

КРАСНЫЙ СЕВЕР

Орган Вологодского Горкома ВКП(б) и Горсовета

№ 185 (5464)

14 августа 1937 г., суббота

ЦЕНА 10 КОП.

Москва — США показали,
что советские летчики, со-
ветские самолеты летают
лучше всех, дальше всех.

За новые рекорды совет-
ской авиации! За новые
сталинские маршруты!

Москва—Северный полюс—Северная Америка

Сообщение правительственной комиссии о перелете Москва—Северный полюс—Северная Америка

Правительство удовлетворило ходатайство Героя Советского Союза тов. С. А. Леваневского, летчика тов. Н. Г. Кастанева, штурмана тов. В. И. Левченко о разрешении им беспосадочного перелета по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка.

Старт был дан 12 августа 1937 года в 18 часов 15 минут со Щелковского аэродрома, близ Москвы. Самолет взял курс Архангельск—Северный полюс—Аляска.

Перелет совершается на самолете «Н-209» конструкции инженера В. Ф. Болховитникова с четырьмя моторами «АМ 34-РНБ».

Экипаж самолета: Герой Советского Союза С. А. Леваневский — командир, летчик Н. Г. Кастанев — второй пилот, капитан В. И. Левченко — штурман, бортехники: Г. Т. Побежиков, Н. Н. Годовиков, радист — зоотехник первого ранга Н. Я. Галковский.

Правительственная комиссия по организации перелета: М. РУХИМОВИЧ, М. КАГАНОВИЧ, А. ТУПОЛЕВ, Я. АЛКСНИС, 12 августа 1937 года, О. ШМИДТ.

Экипаж самолета „Н-209“ — товарищу СТАЛИНУ

В эти минуты старта, когда большой транспортный самолет «Н-209» стоит на Щелковском аэродроме готовый к взлету, наши сердца, чувства, мысли обращены к Вам, дорогой товарищ Сталин. Мы улетаем из Москвы в Аляску через Северный полюс гордые тем, что несем на крыльях самолета величественную славу нашей родины, славу народов Союза Советских Социалистических Республик. Эта слава завоевывалась в годы гражданской войны, росла на мирных колхозных полях, в цехах заводов-гигантов, в океане и в стратосфере, на цветущей земле и в воздухе. Мы счастливы, что выполняя Ваше задание, прокладывая новый путь из Москвы в Америку добавляем к этой славе и толику своего труда и частицу своих знаний.

Мы воспитаны партией Ленина—Сталина, мы посвящаем свою жизнь, свои деяния, свои дела и этот полет нашей родной коммунистической партии и Вам, дорогой Иосиф Виссарионович. Все страны, все государства, все народы живут на берегах воздушного океана. Но не всем дана сила для овладения стихией этого океана. Вы воспитали в нас такие качества, нашли в нас такие силы, которые приведут только к победе. И мы уверены в победе!

До свидания, товарищ Сталин! Мы обещаем Вам выиграть скрапине в борьбе с силами природы и еще раз показать миру нового советского человека: таких как мы в нашей стране миллионы. Перед стартом мы посылаем Вам наши слова любви и приветия и пусть они будут предвестниками нашей победы!

В долгом пути над океаном, над полными пространствами, над полюсами, над Аляской—сюсюю мы будем чувствовать Вашу теплоту и ласку, которыми Вы окружили советских летчиков. Мысля о нашей родине и о Вас, дорогой Иосиф Виссарионович, будем для нас истинными силы, энергии, решимости, воли.

До скорого свидания.

Экипаж самолета «Н-209».

С. ЛЕВАНЕВСКИЙ
Н. Г. КАСТАНЕВ
В. ЛЕВЧЕНКО
Г. ПОБЕЖИКОВ
Н. ГОДОВИКОВ
Н. ГАЛКОВСКИЙ.

Щелковский аэродром.

12 августа 1937 года.

Радиограммы с борта самолета „Н-209“

12 августа 18 часов 25 минут. Слушайте меня на волне 55 метров. Как вы меня слышите?

