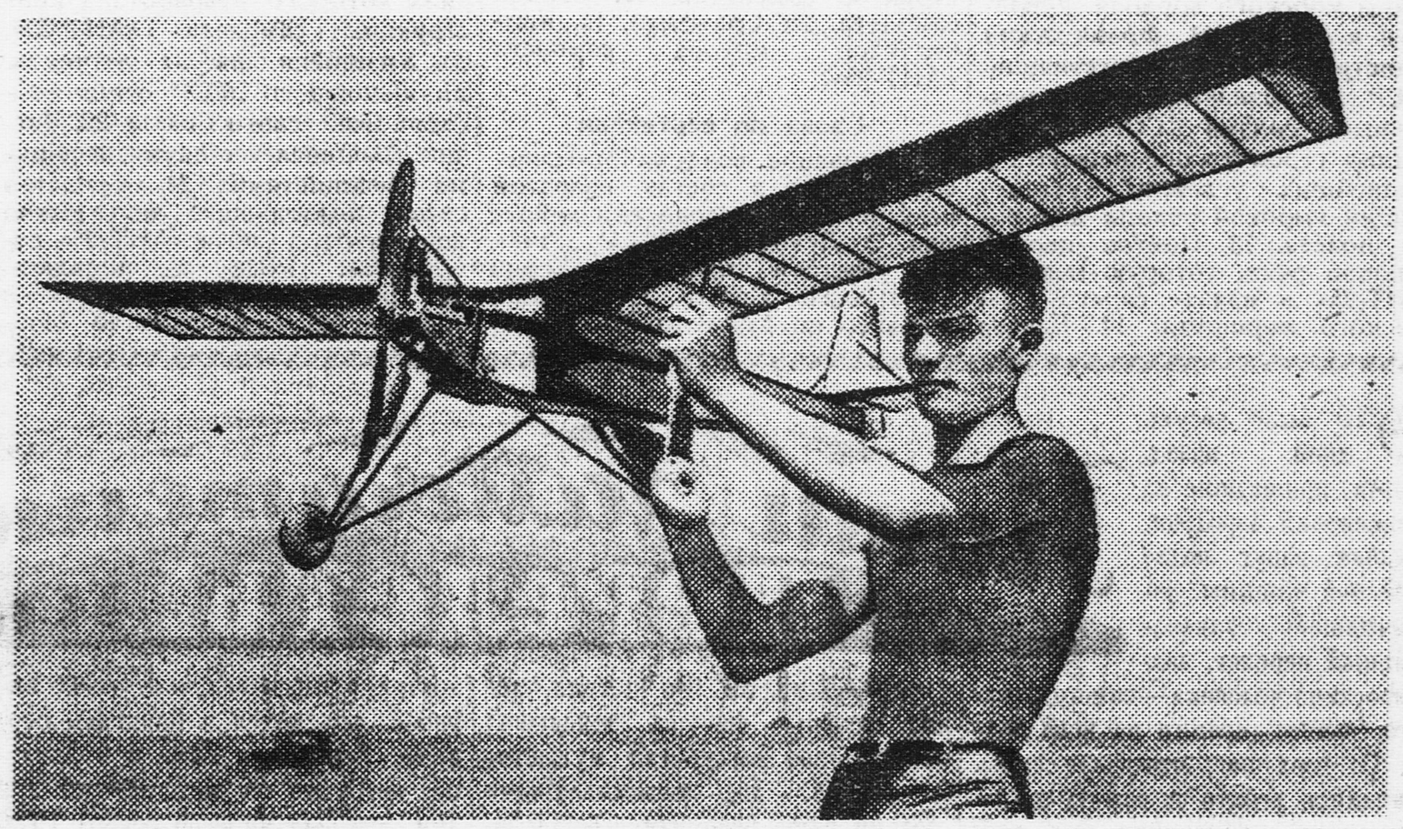
Ребята установили всесоюзные рекорды:

Витя Швец (Краснодар) установил два рекорда (по дальности и продолжительности). Его модель пролетела 2.630 метров, продержавшись в воздухе 11 минут 45 секунд.

Модель самолета **Васи Мамсикова** (Казань) протащила 305 метров на буксире модель планера.

