ВОЛОДИМИР КУЗЬМИЧ

5.000 КЛМ.
НА РАДЯНСЬКОМУ ЛІТАКУ

Нотатки з повітряної подорожи

I.

Одного ясного дня в травні місяці на аеродромі в Харкові...

Тов. Калінін—відомий авіоконструктор, упертий до чортиків, відданйй справі, допомагав мені вказівками та порадами ще тоді, коли я починав писати „Авіо-спіралі"; влаштував він мені і перший політ над Харковом.

Можна вгадати, що я почував, готуючись удосвіта до пішої мандрівки на аеродром, де мене чекав пілот тов. Кудрин—освічена людина, з іронічною посмішкою і хитрими манірами.

— Як себе маєте цим холодним ранком?—запитує мене один з механиків, підходячи до літака „Фокер АО".

— Чи не доведеться йому їхати в Ригу?—жартуючи, розмовляють знайомі літуни. Я твердо дивлюсь на них і вони змовкають, але через хвильку мовчання розповідають про політ однієї московської літератки, яка наробила в аероплані ґвалту і закінчила конфуз вимогою повернутися на землю.

Власне, це дурниці. Головне те, що 30 травня ледви не згорів у польоті літак „АО" системи „Фокер" під орудою т. Кудрина.

Я щасливо мчав над Харковом—уперше в житті на аероплані, захопився краєвидами, віражами і навіть повітряними ямами.

А в цей час біля пілота, з правого боку од штурвалу, в курточці біля фанери, там, де виходить вихлопна газова рура—тліла ганчірка, що була выквацяна в олії і бензині.

Я радів неосяжним далям, сонцеві, занурював погляд у фантастичний паркет великого індустріяльного міста і зовсім не думав про якусь ганчірку, яка могла б зупинити цю машину і та упала б огненим клубком на землю.

Словом, перші хвилини ми щасливо майорили над серпанковими прожилками вулиць, а ганчірка тліла й тліла, і давно горіла б, якби вистачило повітря. А то якось затискало зустрічним скаженим вітром.

А внизу розкинувся невиданим ніколи троїстим фасадом Будинок Промисловости.

І ось пілот Кудрин перехилився у правий бік і... остовпів. Ганчірка палала—тихим напівпотушеним полум'ям.

Нагнутися? Вихопити? Куди там. Мудрий Фокер (от іще авіоіхтіозавр допотопний!) так погано збудував конструкцію аероплана, що крісло літуна знаходиться збоку двигуна і він нічого не може бачити або робити праворуч себе.

Значить, уявіть собі картину: ліворуч—літун, посередині—мотор і праворуч—проклята ганчірка в олії, і вихлопна рура з бензиновими газами температурою до 300°.

Відкіля взялася вона?

І не встиг я роздивитися на Харків, як наш „Фокер АО" стрибнув у безодню і двоххвилинним рейдом зіскочив на аеродром.

Де поділася далина? Де сивизна Петінських заводів, де Люботин, що його я бачив перед собою?

Ми—на землі. Кудрин вискакує з кабіни пілота і витягає ганчірку, як чорного кота, що його впіймали над глечиком сметани.

Ганчірка отримує довгожданного повітря і горить смілим вогнем. А що було б з нами, коли б вона спалахнула там, на височині 750 метрів над Будинком Промисловости?

Я виходжу щасливий од вражінь і сяю такою радістю (це мені потім сказали), що присутні не зважилися навіть натякнути на небезпеку.

Кудрин—блідий, високолобий, стояв осторонь і похмуро прощався зі мною.

... Щастя першого польоту залишилося незайманим, чистим, незабутнім. А перший політ міг би стати останнім.

Де ж узялася ганчірка?

Калінін сказав, що її забув борт-механик, коли змазував двигуна.

II.

Поринаючи в небо, я проходив тяжку літературну школу. „Авіоспіралі" змусили мене пережити кілька цікавих тижнів.

Вашого твору ніхто не рекомендуватиме читачам.

Я вирішив працювати над твором і налітати принаймні п'ять тисяч кілометрів, щоб побачити, пізнати, вивчити життя літунів, авіо-робітників, побут авіо-станцій у деталях.

Сто днів я чекав такого одного дня, викохував, пестив надію, що я можу і мушу полетіти на радянському літаку навкруги Кавказького Хребта.

Доти я знав дві літературні школи.

Першу, якої я не визнавав і не визнаю і яка поклала собі за норму:

1) всі дні безплодно вештатися по редакціях і дивитися на обридлі пики секретарів журналів, помбухів та касирів, що для кожного талановитого хлопця мають дві стереотипні відповіді: „ваш рукопис—у запасі", „грошей нема", або: „гроші будуть завтра";

2) щоб починати найкраще літературну кар'єру, усі прихильники цієї школи визнали, що кращого успіху можна досягти таким чином: обідати в Будинку Літератури і знайомитися з редакторами, частувати їх пивом, а коли не вистачає грошей, то „Мірradом".

Ми заранні можемо рекомендувати смаки ватажків журналів. „Плуг" любить пиво, бо його виробляється з селянської продукції (ячмінь). „Гарт" „гіркої" не поважає і йому треба ледви солонуватого „Мирраду". Принаймні, провінціял, побачивши ярлика на пляшці, подумає, що це „Миргородський радій". Все таки натяк на індустрію. „Червоний Шлях" не долюблює їдальні Будинку Літератури, і я досі не вловив його смаку, проте, можемо вгадати: як товстому журналові, йому потрібне не пиво і не „Мирrад", а щось таке, що нині заборонене для продажу в Будинку Блакитного. Бо, мовляв, прийде один великий поет — обов'язково налижеться і буде ходити та, б'ючи себе в груди, кричатиме:

— Сукини коти! На що нам—письменникам, платите такі великі гонорари? Щоб ми пили? А!..

Не буду розповсюджуватися про смаки першої школи (принаймні, мені відомо, що в їдальні Будинку Літератури літератор веде тонку дипломатію не з помбухом і не з касиром, а з товстим господарем їдальні, що, як йоркширський почитатель жолудів, дивиться на всіх і рахує гроші).

Другу школу знають не всі. Її знає трішки Сосюра, більше Микитенко, Панч та інші. Ця школа—заводи і побут. Я вирішив—оцією школою мусить бути для мене польот на Кавказ на „К-4". Черговим ступнем, був для мене польот на „К-4"—на височинь 4.500 метрів по-за всілякі хмари...