Галковский. 18 часов 45 минут. Вас слышу на волне 32,8 метра. Слушу хорошо. Прошли траверс Загорска. Все в порядке.

Левченко, Галковский. 18 часов 49 минут. Натнем работу по расписанию. Все в порядке.

Галковский. 19 часов 40 минут. Пересекли Волгу—матушку, путевая скорость 240 км/ч. Высота полета—820 мет-

ров. Слушу хорошо Москву на волне 32,8 метра. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее.

Левченко, Галковский. 20 часов 55 минут. В 20 часов 37 минут прошли траверс озера Воже. Архангельск, передавайте на волне 512 метров. Москву слышу хорошо.

Галковский, Левченко. 22 часа 03 минуты. В 21 час 50 минут шпрота 63 градуса, долгота 40,2 градуса.

Галковский. Продолжение радиограмм на 2 стр.



На снимке: экипаж самолета „Н-209“ (слева направо) радист Н. Я. Галковский, 2-й пилот Н. Г. Кастанев, командир экипажа С. А. Леваневский, 2-й бортехник Г. Побежиков, 1-й бортехник Н. Н. Годовиков, штурман В. И. Левченко.

Фото Кислова (Союзфото).

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

На старте перелета Москва—Северный полюс—Северная Америка

Мой, юный, июль, август 1937 года золотыми страницами войдут в историю завоевания Арктики большими людьми. Посадка на Северном полюсе экспедиции Шмидта, легендарный полет тт. Чкалова, Байдукова и Белякова через Северный полюс в Америку, второй рекордный полет из Москвы в США тт. Громова, Юмашева и Данилина... И вот ровно через месяц после старта т. Громова над ледяными полями Арктики полесится могучая советская стальная птица «Н-209», совершающая беспосадочный полет Москва—Северный полюс—Северная Америка.

Этот полет практически разрешает вопросы почтово-пассажирской связи кратчайшим путем между двумя великими странами.

Воспитанные партией Ленина—Сталина, смелые и настойчивые сыны нашей родины, вооруженные передовой социалистической техникой, добиваясь новых и новых побед на благо народов, во славу своей великой родины.

12 августа в 18 часов 15 минут со Щелковского аэродрома стартовал самолет «Н-209» и взял курс Архангельск—Северный полюс—Аляска.

Уже с 11 часов утра началась загрузка самолета горючим.

В 15 часов 30 минут на самолет начали грузить снаряжение. На борт самолета было доставлено продовольствие и аварийное снаряжение: резиновая лодка, весла, торпеды снальные мешки, спальные салоны. Кроме того, в кабину были погружены корреспонденция и комплект московских газет от 12 августа.

С 5 часов вечера на Щелковский аэродром начали прибывать провожающие—родные, друзья и товарищи по работе. В числе первых при-

были на старт Нарком оборонной промышленности тов. Рухимович, Нарком связи тов. Халепский, профессор Туполев, Герои Советского Союза тт. Водопьянов, Байдуков, Беляков и Шелегов, тов. Мехлис, начальник политуправления Главнокомандующий тов. Бергалинов, тов. Ушаков, комдив тов. Бажаков и другие.

Тов. С. А. Леваневского помнят—но атакует журналисты. По просьбе иностранных корреспондентов тов. Леваневский коротко рассказал им о подготовке к перелету, о конструкции самолета, его летных данных, о составе экипажа самолета.

Стрелки часов приближаются к 6. На стартовую горку прибывают заместители Народного Комиссара обороны командарм второго ранга тов. Алкснис.

В 6 часов вечера отдается приказ: — Запустить моторы!

Мощно заревели четыре мотора. Стремительно завертелись, загудели пропеллеры.

Герой Советского Союза тов. Леваневский, второй пилот тов. Кастанев стоят под крылом своей птицы. Обыкновенные костюмы, в которых пилоты отправляются в путь, ничем не отличают их от провожающих.

Раздается команда. Пилоты горячо прощаются, обнимают и целуют близких и друзей. Потом по трапу взбираются в самолет. Убегаете трап.

Дорожка отъезжает от машины и людей. Вспыхнула ракета. Путь свободен! На самолете громче заревели моторы.