Модель скоростного самолета **Володи Семашко** (Новосибирск) летала со скоростью 14,3 метра в секунду.

Группа московских юных авиоконструкторов Центральной авиомодельной лаборатории: **Олег Орлицкий, Сережа Никулин, Володя Хромов** и их руководитель — комсомолец **Сережа Кудрявцев** — установила два рекорда (по продолжительности и по дальности) полета модели с бензиновым моторчиком. Первый раз модель пробыла в воздухе 6 минут 15 секунд. Второй раз она, поднявшись на высоту 500 метров, держалась в воздухе 8 минут 15 секунд и пролетела 2,5 километра.



НА X ВСЕСОЮЗНЫХ СОСТЯЗАНИЯХ АВИОСТРОИТЕЛЕЙ В КРАСНОДАРЕ. СЕРЕЖА КУДРЯВЦЕВ — с моторной моделью, пролетевшей 2,5 километра. Фото В. СМИРНОВА

«ВСЕ В ПОРЯДКЕ!»

Взлета этой желтокрылой птицы ждали с величайшим нетерпением. Гудел моторчик. Модель слегка вздрагивала.

Создатели модели заканчивали последние приготовления. Сережа Кудрявцев, затаив дыхание, прислушивался к работе моторчика: «Хороший ритм!» — говорил он товарищам. Олег Орлицкий осматривал шасси: выдержат ли при посадке. Сережа Никулин возился у хвоста. А длинный Володя Хромов ощупывал стартовую площадку, как бы приглаживая ее.

Вокруг говорили вполголоса. Сколько сомнений и надежд высказали юные авиостроители, поглядывая на модель с бензиновым моторчиком!

— Полетит ли?

— Полетит...

— Не верится что-то.

— Полетит...

Легко вздохнули, когда раздалась команда:

— На полный газ!

— Есть, на полный газ!

Теперь уже моторчик ревел, и модель рвалась в воздух.

Посыпались шутки:

— Пассажиры на месте?

— Билеты проверьте!

— А «зайцев» нет?

Нахмурившись и волнуясь, Орлицкий, Никулин, Хромов отходят от модели. Запускает Сережа Кудрявцев.

— В полет!

— Есть, в полете!

Освобожденная модель побежала. Через секунду она легко оторвалась от земли и, набирая высоту, пошла к облакам.

Забыв обо всем, следом за моделью бросились ее строители.

А она, покружившись над аэродромом, ринулась к горизонту.

Секундомеры наготове. Они должны отметить время работы моторчика и посадки модели. Тишина. Издалека доносится гул мотора. На исходе третья минута.

И вот мотор замолк: проработав три минуты пятнадцать секунд, он остановился. Модель планирует. Она кружится над лесом. Пробегает еще три минуты, и стартер кричит:

— Села!..

Взлохмаченные, возбужденные от радости, вместе со своей моделью возвращаются на машине ребята. Сережа Никулин первым соскакивает на землю и спокойно, как бы рапортуя командиру, сообщает:

— Все в порядке!

Ему кричат:

— Цела?

— Ни одной поломки, — гордо отвечает теперь уже Володя Хромов, высоко поднимая над головой модель.—Готова к новому полету!

Но летать модели-счастливице в этот день не пришлось. Решили дать ей «отдохнуть». Она полетела на следующий день и установила новый рекорд, пролетев два с половиной километра.

* * *

Модель строилась в Центральной авиомодельной лаборатории, в Москве. Ее строители — группа пионеров: Орлицкий, Никулин, Хромов, Матулевич, Стонов. Руководил группой молодой авиоконструктор — комсомолец Сережа Кудрявцев.

Кроме этой модели, поднимались и летали другие модели с бензиновыми моторчиками. Но их достижения незначительны. Модель ленинградца Петрова с моторчиком Пылкова парила 33 секунды, пролетев 138 метров. Модель Балашова (Москва) с моторчиком Бесшапошникова держалась в воздухе 55 секунд.

Советские моторчики работают хорошо! В ближайшем будущем наши модели с нашими моторчиками установят новые, невиданные еще рекорды.

В. СМИРНОВ.