Вечір 20.VIII—...10 годин...

Кватиря І. І. Касяненка — голови акційного товариства „Укрповітряшляху".

Дзвінок... Раз, два... 3, 4, 5... На 10-му дзвінку я входжу і лишаю записку. Івана Івановича нема.

А на ранок я бачу в одній із кімнат Харківського аеро-порту постать стомленого до неможливого мужчину з просіддю в вусах.

— Коли відльот?

— О 10 годині ранку точно,—одповідає Іван Іванович.

В коритарі зустрічаю Калініна, трохи схвильованого, задуманого і немов цілком підлеглого думкам про чергові авіо-роботи.

Зустрівши мене, він посміхається і дарує на спомин три авіо-світлини: польот „К-4" над Харковом і конструкторське бюро. Я дякую, умовляюся про польот.

— Ви полетите як представник асоціації пролетписьменників. У вас же є папірець?—питає Костянтин Олексійович.

— Єсть. Од Відділу Преси.

Я цілком заспокоююсь, і Павловський—перший начальник першого авіо-порта в СРСР виписує мені авіо-квитка.

А перед тим у мене була маленька сутичка з дружиною.

— Ти не полетиш.

— Ні, полечу.

— Ні, не полетиш. Хіба можна так напрохуватися на польот? Це нахабство,—говорить Іна Сеніна.

— Мене самого просять.

— Давай парі, що не полетиш. Я не пущу, я сховаю чемодана і не дам білизни. Раз я прошу, хіба ти не зважиш на моє прохання?

Я мовчу і сміюся. На мене дивляться сірі добрі очі. Я не знаю—чи починати бій з нею—старою воячкою-червоноармійкою, що близько од себе не раз бачила смерть комунарів. Я знаю, вона зрозуміє мене і звичайно, лише для слова... сховає чемодана і білизну.

Але сьогодні Іна весело виряджала мене в далеку путь і, звичайно, ніяких валізок не ховала.

Всі формальності закінчено. Я зважений, записаний, занумерований, застрахований на 5000 крб... З Москви прилітає Баранов—член Реввійськради СРСР, начальник усіх повітряних сил.

Після огляду заводу і аероплана „К-4" т. Баранов дає добрий відзив. Нас знімають три фотографи по кілька разів.

Стрілка циферблату доповзає до 10 годин. „К-4" стернить у поле. Ми всідаємось. Нас проводжають, прощаються і під гучний м'який гомін мотору „БМВ-4" ми злітаємо в повітря.

Прощай, Молодняк, ВУСПП... Під нами вже поповзли зменшені квартали мініятюрних вулиць. Димом пливе Петінка та індустріяльні райони Харкова.

Он майнула десь позаду жовта пляма Театральної площі, кирха, театр Франка.

З привітним веселим виглядом повстали мури Будинку Промисловости. Корпуси розвернули свої фасади і гнутим півколом височать на півночі, цілком осяяні серпневим сонцем.

Ми припадаємо до вікон кабіни і довго-довго стежимо очима майористий збіг шорстких будинків, вулиць, кварталів.

А кабіна аероплана оздоблена в українському стилі: ковдрами і голубим саянчатим шовком.

В літаку: Касяненко І. І.—голова „УПШ", Гоппе В. В.—начальник льотно-експлоатаційного відділу „Укрповітряшляху" і я. За пілота тов. Снєгірьов і борт-механик т. Стасюк.

Я розкриваю блокнота і нотую.

III.

Великий маршрут обрали ми для „К-4": Харків—Ростов—Армавір—Мінеральні Води—Кавказ—Грозний—Махач-Кала—Баку—Тифліс—Сухум—Туапсе—Краснодар—Мінеральні Води і знов Харків.

Мимоволі виникає думка: а чи витримає такий довгий польот наша радянська машина? Чи не перехвалюємо ми її в наших газетах? Та даремні сумніви.

Тов. Калінін—6 років уперто працював над власними конструкціями і нарешті таки переміг закордонних ідолопоклонників, як от Юнгмейстера і йому подібних.

Ці черезгубоплюї, „наукова" каста—довго заважали працювати т. Калініну і доходили до того, що називала Калініна крадіжником чужої ідеї. Вони обдурювали робітників усіма засобами, і одного разу, знаючи, що з Київа летить „К-1" до Харкова, вони не приготували техничної зустрічи аероплана.

А в цей самий час летіли відомі японські літуни Міріхіко та Або з Москви. Наші зустріли чужинців банкетом і промовами, а Калінінського літака зустріла на аеродромі... самотня корова, що злякано тікала з задертим хвостом од самольота.

Та ці часи минули.

Юнгмейстери—потерпіли поразку.

А т. Калінін отримав визнання світових авторитетів у Нью-Йорку.

До речи, „К-4" тиждень перед цим літав у Москву з письменником Кириленком, Калініним, Майковським, І. І. Касяненком та головою Укр. Червоного Хреста.

З Москви він повертався разом з „Дорн'є-Меркуром"—найкращою машиною найкращої німецької авіо-фірми.

„К-4"—вилетів на хвилину пізніше з Москви і прилетів на хвилину пізніше за „Меркура" до Харкова. А „Меркур" має мотора в 500 кінських сил, „К-4" на 240. Навантаження в „Меркура"—1000 кілограм, у „К-4"—960 кілограм.

І це в найгірших атмосферних умовах.

Тому цілком ясно, що раз „К-4" з мотором 240 к. с. мав швидкість у 185 кілометрів, таку, як і „Меркур"—раз він 710 кілометрів покрив за 3 години і 50 хвилин у густому тумані від Орла до Харкова, то ми можемо сподіватися на перемогу і в цьому далекому маршруті довжиною в 4500 кілометрів.

Так думав я, сидячи в кабіні „К-4".

Таким літаком, як „К-4", мусить пишатися увесь СРСР.

Він не лише корисний з технично-наукового боку, але й красивий своїми еліптичними крилами. Виходить, що красу поєднано з користю.

Коли б ви бачили „К-4“ в польоті, напевно сказали б:

— Гляньте, який прекрасний, оригінальний літак мчить під радянським небом!..

Тим часом, великий неосяжний шлях лісостепової смуги слався й під нами.

— Ви не збираєтеся в Ригу?—запитав мене т. Гоппе, показуючи на товстеньку пачку парафінових конвертиків з паперу.

— Ні,—відмовив я і посміхнувся. На диво в нашому літаку можна розмовляти, чого не можна робити в чужоземному літаку.