В конце стартовой дорожки собрались члены правительства, Герои Советского Союза, ученые, друзья

пилотов, летчики, советские и иностранные корреспонденты.

Кастанев дал газ. Самолет начал разбег. Вот он набирает скорость.

Наконец, миг—и тов. Кастанев изумительно легко, без толчков, плавно в 6 часов 15 минут открывает машину от земли. Только 35 секунд понадобилось пилоту, чтобы разбежаться и оторвать самолет от земли!

Горящими продолжительными аплодисментами провожающие наградили отважную стелеру, уходящую в дальний путь.

Кастанев быстро набрал высоту и повел на север свою озаренную солнцем краснокрылую птицу. Вслед за ним с аэродрома взлетел легкий самолет, пилотируемый комдивом тов. Бажаковым. Самолет провожает «Н-209» на первом этапе его пути.

Стоявший как раз на линии взлета тов. Алкснис заметил:

— Молодец Кастанев! Он совершил прекрасный взлет. 35 тонн были подняты в воздух за 35 секунд!!!

Конструктор самолета «Н-209» тов. Болховитников и ведущий инженер самолета тов. Фролов добавили к этой оценке старта:

— Прекрасно оторвался Кастанев. Старт свидетельствует, что машина имеет еще резервную мощность.

Шум моторов постепенно затихал. Могучая птица скрылась за лесом. Гордые, отважные соколы понеслись через полюс в Америку, чтобы выжить в истории страны Советов новую блестящую победу, овеять новой славою свою родину.

Счастливого пути, дорогие товарищи!

Москва—Северный полюс—Северная Америка

На транспортном самолете через Северный полюс

С. А. ЛЕВАНЕВСКИЙ
(Из автобиографии)

Большевики изрубили вековое молчание Арктики. Мертвая раньше зона ледяного безжизния, лежащая между двумя материками, на трассе кратчайшего воздушного транспортного пути, теперь оживилась. Герои Советского Союза т. Чкалов и Громы доказали реальность создания нового международного транспортного воздушного пути между Европой и Америкой. Только большевики, только наша великая родина, создавшая первоначальную авиационную технику, построившая прекрасные самолеты, могли поставить и разрешить в самый краткий срок эту историческую задачу.

Трасса Советский Союз—Северная Америка через Северный полюс—уже открыта. В районе Северного полюса создана первая в мире дрейфующая полярная станция. Отважная четверка советских полярников во главе с Героем Советского Союза тов. Папановым ведет поистине героическую научную работу на благо всего человечества. В Арктике наши созданы и прекрасно оборудованы радиостанции, которые позволяют во время беспамятных перелетов через арктическую зону поддерживать постоянную связь с землей, с Москвой. И невольно поэтому приходят на память все истории тяжелой борьбы человечества за освоение Арктики. Сколько мужественных людей погибло здесь! Сколько прекрасных умов мечтало о полетах, о воздушных путях через Арктику! Большевикам суждено было осуществить эти мечты—они превратили их в жизнь.

... Не первый год работаем а уже над разрешением проблемы транспортного воздушного пути. В 1935 году я сделал первую попытку совершить перелет на Москву через Северный полюс в Америку. Наш корабль успешно двигался к полюсу. Но в пути неожиданно были обнаружены неполадки с маслосистомой. Очень не хотелось прерывать полет, но правительство обязало нас прервать полет и возвратиться на материк.

После этого полета нам было сказано, что до тех пор, пока не будет изучен Центральный полярный бассейн, пока не будут точно известны условия полета в районе Северного полюса, никому такой перелет разн не будет. В феврале 1936 года на специальном заседании правительства был поставлен вопрос об освоении Северного полюса, о полете на полюс воздушной экспедиции. Решено было эту операцию провести в 1937 году.

Осенью 1936 года я решил изучить второй вариант транспортного воздушного пути. Вылетел из Лос-Анжелеса, я взял курс на Аляску и дальше—через Чукотку, Якутию, Сибирь—в Москву. В Америке мне дружелюбно советовали не лететь по северу Аляски, а избрать более легкий, но более длинный путь—южный. Но я не искал легких путей. Я считал и считаю, что будущая трасса должна быть короткой.