Авиомоделистка Украины **ЛЕЛЯ БОНДАРЕВСКАЯ** запускает свою модель.
Фото В. СМИРНОВА

ОЛЕГ КОШЕВОЙ.

МОТОРЧИКИ КОШЕВОГО

Украинские авиомоделисты строят эскадрилью моделей с бензиновыми моторчиками имени Павла Петровича Постышева. Три модели уже построены харьковскими авиомоделистами. На них установлены моторчики Олега Кошевого.

Олег Кошевой — талантливейший конструктор советских моторчиков. Четвертый год работает он над их созданием. Ему пришлось много заниматься механикой, изучать двигатели, авиационные моторы, прежде чем удалось сделать первый моторчик.

Когда он сделал свой моторчик — ему не поверили. Он принес его на экспертизу в авиационный институт. Инженеры осмотрели моторчик и сказали:

— Не будет работать.

Кошевой запротестовал:

— Будет работать! — и запустил моторчик.

— Работает!—воскликнули пораженные инженеры.

Да, моторчик Кошевого работает. Конструкция его ничем не уступает лучшим американским моторчикам, сделанным на заводах. А свеча, которая дает жизнь моторчику, оказалась во много раз лучше американской.

Весит моторчик 280 граммов, винт делает до 5 тысяч оборотов в минуту. Работает моторчик около 2 часов. Модель с этим моторчиком может лететь со скоростью 50 километров в час.

До последнего времени Олег Кошевой не имел ниоткуда помощи. Только недавно Харьковский дворец пионеров и октябрят создал для него настоящую лабораторию, в которой вместе с Кошевым работает несколько авиостроителей.

ВОЛОДЯ СЕМАШКО.

ДЕЙСТВУЙ, ВОЛОДЯ!

Володя Семашко—уже не молодой авиомоделист, а со стажем. Поэтому он больше работает над сложными моделями. Но особенно занимают его модели скоростных самолетов.

В прошлом году на всесоюзных состязаниях в Москве его модель установила первый всесоюзный рекорд. Она пролетела со скоростью десяти метров в секунду.

Последние состязания моделей в Краснодаре принесли новую победу Володе: его модель полетела быстрее и установила новый скоростной рекорд.

Володя будет руководить кружком при своей школе. Он говорит:

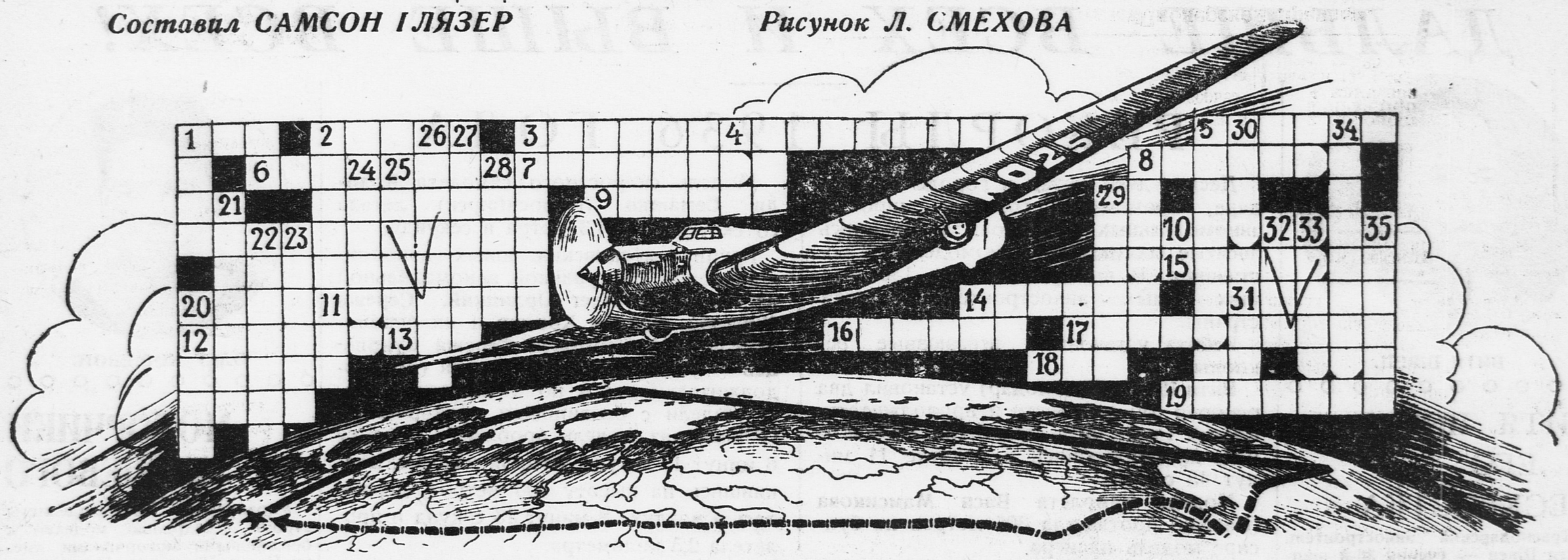
— У нас, в Сибири, среди авиомоделистов нет девочек. Буду вовлекать их в наше дело. А научу делать модели — приедем в Москву рекорды устанавливать.

БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЕТ

КРОССВОРД

Составил САМСОН ГЛЯЗЕР

Рисунок Л. СМЕХОВА



Слова по горизонтали

1. Сокращенное название лучших в мире самолетов. 2. Сложная фигура высшего пилотажа. 3. Аэроплан. 4. Общее название всех средств сообщения. 5. Команда на воздушном и морском корабле. 6. Герой греческого мифа, олицетворяющего стремление человека завоевать воздух. 7. Конструктор лучших советских самолетов. 8. Атмосферное явление. 9. Герой Советского Союза, установивший мировой рекорд продолжительности полета по кругу. 10. Состояние воздушного и морского корабля, попавшего в шторм. 11. Французский министр авиации, посетивший СССР для ознакомления с воздушными силами СССР. 12. Командир героического перелета в труднейших условиях, установивший мировой рекорд дальности полета. 13. Приток первой большой реки, которую пересек «АНТ-25» в начале своего Сталинского маршрута. 14. Бечева у парашюта. 15. Начало полета. 16. Французский летчик и конструктор самолетов. 17. Сердце самолета. 18. Сражение. 19. Конструктор мотора самолета «АНТ-25».

Слова по вертикали

1. Название воздуха по-гречески. Входит в состав названий всех воздушных средств сообщения. 2. Лучший в СССР летчик по «слепым полетам» — Герой Советского Союза. 3. Ведущий инженер по строительству самолета «АНТ-25». 5. Окружность земли. 8. Институт, в лабораториях которого разработана конструкция самолета «АНТ-25». 20. Учащийся школы летчиков. 21. Лучший в СССР штурман — Герой Советского Союза. 22. Летчик. 23. Самолет с двумя несущими плоскостями. 24. Средство связи, позволявшее непрерывно передавать с борта «АНТ-25» сообщения: «Все в порядке». 25. Вращение парашютиста в воздухе. 26. Полуостров на Дальнем Востоке на пути самолета «АНТ-25». 27. Часть радиоустановки, без которой невозможен прием и передача сообщений. 28. Звание одиннадцати лучших, отважных летчиков нашей великой родины. 29. Полет в облаках. 30. Часть радиоаппарата. 31. Основная часть мотора. 32. Резкий наклон. 33. Нападение. 34. Вокзал для воздушных путей сообщения. 35. Знаменитый французский летчик — конструктор самолетов, носящих его имя.

НИКАКОЙ ПОЩАДЫ ПОДЛЫМ ВРАГАМ!

В «Пионерской правде» от 16 августа мы уже рассказывали о том, что Народным комиссариатом внутренних дел СССР раскрыта троцкистско-зиновьевская банда, подготовлявшая убийство руководителей ВКП(б) и советского государства.

Глубоким возмущением и ненавистью к подлым врагам народа встретила Советская страна это известие.

Повсюду — на фабриках и заводах, в колхозах, в казармах, в научных институтах — трудящиеся шлют проклятье предателям Троцкому, Зиновьеву, Каменеву и всей их шайке убийц, продавшихся фашистам.