Мотор його воркоче, як великий голуб і злегка тріпотить гострими крилами.

За три хвилини льоту ми біля Есхару (Харків Електростанція). Довга поплутана нитка Донця раптом переривається пінястим вузлом бетонних плотин і грудочками сірих будинків, що посіли своє місце на самому березі річки.

А височінь? Ви підноситеся вище і вище, і ось ви мчите просто під хмарами—немов під грандіозною білою стелею і зачаровано оглядаєте широчезний виднокруг лісостепової України.

Трохи дивними здаються голубі тіні зелених лісів, що розташувалися на кольористій мапі великої природи.

А, хмара? Ми влетіли в тебе і ти закрила увесь світ напоною білої пари!

Що ж, здрастуй. Тебе вітає простий смертний і просто дивиться в твоє безбарвне туманне обличчя.

Ти пропливла вже давно над Харковом, а ми враз наздогнали і перетнули твою путь.

Я стежу за землею. Відціля видно, якої шкоди зазнали ми од черезполосиці. Нині ж вигляд землі—змінюється. Настирливі агрономи геометризують її, планують прямокутниками, трапеціями, ромбами.

Діявольську тяжку роботу проробили вони, але корисну. Тепер лани—ніщо інше, як смугастий, фантастичний, зелено-чорний паркет. І над цим паркетом весело вальсував срібляний аероплан української будови.

Млини, як метелики, махають чудернацькими крилами.

— Ви справжній авіо-вовк!—говорить очима мій сусіда, вітаючи мене з тим, що мій організм легко виносить, так звані, повітряні ями.

Згадуючи їх, мені дивно стає, чому багато людей боїться літати.

Повітряні ями—це легеньке колисання машини, і ви почуваєте себе в кабіні літака краще, ніж в автобусі, автомобілі, та навіть і в харківському трамваї.

Повітряні ями—це приємний тимчасовий спуск аероплана, без усяких штовхунів то-що.

Хто плавав на морі і літав, той зразу скаже, що морська колиса в десять разів неприємніша за повітряну. Загалом колиса на морі—розмашиста, ритмічна, обридлива, од неї нікуди не сховаєшся. А повітряна—епізодична: колисне раз, підкине вгору і знову спустить легенько і тихенько.

До речи зауважу, що над рівниною ми потрапляли в повітряні ями частіше, ніж над горами. Особливо колисало нас на Донбасі.

Одного разу так кинуло, що мої руки вдарили мене в підборіддя і книга (я читав) вискочила з рук. „К-4“—нахилився на 45°—50° і всі речі з крісел упали додолу.

Але це був єдиний раз за 12 днів на протязі 4500 клм.

Скільки краєвидів простелялося під „К-4“. Ось Артемівське—густе, вадимарене, тихо суне в безодні товстими розчерками білих вулиць. Де-не-де солоні озера кришталюють на півдні. То недалеке Слав'янське.

Похмурі прямокутні піраміди чорного вугілля виростають у низу і, мов Хеопосові титани, мозоліють на ввесь виднокруг.

Ніде ви не побачите такої краси електрифікації, як з височини 700 метрів. Ось вам електростанція біля Дебальцева.

Лискуватий вузол будинків уп'явся в землю, припав до неї сіророжевими підошвами і далі радіяльно розбігся тонесенькими мідяними стрічками електро-естокад.

Це—не скидається на павука. Ні. Навпаки, далина проковтнула бронзовий дріт допомоги і тягне, як несите немовля, електромолоко по проводах.

Шахтові вежі пливуть низенькими конусами і пропадають за спиною. Сивим еліпсом з'являється Озівське море з димною підковою Ростова та Нахичевани.

До Ростова ми долетіли за 2 г. і 25 хвилин.

Після короткої зупинки і привітної зустрічі з місцевими ТДО-Авіохемом та владою, ми рушаємо далі...

... Кубань. Рівна, мов зелений біліярдний стіл.

Сонце схиляється на захід і вже заглядає в кабіну.

За 1 г. 50 хвилин ми в Армавірі. Ще 1 г. 09 хвилин—і ми в Мінеральних Водах.

Шлях проходить неглибокою долиною.

Обрії потроху підносяться по краях гнутими узгір'ями і раптом перед Мінводами вистрибують перші вісники Кавказького Хребта—Гадюча гора, Кинджал, Машук та інші.

Зміна—разюча. Рівнина кінчається, як зелене море, біля підошов сірих кремезних верховин. За ними туманіють снігові гори, але їх закриває хмара великого дощу, що пішла гостювати на Кисловодське.

В темряві знижується наш літак.

Горить вогонь. Довгий полотняний мішок надувається і показує напрям вітру. „К-4" нахиляється, обрій падає під ноги.

Це—віраж—„скольжение на крыло".

Цього не можуть зробити ні „Юнкерс", ні ширококрилий „Дорн'є".

— Ура!—кричать осторонь повітряної станції.

— Краса, а не польот,—зауважує Іван Іванович, порівнюючи його з польотами інших машин.

— Сідає на 3 точки! (на колеса і хвіст)—докладує т. Снєгірьов-виходячи з кабіни. Щасливі, ми прямуємо до повітряної станції. Малесенька халупка з невеличким реманентом, зі щоглою для метеорологічних потреб.

— А, т. Буоб?—обзивається один з пілотів до літуна, що прибув сьогодні на „Червоному" аероплані „Хавелянд-34". В Мінеральних Водах сьогодні ночують 4 аероплани.

Пілоти оточують нас, і з вуст злітають вигуки подиву, радости. Після коротенького мітингу ми їдемо автомобілем до вокзалу.

— На цій лінії іноді літаки літають порожні,—говорить Іван Іванович. Замість пасажирів возять по п'ять-шість пудів звичайного каміння.

Я здивовано вглядаюсь у темряву автомобільної кабіни.

— Який це аероплан возить каміння?

— „Дорн'є". Він не має рухомого стабілізатора, щоб врівноважувати хвіст і тому бере безплатний вантаж граніту.

Справді, я тепер пригадую, що літаки „Дорн'є" беруть із собою солідні кавалки каміння. Це—немов іронія природи над перемогою людини.

— А як калінінські аероплани?

— Вони позбавлені цього обов'язку.

От, як бачите. І тут наш радянський краще. Розмова вже точиться навколо авіяційних проблем і я мимохіть „накачуюсь“ частинками авіознань.