Арктика встречала нас туманами и штормами. Настойчиво и терпеливо мы брали один барьер за другим, прорываясь в родном советском березу—сердцу родины—Москве. В пути мы знакомимся с посолками национальностями, вели научные наблюдения над метеорологическими условиями, собирали ценный материал для будущих межконтинентальных перелетов. Закончив этот перелет, я все-таки пришел к убеждению, что воздушный путь на СССР в Америку должен проходить через Северный

полюс, так как организация воздушного сообщения вдоль Северного побережья от Берингова пролива до Европейской части СССР—дело чрезвычайно сложное.

После того, как экспедиция Героя Советского Союза академика Шмидта успешно закончила работу по организации зимовки на дрейфующей льдине, я вновь обратился к правительству с просьбой разрешить мне полет из Москвы в США через Северный полюс.

Метта, которую мне не удалось осуществить в 1935 году, стала реальной. Я отправляюсь в полет через Северный полюс на Аляску.

Свой перелет я совершаю по маршруту, который я исследовал, всего вероятнее, и будет трассой воздушной линии Москва—Северная Америка. До полюса мы летим почти по тому же пути, по которому шли Чкалов и Громы: Москва—Архангельск—остров Рудольфа—Северный полюс. От полюса наш маршрут проходит по меридиану, противоположному меридиану Москвы. Посадку делаем в городе Ферберке, на Аляске.

Потому мы наметили посадку в Ферберке? Во-первых, потому, что Ферберке является самым большим, промышленным городом на Аляске, это крупный центр с морскими и сухопутными аэродромами. Кроме того, от этого города начинается воздушная, хорошо оборудованная линия в сторону США.

На самолете «СССР Н-209» установлено 4 мотора конструкции инженера Мухоморова. Поскольку мне придется идти на больших высотах, я отказался от японических моторов, которыми, впрочем, были оборудованы самолеты «АНТ-25». Правда, с японическими моторами «СССР Н-209» смог бы покрыть расстояние до 10 тысяч километров, т. е. пролететь от Москвы до Сан-Франциско. Но мы сознательно сменили обычные моторы на наддувные. На больших высотах моторы нуждаются в дополнительном питании кислородом, а это может быть сделано при помощи наддувов, которыми снабжены наши моторы.

Мощность мотора—850 лошадиных сил. Каждый из моторов снабжен трехлопастным металлическим пропеллером. Все пропеллеры оборудованы специальными антиобледенителями.

Радиogramмы с борта самолета „Н-209“

Продолжение

12 августа 23 часа 53 минуты. 23 часа 39 минут проходим остров Моржовен. Высота полета 2600 метров. Три часа эдем вылетел. Леваневский, Кастаеве везут самолет по приборам. В самолете горят все кабинные огни. Все в порядке.

Галковский, Левченко. 13 августа 0 часов 35 минут. Все в порядке. Материальная часть работает хорошо. Самочувствие хорошее. Перехожу на волну 26,54 метра.

Галковский. 0 часов 55 минут. Слушайте меня на волне 26,54 метра. Как меня слышите? 0 часов 39 минут вышли Бараново море. Широта 68 градуса 31 минута, долгота 44 градуса 10 минут. Подали огласилась ночь. Ожидаем солнце. Высота полета 2500 метров. Все в порядке. Самочувствие хорошее.

Левченко, Галковский. 1 час 53 минуты. Все в порядке. Ядите.

Я предполагаю во время полета изучить высоту облачности над Полярным бассейном.

Полетный вес «СССР Н-209» 35 тонн. Сократив на одну тысячу километров дальность нашего полета, мы смогли бы взять 25 пассажиров. Я лично испытывал самолет «СССР Н-209» с полетным весом в 25 тонн. С нами два механика, самолет устроен так, что во время полета имеется доступ к моторам, можно даже производить мелкий ремонт моторов в воздухе.