На московском заводе «Серп и молот» выступавший на митинге рабочий Глаголев сказал:

— Презренные троцкисты и зиновьевцы, связавшись с фашистами, думали сорвать наше строительство. Но они забыли, что советский народ крепко сплочен вокруг партии и ее вождя товарища Сталина. Советский суд скажет свое твердое слово.

— Троцкистско - зиновьевская банда, — говорит стахановец сталепроволочного цеха товарищ Зубарев, — покушалась на тех, кто дал нам право на жизнь, на труд, на отдых. Нет слов, чтобы выразить наше презрение к этой шайке предателей, заслуживающих самой суровой кары.

— Стальной стеной мы окружим партию и нашего Сталина. И об эту стену расшибут себе голову любые террористы, — говорит киевский профессор товарищ Карбовский.

Никакой пощады подлым врагам! Крепче сплотимся вокруг родной партии и нашего великого Сталина! — так единодушно отвечает советский народ на гнусный заговор троцкистско-зиновьевской банды.

Наши замечательные перелеты

Это было восемь дней назад. Ребята, пришедшие на Щелковский аэродром, увидели вдруг подле чудесной машины, закончившей замечательный перелет, знакомое лицо человека—самого близкого, самого дорогого на всей земле. Со всех ног, что было силы, помчались ребята к вождю и, запыхавшись, протянули ему свой букет.

Ласково взглянув на ребят, Сталин покачал головой:

— Это — героям. Дайте все цветы Чкалову, Байдукову и Белякову.

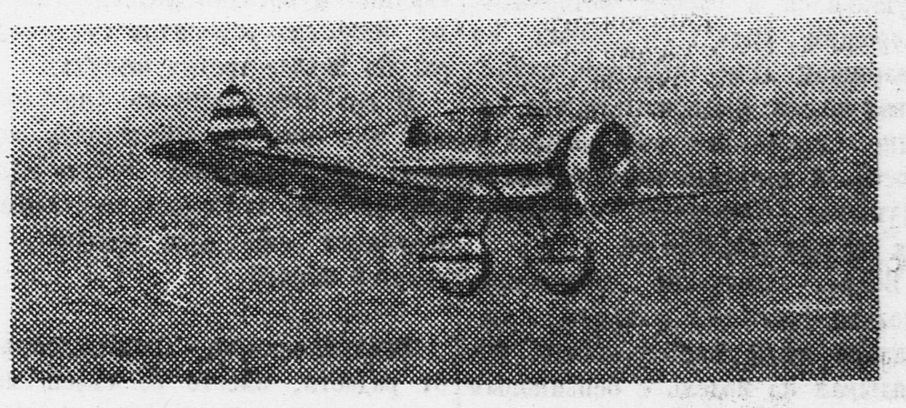
Только-что опустилась на землю эта стройная красная машина со сверкающей надписью по фюзеляжу: «Сталинский маршрут». Гордость за своих отважных соколов, за свою замечательную авиацию переполнила сердца всей страны. Ведь закончившийся перелет говорил не только о необычайном мужестве людей, выполнивших труднейшее задание. Он говорил еще и о размахе научной мысли, создавшей замечательную машину, и о совершенстве родной промышленности, сумевшей ее построить.

Какой огромный, какой трудный путь прошла наша страна!

Вот, попробуем представить, что мы попали на аэродром в тот самый день, когда Валерий Павлович Чкалов девятнадцатилетним юношей впервые переступил порог авиационной школы. Это было 18 августа 1921 года, ровно пятнадцать лет назад. На пустынном поле аэродрома стояло тогда всего лишь несколько дряхлых, расшатанных машин. Сегодня они, может быть, показались бы нам смешными, — все эти «ньюпоры», «фарманы» и «сопвичи» — утлые жердочки и натянутая материя. Но нет, нельзя смеяться над ними: в дни гражданской войны эти самолеты были грозным оружием революции.

На воздушном параде над землей проходил один самолет. Зато чего только ни показывал летчик, управлявший им. Он петлил, делал сложные фигуры, показывал необычайное мастерство, мужество и отвагу. Да, мужественными людьми наша республика была богата от самого своего рождения! И люди, работавшие в советской авиации, сказали: наша страна будет иметь превосходные крылья! Сказали — и сделали.