Через дві години приходять „капітани повітряного корабля“—Снегірьов та Стасюк.

— Завтра пролетимо над Кисловодським і потім у Баку. За 5 год. і 24 хвилини ми пролетіли 900 кілометрів од Харкова до Мінвод.

... За вікном чорний оксамит кавказької ночи. Спати. Завтра о 3 годині в путь.

І Снегірьов простує до ліжка, натягає ковдру: хутко засипає.

IV.

Вранці 22-го мене штовхнули в бік і я, продираючи очі, глянув на небо, впопеловане білими хмарами. Гори, що оточують Мінеральні Води з півдня, трохи диміли тонесеньким серпанковим пилом. Гадюча височина—прямо перед очима і, мов ніс величезного корабля без щогол та труби, немов насувалася на аеродром.

За нею мовчазніли Машук, Бештау і, як недобрі сусіди, стежили через тин узгір'я за нами і за самольотами Мотори фурчали на „Червоному“ самольоті (Хавелянд), і пізніше—на нашому.

Дві години ми вовтузилися на повітряній станції. То перевіряли двигуна, то доливали бензини.

— А коли ж будуть гості? — Запитує пілот Снегірьов. Нарешті на станцію приїхали наші... але лише з одним гостем — Євг. Івановичем Касяненком—редактором „Ізвестій“.

— А де ж решта?

— Та сплять. Не приїхали з Кисловодського.

Словом, ми, не чекаючи більше, знімаємося і летимо круговим рейсом—на Кисловодське через П'ятигорське та Єсентуки. Долина і солідний галузний вузол Мінеральних Вод провалюються під нами. Хвилина... наш самольот обходить лівий схил Гадючої гори. Сонце викочується, як футбол, з-за хмари, і коли ми влітаємо в невеличку хмаринку — нам справді здається, що сонце стрибає м'ячем по горах та блакиті.

Краєвид враз змінюється. Ледви зеленаві лани Мін. Вод розтають у серпанку глибини і десь у безодні починають виринати і потопати провалля, яруги, гори.

Попереду—узгір'я пнеться в небо довгою піднятою скатертиною, окремі верхів'я пливуть, оточені туманом і блисками скупого проміння. А в далині — в безкраїй далині — висить тяжка сиза примара. Обрії зникли десь: гори і хмари злилися в холодних обіймах. Тому це стає схожим на синій пустельний самум. Он — здається вітер крутнув хмарою навкруги похмурих скель та скубнув хвойні ліси за їхнє колюче волосся. Долина загойдалася і все повітря немов зарухалося назустріч нам.

А внизу... О, що робиться внизу.

Якесь селище розкришилося білими крихтами будиночків у долині і припало до річечки—тонюсінької покрученої ниточки. Не тільки людей, а великих возів чи гарб не помітно.

На височині трішки гойдає. Крила ледви не торкаються хмар. І без звички це трохи дивно. Пара розрівнялася і висить, мов біла стеля над білим світом на десятки верстов, як би не зачипити її. Тоді ми не бачитимемо землі.

Єв. Касяненко улаштовує фотоапарата (чудовий!—хвалиться) і чекає, коли з'явиться з-за гори П'ятигорське.

Ми повільно спускаємося, і от — невеличке мальоване місто розстилається внизу. П'ятигорське, мов гречана крупа: взяла ото баба полив'яну миску та й посипала дно крупами, а зернятка то—вкупі, то окремо розсипалися по кручах.

Тут „К-4" летить тихо й спокійно. Навіть вітер не дошкуляє. Бештау (1200 м.) байдужо хитає хмариною-хусткою. Наші „авіо-вовки" притулилися до вікон і дивляться на всі сторони.

Через десять хвилин ми над Єсентуками.

Враження трішки краще за П'ятигорське. Більше зелени, хмарочосних узгір.

Ми знижуємося — ще нижче майоримо над землею білим залізним птахом. Навіть видно, у який бік хитаються тополі та кипариси. Люди вискакують з будинків і вітають нас.

Особливо швидко сдгукуються на гуркіт мотору — хлопці, молодь взагалі.

Вони підкидують шапки, кашкети, іноді шпурляють камінці. Літуни не раз сторожко позирають у натовпи халамидників, коли літак спускається на землю.

200 метрів височини, от де краса. І обрії з'явилися, і земля наблизилася, і рухи курортників стало помітно.

Т. Касяненко клацає апаратом кілька разів і задоволено закриває вікно. На хороші краєвиди потрапив. Іван Іванович—брат Євгена— помітно веселішає і молодіє.

Я тільки встигаю пересідати з лівого боку на правий, щоб бачити все-все. Мотор воркоче тихо. Розмовляти можна, і ми користуємося з цього.

За Єсентуками випливає, мов німфа з зеленої хвилі—зеленокучеряве прекрасне Кисловодське. Місто наближається до нас і здається—од зелених хвиль зриваються сині бризки і падають на краєвид. Кисловодське розбуджене мурмотінням „К-4", підводиться на кольористому ліжку, повертається, але не хоче вставати—ліниво стежить за нами ще сонними очима.

Ми салютуємо йому, роблячи три спіралі над містом. Повертаючись назад, ми робимо те саме над Єсентуками і П'ятигорським.

— „К-4", це перший самольот, що з'являється над Кисловодським,— кричить із кутка кабіни Євген Іванович.

Ми розглядаємо гори. Кабан — славетне узгір'я, майже не помітне з височини. Бугурустанські гори лишаються праворуч. Лише Велике Сідло маячило, як довгий косогір на рівні польоту. А інші скупчилися за довжелезним обрієм і шепотіли щось недобре. Вони заздрили нам. А ми хвилювалися радо, пролітаючи над кількома гідростанціями на річці Подкумок.

Ми ухилилися у бік на 200 кілометрів і повертаємо назад в Мінер. Води. Тут ми розлучаємося з Є. І. Касяненком і на прощання він фотографує „повітряний екіпаж" на тлі повітряного корабля.

В 9 г. 15 хв. ми лишаємо Мін. Води і пролітаємо над величезним узгір'ям, поритим яругами, ярами і цілком засмуженим вузенькими каламутними жовтими річечками.

Дивні оці річки. Вони скажено злітають з гір і то водоспадами, то великими закрутинами пробивають собі шлях до моря. Їх—безліч. Здається ви не пройдете й двох кілометрів, щоб не переходити разів сім у брід оці річки.