Экипаж «СССР Н-209» состоит из шести человек. Кроме меня—второй пилот Николай Георгиевич Кастаеве, штурман Виктор Иванович Левченко, борт-механик Григорий Трофимович Побежиков и Николай Николаевич Голосовкин, радист Николай Яковлевич Галковский. Запас кислорода мы имеем больше, чем на 20 часов полета. Экипаж берет с собой теплое обмундирование, чтобы переодеться, когда будет необходимо.

Свой перелет Москва—Ферберке мы предполагаем закончить за 30 часов.

Из Москвы мы умывленно вылетаем вечером при солнце. При солнце мы должны долететь к советскому берегу моря, с советскими лучшими должны долететь к Американскому континенту.

В Ферберке мы пробудем несколько дней.

По сравнению с самолетом «АНТ-25» наша машина оборудована на более мощной радиостанцией. Мы думаем, что из Ферберке наше радио будет слышно в Москве. У нас есть коротковолновый и длинноволновый аппараты, а также коротковолновая станция, работающая на волне 17 метров. Мы предполагаем в полете иметь постоянную связь с землей.

Отправляясь в этот большой и трудный путь, мы повесим в себе имя Сталина, как источник мужества, решимости, настойчивости, упорства и непреклонности. И поэтому мы уверены в успешном завершении полета.

С. А. ЛЕВАНЕВСКИЙ,
Герой Советского Союза.

Я родился 15 мая 1902 года в Петербурге. Отец мой был купцом, но в то же время работал дворником. Умер он, когда мне было 8 лет. Мать, чтобы прокормить четырех ребят, до темной ночи шила белье. Детство мое—это шум швейных машин, черный хлеб, картошка.

В 1916 году, окончив три класса уездного училища, я бросаю школу и поступаю чернорабочим на завод акционерного общества «Рессора». Во время революции вступил в Красную Гвардию. Мне было тогда 15 лет, но по владу можно было быть 18, а то и все 20. Я был исключительно крепкий, рослый, широкоплечий. Конечно, плохо, очень еще плохо разбираюсь в политической грамоте. Больше сердцем, чем умом, понимал и чувствовал, что большевики несут хорошее. Поэтому и был с ними.

В начале 1918 года вместе с группой рабочих я поехал в Вятскую губернию, в «хлебные места». Там я, примерно, до 1919 года работал вешником на сыжном пункте, который вскоре реорганизовался в продотряд. Весной того года положение стало особенно тяжелым. Колчак быстро продвигался через Сибирь. Кухалье восстанавливалось. Крайне армейские части отступали. И вот уже белые в 90 километрах от нашего села, где стоял продотряд. Тогда я решил, что мое место не здесь, а на фронте. Был на восточном фронте, на Западном и Кавказском фронтах, а также в Дагестане.

В 1925 году я окончил школу летчиков. По окончании школы получил назначение в авиационный отряд. Был я там младшим, а затем и старшим летчиком. Потом меня перевели инструктором в школу, в которой я учился сам.

После демобилизации я был назначен сначала старшим инструктором, а потом начальником школы Осоавиахима в Николаеве. Через год перешел на работу начальником учебной части Всеукраинской школы в Полтаве, а затем работал инструктором авиашколы Украины.

В 1933 году я обратился в Главное управление Северного морского пути с просьбой направить меня работать на севере. Мне давно тянуло туда. Просьбу удовлетворили и поручили перебраться двухмоторный морской самолет «Дорнье-Валь» из Севастополя в Хабаровск.

Земле Александрии. Все в порядке. Самочувствие хорошее.

Левченко, Галковский. 4 часа 58 минут. 4 часа 28 минут широта 76 градуса 53 минуты, долгота 44 градуса 50 минут. Все в порядке.

Левченко, Галковский. 5 часов 43 минуты. Высота 6000 метров. Температура воздуха 27. Все в порядке.

Левченко. 6 часов 44 минуты. 6 часов 20 минут широта 79 градуса 13 минут, долгота 51 градус 42 минуты. Перевалили фронт. Идем Рудольфу по маякам. Как слышите. Все в порядке. Самочувствие хорошее.