В 1925 году звено самолетов полетело из Москвы в Бейпин. Это был один из самых больших перелетов в мире по тому времени. Сквозь дождь и бурю прорывались самолеты над Байкалом. Тридцать три дня продолжался перелет. И в строю, среди заграничных машин, шли новые советские самолеты — первые наши самолеты с первыми советскими моторами. Шли хорошо. Не хуже заграничных.



Это новый советский скоростной самолет «АИР-9». Его сконструировал инженер Яковлев.

Но когда аэропланы опустились на бейпинском аэродроме, М. Громов (он вел первую советскую машину — «Р-1») узнал, что в эти же дни французский летчик Арропар покрыл такое же расстояние. Но не в 33 дня, а в три!

— Мы будем летать быстро! — пообещали люди, создавшие тогда советскую авиацию.

И через год Михаил Михайлович Громов повел только-что построенный самолет «АНТ-3» из Москвы в Берлин. «АНТ-3»—«Пролетарий» пролетел над всей Европой: опускался в Варшаве, Берлине, Париже, в Риме и в Лондоне, потратив на весь перелет три дня. Это был мировой рекорд 1926 года. Мы стали летать быстрее всех.

Перелет «АНТ-3» был первым триумфом Андрея Николаевича Туполева, гениального конструктора советской авиации.

Прошло немного лет, и над Москвой поднялся первый «АНТ-9» — «Крылья Советов», один из самых больших самолетов в мире, — тогда, в 1929 году. «Крылья Советов» облетели почти все столицы Европы. Немцы, злорадствуя, предложили М. М. Громову, который вел «АНТ-9», потерпевших силели на льдине, их необходимо было спасти.

Отважные соколы нашей родины сквозь пургу и туман слетались в маленькой точке земного шара, к льдине, медленно уносившейся на восток. Многие из нас помнят сегодня лишь имена отважнейших,—имена тех летчиков, которые добрались до лагеря и спасли челюскинцев. Не будем забывать и остальных. Они тоже совершили прекрасный подвиг. Вспомним Пивенштейна и Демидова, Куканова и Конкина. Галышева и Бестанжиева. Кто у Анадыря, кто в бухте Провидения, кто на мысе Северном — только в последнем этапе они вынуждены были уступить силам природы, словно ополчившимся на смельчаков. Самолеты обледеневали, падали в тумане на землю, и нужно было величайшее искусство, чтобы из этого положения выйти без единой человеческой жертвы.

Теперь «АНТ-25» пронесся сквозь циклоны Арктики. Коккинаки поднялся на самолете конструкции Ильюшина на высоту 13.110 метров. Он видел черное небо стратосферы, только три облачных столба указывали ему направление, в котором лежала земля. Так высоко еще не залетал ни один самолет. И мы можем сказать, что за эти годы мы покорили, мы освоили небо нашей страны.

Как нет путей, по которым смог бы пробиться враг на нашу землю, так недоступно врагу и ясное небо советских республик. Его охраняют гордые соколы нашей родины на своих чудесных машинах.

А. МАРЬЯМОВ.

Отв. редактор А. СТРОЕВ.

НОВЫЙ ДЕТСКИЙ КИНОТЕАТР
у Б. Камен. моста, т. В 1-82-73.
ЕЖЕДНЕВНО
звуковые художеств. фильмы
1. ПО СТАЛИНСКОМУ МАРШРУТУ
2. МОЛОДОСТЬ.
3. ПРАЗДНИК ДЖИГИТА.
4. КЛУБ ЗВЕРЕЙ.
Нач. в 12, 1.45, 3.30, 5.15 и 7 ч.
Цена от 25 коп. до 1 рубля.

Наш адрес: Москва, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24 (5-й этаж), редакция «Пионерской правды».
Телефоны: для справок — Д 3-33-29, секретариат — Д 3-33-25, отдел писем — Д 3-30-07, отв. секретарь редакции — Д 3-33-23, отдел информации — Д 3-30-00, отдел пионеров — Д 3-33-27, отдел школы — Д 3-33-24, отдел культуры — Д 3-33-52, иллюстрационный отдел — Д 3-33-26, ночная редакция — Д 3-30-81.

Уполномоченный Главлита В—46349. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 763.