Владикавказ—оточений з півдня похмурими великими горами. Він наближається до нас і, коли ми спускаємося, земля зустрічає нас бризками, що немов грудки кришталевої соли зриваються з коліс.

Тут пройшов тропічний дощ.

Зацікавлено всі стежать за машиною. Нова, радянська, як не радіти? Небо радянське починає належати не німецьким пасажирським самольотам, а радянським.

— Коли ж ми побачимо Казбек?—питаю я з нетерплячкою.

— Поки хмари не звільнять неба; Казбек ви побачите напевне в Тифлісі,—одповідають мені.

Трохи досадно, що погода ніяк не встановлюється. І до самого Махач-Кала ми бачимо ту саму картину. Гори йдуть полками на обрій. Але обрії затулені попоною хмар і лише де-не-де поза „самумною" млою вирине фіолетове верхів'я далекої гори.

На північ тягнеться сірий степ.

За Владикавказом я в-перше бачу нафтові вежі в Грозному.

— Сьогодні будемо в Баку,—думаю я.

Перед Махач-Калою, коли майорили на височині 800 метрів — на сході зненацька випливає синьо-молочна смуга. Вона виростає і зовсім нищить, закриває обрій. Він тікає з очей, пропадає. Тоді мимохіть очі надибують берегову лінію Каспія і по звичці вважають її за обрій. Та це помилка.

Даремно шукати його. Ви серед неба. Небо—згори, небо—знизу, а хмарини—як певний проділ, розрізують цей блакитний світ на дві половини. Коли настала б ніч, то зірки обов'язково вискочили б на рівень спокійного, дзеркального моря.

— Ми летимо на місяць,—фантазую я і кричу до моїх сусідів. Але вони захоплені краєвидом і на мій вигук ледви звертають увагу.

Під гучні посвисти Норду ми сідаємо на кам'янисте порожнє поле—аеродром.

І якийсь сум раптом оволодіває вами. Немов ви опинилися десь далеко на краю світу, немов зараз стародавні часи дикунства і вся культура, вся боротьба—це старий сон. Таке враження навіває вигляд цієї вітристої місцевости. Навіть розпливається образ мужнього енергійного Калініна.

... Махач-Кала—пустельна столиця. Сумно тут. Десь невеличке місто, повітря пахне бензиною. Я згадую слова одного товариша-письменника:

— Вся наша епоха пахне бензиною... Правдиві слова. Самольоти, трактори, автодорські машини, все це—рух. Все це потрібує бензини. А наша доба без руху, без прискореного ритму життя—ніщо.

На стінах маленької авіо-станції об'яви „Огонька" про передплату творів Л. Толстого.

— А Толстой не любив авіяції.

— Він не розумів епохи,—додаю я. Не випадково він сказав у 1909 році: „Что? аэропланы?.. Глупості. Бог не давал крильев человеку, чтоби летать".

Ця згадка звучить дисонансом нашому урочистому польоту і славетним словам Леонардо-да-Вінчі: „Все життя я говоритиму про крила".

Виходить, можна жити в XV столітті і бути поступовішим за славетну людину XX віку.

Після Махач-Кали ми летимо над хвилями поміж горами і морем.

Пустеля—дика, непривітна проводить нас. Одне сонце веселить. Вискочить із хмар, розколе білу стелю пари і кине довгий косий промінь. Гори проясніють і жовтогарячо усміхнуться нам—гостям блакити.

... Височина—1400. Ми—за Дербентом. Внизу страшна скеля—Монах. Як зламаний зуб, на трикутній горі стирчить він. Страшенне провалля синіє під його підошвою. Лише чорні орли знайшли собі житло на ньому і полюють на дрібних птахів.

Орел. Що з тобою сталося? Не спроможешся підлетіти вище за нас? Ага, ти—шляхетного роду і не хочеш навіть дивитися на „К-4".

Години о п'ятій вечора 22-VIII ми перетинаємо великий півострів і починаємо шукати Баку.

От, горе. Щось його не видно. Гори й сопки так обступили його, що Баку—велике місто, не менше за Харків (430.000 мешканців)—непомітним притулилося біля затоки. Збоку випростують вежі три великі нафтові містечка, це—численні промисли.

Густим гаєм виросли вони на безводній землі і струмочать із себе зелено-брунаві потьоки густої липкої рідини.

Ми—в Баку... А нас тут чекають: преса, робітники, ТДО-Авіохем то-що. При спуску Норд (вітер 20 метрів на секунду) підкидає нас і ми в-друге спускаємося на аеродром.

— Сідає на три точки!—радіє тов. Гопе—начальник лінії.

За 10 годин і 11 хвилин ми перелетіли 1.800 з гаком кілометрів. Коли ми порівняємо з цифрами польоту машин „Дорньє" між Владикавказом і Баку, то „К-4" обганяє їх на 57 хвилин. Цеб-то, перевівши на кілометри—перегнав їх на 175 кілометрів (на одну четверту частину всього шляху). Між Владикавказом та Баку—700 кілометрів.

... В Баку нас затримують справи. Уряд Азербейджана зацікавився радянською машиною і його представники раз за разом приїздять на аеродром. Кіно Азербейджана знімає „К-4" для фільму і самольот кілька разів літає над містом.

— Бачите, чужі краще зустрічають,—заявляє борт-механик Стасюк. А наше ВУФКУ так не зацікавилося „К-4".

До речи скажемо, що в кожному місті з „К-4" знімали фото, а в Баку і в Тифлісі—двічі на кіно-фільм. Повстає питання, а чому ВУФКУ спить? Нема кіно-кореспондента в Харкові?

23-го, 24-го, 25-го і 26-го ми все сидимо в Баку. Мотор справний. Ми гуляємо по місту. Обдивляємося його старовину—Дівочу Башту, палаци ханів, чудовий електро-вокзал у персидському стилі, збудований 1926-го року. От Харкову чи Київу мати б такий ідеальний вокзал! Краса!

Світла—досить. Чотири електро-станції. Про Баку можна написати багато цікавого.

Між іншим (ледви не забув) політ наш настільки спокійний, що я написав дві статті в „Бакинский рабочий" і „Вышку"—в літаку, на височині 850 метрів.

„Повітря—краща точка опори, ніж земля"—занотував я, здивований дивним спокоєм, що панував на височині—на рівні гір.