Левченко, Галковский. 8 часов 30 минут. Рудольф, я ГИ. Дайте зону радиомаяка на Север. 9 часов 15 минут. Идем по маякам. Все в порядке. Самочувствие отличное. Самочувствие хорошее. Галковский. Продолжение на 3 стр.

В это время, примерно, Манди летел вокруг света и в районе Анадыря потерпел аварию. Мне было поручено оказать помощь Матеру. Операция по спасению Матеря, связанная с огромными трудностями, была проведена успешно. Я перебрался из Анадыря на американский материк в Ном (Аляска). Затем работал на прокладке судов в восточной части Арктики.

17 августа 1933 года правительство СССР наградило меня орденом «Брава звезды» «за выдающиеся летные качества и участие в ряде перелетов».

13 февраля 1934 года я узнал о гибели «Челюскина» и сразу же телеграфировал в Москву, что готов лететь на помощь челюскинцам. А на следующий день получил две телеграммы-похвалы.

Приезжаю в Москву, а мне говорят, что завтра надо выехать за границу по такому-то и такому делу. Меня это поразило. Я полагаю лететь на самолете «Р-5» из Москвы прямо на север. Но правительство решил: Ушакова, Селезнева и меня послать в Америку, чтобы с моря искать Аляски скорее попасть на север.

В Нью-Йорке мы пробыли десять дней. Потом уехали в Ферберке. Там мы приняли два самолета пассажирского типа, рассчитанные каждый на 9 пассажиров. Оборудованы машины, мы вылетели в Уэльс. В районе Чукотки шли враспух. Скоро показались или Оймяк. Самолет окутался облаком и в кабине стало темно, как ночью. Стекла и отверстия для вентиляции стали покрываться ледяной коркой. Машина отапливалась. Управлять стало трудно. Выбегали самолет на себе и вруг—толчок. Треск. Машина проваливается. В глазах потемнело. Отключил и увидел, что Ушаков торжонит меня за пилота. Дотронулся до лица—рука в крови. Ушаков достал бутылку с полом и прямо выпил на рассеченное место.

На следующий день мы поехали на собаках в Баркамер. Ушаков занялся мобилизацией всех средств для спасения челюскинцев. К этому времени прибыли все наши самолеты. Выдалась исключительно ясная погода и в 4 часа дня всех челюскинцев перевезли на льдины. За спасение челюскинцев правительство СССР 20 апреля 1934 года наградило меня орденом Ленина и присвоило мне звание Героя Советского Союза.

Возвращаясь в Москву, в пути я пришел в «штаб» к тов. Семову, где собралась вся коммунисты, и в полуденное заявление о вступлении в коммунистическую партию. За мной полуденное заявление о вступлении в ВВ(Ф) Лидевский и другие товарищи. В сентябре 1934 года решением ЦК ВВ(Ф) я был принят в члены коммунистической партии. В мае 1935 года я выехал в Лондон, где знакомился с английской авиационной техникой. В 1936 году я был в Америке и изучал самолеты, моторы и снаряжение, представляемые для арктических перелетов. В августе я вылетел из США в СССР по трассе Лос-Анжелес—Лондон—Москва, общим протяжением в 19.000 километров.

За новые успехи в освоении северной воздушной трассы постановлением правительства я был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В декабре 1936 года я вновь выехал в Америку, где пробыл около четырех месяцев и детально ознакомился с американской авиационной техникой и посетил ряд самолетостроительных и авиамоторостроительных предприятий.

Москва Северный полюс—Северная Америка

Николай Георгиевич Кастанаев

Летчику-испытателю Кастанаеву 33 года. Он является представителем поколения, которое так хорошо изобразил в своей книге «Как записывалась статья» Николай Островский. Пилот первого класса, Николай Георгиевич Кастанаев не летчик-авиационного образования. Его воспитывала мать, работница по найму. У нее на руках после смерти мужа находилась большая семья. 16-ти лет Николай был вынужден бросить школу и начать зарабатывать хлеб самостоятельно. В то время его особенно тянуло автомобильное дело. Он постепенно овладевал машиной, работал слесарем и впоследствии пошел в автомобильную базу Осоавиахима.