Статті я написав, і не встиг „К-4" вихолонути після польоту, мої твори лежали в кешені представника преси і були на завтра надруковані в газетах. Статті я підписав, як полагалося—„Між небом і землею—в просторах над Дербентом".

Робітники бакинських промислів звернули на це увагу, і коли я потрапив на Сабунчі, то один з них—Байран-Бей Баба-Огли—з великою охотою згодився показувати мені все цікаве.

— Так ти літаєш? На совецькому самольоті? О, який! Душа—друг мой, пайдьом са мной. Я тібе покажу, тібе розкажу.

І він довго мандрував зі мною поміж різних веж, серед зелених олійних струмків густої нафти.

— Друг—душа любезний. Вот мой адрес—18-й промисел команда. Приедеш на той год. Єдь з жінкою. Ти будеш ночувати в мойом домє, жінка буде ночувати в мойом домє і я тебе і їйо угощу вином

„Цінандалі"—пил такой вино? Нет, не пил? Випей „Цінандалі"—в Баку навсігда жить будеш.

Бей-Баба—партієць і щиро розказував мені. Коли ми прощалися, то він ні за що не хотів частуватися за мій рахунок ні боржомом, ні цигарками—нічим.

І коли прощався, посадив мене в потяг електричної залізниці. Такий чудний, екзотичний чоловік.

Забрат, Сурахуни, Сабунчі—ці промисли трьома гаями стояли на обріях.

Тюркизацію в Баку переведено краще за українізацію в нас. Все—по-тюркському—новим, латинським шрифтом.

Гуляємо по місту—не почуєте руської мови. Немов потрапили за кордон. Те саме явище і в Тифлісі. Все по-грузинському. По-руському мало хто розуміє. 25-го в помешканні „Укрвоздухпуті" увечері відбулася цікава нарада. З Тифлісу приїхав представник федерального уряду тов. Кибурія—сам пілот, з радістю підтримує пропозицію правління „Укрповітрошляху" відкрити зимову авіо-лінію Баку—Тифліс—Сухум—Туапсе - Краснодар—Мінводи.

На стіні висить велика мапа Кавказу (десятиверстка) і вже перетнув її синій товстий оливець. Тут буде іти нова авіо-лінія. Старий пілот робить доповідь про стан аеродромів і посадних майданчиків на протязі Баку—Краснодар через Тифліс. Директор „Укрповітрошляху" тов. І. І. Касяненко розповідає про перспективи акційного т-ва, про заходи правління то-що.

За головне в нараді—відкриття лінії Баку—Сухум—Мін. Води. Ця лінія матиме величезне значіння для всього Закавказзя. Мало того, що вона звяже політично три столиці дальніх Закавказьких республік, як от Баку, Тифліс, Сухум, вона прискорить темп економичного життя. А в сучасних умовах—це надзвичайно потрібно. Директиви центрального уряду швидче переводитимуться в життя. Мусимо зауважити, що шляхи між Тифлісом—Баку, Тифлісом—Сухумом—зимою незручні.

Крім того, кавказькі курорти функціонують переважно зимою і тому курортникові буде легко, зручно і дешево (квитки на польот в „Укрповітрошляху" і—найдешевші в СРСР і, можливо, у всьому світі) прилетіти на літаку. Швидко, цікаво й економно.

Нарада це занотувала і тепер справа за трьома урядами Закавказзя. Хоч вони й ідуть назустріч, та не дуже швидко. В Баку—ми „відпочили", як висловився т. Гопе—3½ дні. В Тифлісі—„відпочили" (цеб-то „согласовували" п'ять днів).

— А як же Казбек? Летимо над Воєнно-Грузинською?—тихо питаю я в тов. Кибурія, прилетівши до Тифлісу.

— О, мій друже. Ви хочете нервового зворушення?

— Дурниця. Коли ми в небезпеці, то завжди дивимося їй у вічі—тоді вона лякається і не турбує нас.

Словом—це значить, що летіти дві години з Тифлісу на Владикавказ—дурниця. Наші самольоти вже літали через Казбек. Тут—200 кілометрів. А нам, звичайно, цікаво пролетіти—ще 1.000 клм. Кавказу над курортами, Сухумом, Туапсе і перемахнути Кавказький Хребет біля Туапсе (це полетимо недалеко од Ельбруса).

— Яке головне завдання у „К-4"?—питає симпатичний дідусь Кибурія.

— Пробний пасажирний рейс,—одповідає тов. Гопе.

Про цього дідуся мені розповіли цікаву історію за його упертість і відданість науці.

— До революції він мав два будинки в Тифлісі і приданого за дружиною—60.000 золотих. 1908 рік був перши роком авіяції. А в 1909 році

він збудував свій аероплан і за день розбив його. Повний рішучости, він будує другий, третій, четвертий—витрачає гроші, свариться з жінкою, з тещою. П'ятий літак щасливо одривається од землі і летить над Курою.

Раптом на повороті випливає моторний човен. Аероплан чипляється за щоглу, розриває свої крила і падає простісінько в воду. Човен—цілий, літак—на дні Кури.

Протягом двох років Кибурія встигає розорити себе, потім жінку і на закуску—тещу. Що було од жінки—уявляйте самі... В 1914 році він (перший піонер авіяції на Закавказзі)—пілот військової флоти і вступає до партії більшовиків. Нині він член уряду – і представник до правління „Укрповітряшляху". Світла симпатична, самовіддана людина—типу героїв.

З Баку ми вилетіли о 12 г. 45 хвилин дня і через 3 години 10 хв. були в Тифлісі. Ми легко перестрибнули через вулканові сопки і вийшли в долину Кури, що мчить поміж двома хребтами.

Горці в аулах (а ми спеціяльно летіли низько, до 100 метрів височини) вітали нас. Кидали роботу і гуртом підкидали шапки вгору.

Над Тифлісом ми зробили коло-спіраль. Я милуюся з красивого краєвиду на північ. Там, у далині, мов алмазний велетень, красуються Казбек та його далекий сусіда Дих-Тау. А на захід од них прозоріє ніжний фіялковий конус з двома сніговими горбами – Ельбрус.

Ельбрус—немов льодовий верблюд — тихо суне по обрію і простягає синювату голову до Чорного ультрамаринного моря.

V.

— Як же ви не боїтеся літати?—питають у нас тифлісці, прощаючися з нами напередодні відльоту.

Боїтеся?—Мовляв, як згоріли на аероплані „Юнкерс" Атарбеков, М'ясников з товаришами, так усім мешканцям Тифлісу стало страшно не то що літати, а й дивитися.

Я іронічно замовкаю і витягаю з кешені бакинську газету „Вышку", од 23 серпня і читаю вголос абзац на четвертій сторінці.

— Слухайте. Ось поряд дві телеграми. Перша сповіщає: Радянський аероплан „К-4" прилетів 22 серпня в Баку, щасливо спустився на аеродром, коли завивав Норд ост 16 метр. на секунду.

Друга пише: „Катастрофа з поштовим поїздом № 4". 21 серпня, о 4 год. дня, на перегоні Хачмас-Чархит сталася катастрофа з поштовим поїздом № 4, що йшов з Ростова в Баку. Під локомотив поїзда потрапив буйвол, від чого два вагони зійшли з рейок. Трьох пасажирів легко поранено, 10—тяжко. Рух поїздів припинено на 10 годин.

Обличчя моїх слухачів витягуються. Погляди зацікавлено направлені в газету.

— Виходить, що ми—на аероплані „К-4" маємо менше небезпеки, ніж пасажири поїзда № 4. А ми і вони майже одночасно покинули Ростов, маючи один напрям - до Баку. Ми летіли над залізницею. Вони повзли 60 верст на годину по землі. І що ми маємо? 22 серпня поїзд № 4 мусив прибути до Баку, а ми, добре переспавши в Мінеральних Водах, прибули до Баку. Поїзд № 4 до Баку не дійшов, а Калінінський літак № 4 прибув за розписом, не зважаючи на ураганний Норд в 16 метрів на секунду.

— Браво,—одгукується по-грузинському один із слухачів.

Більше ніхто не питав нас, чи ми боїмося літати. А принаймні смерть однаково можна знайти і в ліжку, і в аероплані, і в поїзді. Коли смерть лякає своїм нахабством обивателя, то в нас — навпаки.

П'ять днів ми в Тифлісі. Все влаштовували з Раднаркомом Закавказзя льотну зимову лінію по маршруту Баку – Тифліс – Сухум – Краснодар – Мінводи. Та й повезло нам що до відпочинку: в Баку – день відпочинку – п'ятниця (мусульмани), а в Тифлісі – неділя. За ці дні ми встигли зробити і побачити багато: стародавню фортецю, зруйновану персами в кінці XVIII століття, фунікульор – підйомну залізницю на Давидову гору. Національну галерею Грузії, музеї, замки, сірчані лазні, ЗАГЕС то-що.

Ніколи мені не забути сірчаних ванн. Пушкин першого дня перебування в Тифлісі – спершу пішов у лазні.

— Хой Хуртласа Кепек лере масхара олур! (Паршивий баран – собакам на глум – говорить турецьке прислів'я).—Цими словами зустрічає мене вогкий „мекисе" – ванщик. Він роз'яснює їх мені і Стасюку і пропонує лягати на камінне ліжко.

Гаряча сірчана вода, що тече просто з землі температурою в 38°—55°, ллється на ваше тіло. „Мекисе" виймає гігієнічний пакунок з рукавицею і шорсткою ковдрою – розтирає груди, спину.

Після кількох цікавих процедур, „мекисе" роздуває полотняний лантушок, стискує його, і на вас тихо падає тоненьке мережево невиданої мильної піни. Вона, як хмара, вкриває вас і солодкими кусками сповзає вниз В цей час ви в раю, ви серед гурій, що туманним роєм уже оточили вашу голову.

— Хочеш здоров бить, хочеш девочке наравиться – води не бойся. Йди до нас!—промовляє „мекисе".

Скупавшися в сірчаному гарячому басейні, я і Стасюк (ледви нас не обікрали) помандрували в свій готель „Оріянт".

Не маючи товаришів, я сам подерся на кручі стародавньої фортеці. Нікого там не було. Навіть туристів. Пустка, руїни.

П'ять разів я дерся на п'ять мурів, що стояли один над одним, аж поки не опинився на найвищій площині горішньої розбитої вежі.

200 метрів піді мною – слався Тпілісі.

... Повертаючись, я ледви не розбився, зачепившись ботинком за гострий камінь крутого схилу.

... Ботанічний сад з його тринадцятисантиметровими квітами айстрами, тунель – і це лишило великий спомин.

І от знову настав день відльоту. 31-го серпня, коли зелений ранок – тропічний екзотичний ранок обняв далекі схили кавказького узгір'я, ми вже були на військовому аеродромі. Малахитове півколо вставало, як куля на сході і темно-жовтою райдугою охоплювало клапоть неба. Як я не чекав червоних смуг зорі, тих звичайних у нас, я не дочекався. Сонце вийшло із зеленого озера світла і несподівано вистрибнуло із-за гори.

Великий віраж зробив „К-4" над Тифлісом і, мов комарик, поплив над містом, над його дивовижними кварталами, де стародавній Схід межує зі справжньою Европою. „Навтлуг" (частина міста) уже сховався в опаловому серпанку. Гора з фортецею заступила його, і коли Тифліс розіслав під нами свою багатофарбну ковдру, перед нами розіслалася велика своєрідна рівнина, що поєднала зеленими обручами електроестокади, земоавчальської станції з містом Тпілісі та аулами.

Буйнолісий Мцхет з його мрійною руїною манастиря Мцирі ліг осторонь Кури і слухав, як зачарований, бетонні мелодії запрудженої річки.

І яка різниця! Ви ось-ось залишили східні дахи стародавнього городища і бачите раптом, як прозоріє під вами електромістечко. Воно кипить внизу трьома білими биндами піни, присосалося до запруди і живе новим життям. Воно, як квадратові клітини новонародженого

організму, дихає, жевріє під сонцем і, як рожеве немовлятко, простягає догори бетонну руку Ленінського монументу.

Десь за 16 клм. оддаленів Тпілісі.

А Мцирі? Похмурий, брунавий велетень що-року вгрузає в землю глибше і мовчить, немов еолова арфа на березі позабутої Елади. Непочувається його височини. Він без життя, без руху. Одна руїна—серед якої досі доживає свої роки єдиний чернець Іларіон, що з ним розмовляли Калінін і Риков, коли з манастиря милувалися ЗАГЕС'ом.

Я згадав за Казбека. О, цей дідусь хитро виставив своє ліве плече й неначе кличе до себе в свої паморозні снігові шати. Три його молодші брати й десяток небожів стали в довгу крижану лаву й побігли на схід до Баку, розтягнувшись у багатогірну „довгу лозу".

Ми летимо надзвичайно хутко, і на височині двох кілометрів бачимо весь гребінь, весь (літерально) Кавказький Хребет в його найвищій частині.

Гори ховалися, то виринали, як білі крижасті Айзберги і спокійно оглядали широчінь. А іноді здавалося, що північ споруджує віолетний корабель, натягає на блакитні щогли льодисті вітрила і з першим подихом позахмарного Гольфштрому посилає до нас.

„К-4" боровся з височиною Уперто, настирливо й упевнено. Крила, що розпластались по обидва боки кабіни, як змахи двох великих полотняних рук, різали холодну височину і смужили її прозорими струмками скуйовдженого, розмолотого повітря.

85 кілометрів за Сурамським малопривітним перевалом тягнеться мішанина всіх геометричних форм. 85 кілометрів жодної змоги посадки. Ці кілометри висіли над нами, як смертна погроза. І зіпсуйся мотор, або потрап орел у повітряний ґвинт—на завтра радіо кричало б про загибель.

Кутаїс. Смуга туману, ніжного й тонкого, як пелюстки троянди. Смуга простяглася долиною Ріону і розпливлася, як справжня дельта хмарних рік.

Сухум випливає тихо й повільно. Він розлягається під нами широкою кольористою ковдрою. Три снігові верховини вітають його з півночі і здається—хочуть зіпхнути Сухум у хвилі Чорного моря. Берегова лінія гнеться троїстою зафарбленою ниткою. Хвилі тихесенько набігають на береги й підкидають гальку.

Яке красиве місто Сухум! Особливо його кіпариси і надбережжя, над яким спускався „К 4". 476 верст ми пролетіли за 2 год. 25 хв.

Особливо оригінальними здалися нам численні складки землі, її схили і дуже суворий вигляд Кавказького Хребта поміж Сухумом і Туапсе.

Геленджик, Новий Афон, з білим манастирем і водоспадом, Сочі й інші маленькі містечка майорили під нами і зникали поміж схилами гір. Туапсе з'явився нам, оплутаний залізничими лініями, з великими нафтовими баками, з цементовим заводом, з невеличкою, але міцною індустрією.

На півночі лежав Михайлівський перевал.

Раптом мотор чихнув і за кілька секунд знову залився воркотом свого пропелера Літак на мить сковзнув у безодню й потім знов помчав просто-просто на Кубань.

Біля Краснодару ми зустріли стару картину: широкі лани Кубани, немов фантастичний паркет, обклали земні простори.

На другий день ми знову були в Мінеральних Водах. Побачили старих знайомих: Бештау, Машука і Гадючу Гору. Радість мимохіть оволоділа нашими серцями і ми вже мріяли про закінчення нашої щасливої рідкої авіоподорожі.

Вранці 2-го вересня ми покинули Мінводи і, перетинаючи товсту стелю туману, подалися прямим рейсом на Харків. Ми не бажали спускатись ні в Армавірі, ні в Ростові, де, між іншим, нас зустріла гроза.

Увесь шлях нас супроводив спершу попутний вітер, потім він розсердився і став щипати нас збоку, похитуючи еліптичними крилами Калінінського літака. І нарешті, розлютований, став перепиняти нас, налітаючи з півночи і разів шість насилаючи на нас то дощ, то гряд, то великий безпрозорий туман.

За 6 годин 6 хвилин ми пройшли без посадки 900 кілометрів од Мінеральних Вод до Харкова.

Особливо тяжкі, як ніколи, були останні години перельоту од Артемівського до Харкова.

Пілот Снєгірьов блискучо вів аероплана Він відчуттям відшукував дорогу й ні разу не звернув зі справжнього шляху. Мапа мало говорила про напрям, один компас допомагав у цій справі. І яке велике було наше здивування, коли ми, не пролітаючи над Харковом, потрапили на військовий аеродром, біля товстої кам'яної вежі, що здалася нам за рятівничий маяк серед бурного, затуманеного й злючого моря.

Пілот Снєгірьов недаремно літає 13 років і за цей час має вже великий досвід—500 тисяч кілометрів налітав він за своє життя.

— Це мистецтво,—гукнули ми майже разом, коли „К-4" простернив до ангару і підплив до гурту інженерів і робітників на чолі з тов. К. О. Калініним. Нас радо зустріли. Представники преси оточили нас.

Тепер кілька слів про загальні висновки польоту навкруги Кавказького Хребта

Радянський літак „К-4" блискучо витримав іспита, небувалого для української авіації. Мало того, що він технично переважає закордонні системи літаків, він дає змогу улаштувати авіолінію в тяжких обставинах Кавказького Хребта, де на сотні кілометрів ви не знайдете єдиного посадного майданчика. Візьмемо кілька цифр. За десять годин і 11 хвилин „К-4" пролетів 1.800 кілом. з гаком до Баку. А коли взяти загальний шлях, то 4.279 кілом. він пройшов за 26 годин 27 хвилин. Це в тяжких обставинах і з зустрічним вітром, туманом, дощем то що. Ще треба додати, що між Мінводами й Армавіром він жартівливо перегнав літака „АЕ" типу „Дорн'є 2", що в той час ще не долетів до Армавіру біля 70 кілом.

Що до вантажу, то „К-4" бере 960 кілогр. чистого навантаження, а „Дорн'є - Меркур" —найкращий літак німецької авіофірми—бєре до 1.000 кілогр. Але ж бо мотор у „К-4" має 240 кінських сил, а „Дорн'є Меркур" 500 кінських сил. „К-4" вихоплюється на височину 1.000 кілом. за 5 хвилин 40 секунд, а „Дорн'є" за 14 хвилин.

Ми не будемо нотувати всіх цифр, але зазначимо, що з усіх сучасних систем найкраща в СРСР і в Европі це „К-4". Ми сподіваємось, що через кілька місяців українські авіозаводи збудують аероплани „К-4" не на 5, а на 8 пасажирних місць.

Найціннішою похвалою всім літакам „К-4" буде відзив товстого американського журналу „Тзі-Фляйт" № 806, що присвятив Калінінському літакові спеціяльну передову. „Тзі-Фляйт" писав: „еліптичне крило комуніста Калініна—найціннішій вклад у передові позиції світової авіяції".

Радянська техника прискореним темпом перемагає закордонну. Льодолом „Красін", радянське радіо (т. Шмідт) і Калінінські аероплани—перші перемогли на цьому фронті.