В 1919 году Кастанаев вступает в комсомол. Через четыре года исполняет его заветная мечта—в 1923 году комсомол посылает Кастанаева в летную школу. Окончив школу краскомом, он пошел во вторую школу летчиков и с 1932 го-

да вышел в части военно-воздушных сил.

В 1928 году Кастанаев—инструктор в третьей военной школе летчиков. Здесь он выявляет свои незаурядные качества пилота, и его назначают летчиком в научно-испытательный институт военно-воздушных сил РККА. Для молодого летчика это большая честь. До 1931 года он работает по испытанию легких самолетов, а с конца года летчиком-испытателем гидросамолетов.

За время работы по профессии летчика-испытателя Кастанаевым испытаны в воздухе несколько десятков машин самых разнообразных конструкций.

П Леваневский не ошибся, оставив свой выбор на Кастанаеве—этот скромный человек, большевик, награжденный за отличное овладение авиационной техникой орденом «Красной Звезды», с честью оправдал возложенное на него доверие.

Виктор Иванович Левченко (АВТОБИОГРАФИЯ)

Юношей я увлекался морем—пошел работать на парусник юной и думал посвятить себя морю. Но жизнь вносит иногда коррективы. Так случилось и со мной—море было моей стихией только до 1928 года.

Я был принят в комсомол, и в 1925 году меня командировали в военно-морское училище имени Фрунзе в Ленинграде. Вышел оттуда командиром флота. Летнюю кампанию проводил на Балтийском море в походах и практических занятиях.

В 1929 году я окончил школу морских летчиков и начал работу в морской авиации. В школе морских летчиков я встретился с Леваневским. Он был инструктором, а я слушателем.

На Север впервые пошел в 1932 году. В тот год я пошел в первую северо-восточную полярную экспедицию под начальством Евгенова. Мы из Владивостока должны были прийти в Колыму. Дошли, и на обратном пути зазимовали. Тогда Северный морской путь не был еще так оснащен, как сейчас. Летному составу

делать было нечего, и мы попросили разрешения уехать на Большую Землю. Ехали пять месяцев на собаках и оленях и вышли к Иркутску.

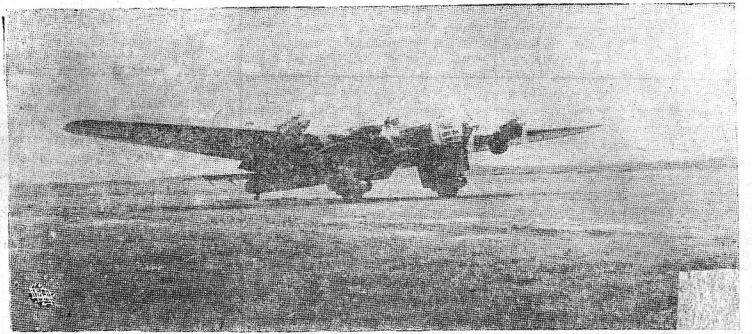
По возвращении в Москву меня назначили штурманом на самолет Леваневского. В 1933 году мы летали по Сибири, над Охотским морем, были на Аляске и провели работу по оказанию помощи Маттерну.

В 1933 году я работал с Леваневским на Севере по разведке льдов, а затем так и остался работать с Ситимундом Александровичем.

В 1935 году я окончил школу летчиков и стал пилотом-авиатором. Но я все время работал штурманом. Штурманская работа нравится мне больше всего. Школа летчиков мне помогла лучше усвоить весь комплекс летного дела.

В 1936 году мы летали из Лос-Анжелеса в Москву. И вот опять в далекий путь—через Северный полюс.

Штурман В. И. ЛЕВЧЕНКО.



На снимке: самолет „И-203“ на Щелковском аэродроме.

Фото Ф. Кислова (Совзавхоз).

Григорий Трофимович Побежимов

Это случилось между Полюкминой Тунгуской и Бахтой. Двухмоторный самолет летел над енисейской тайгой. На нем вышли в разведку В. С. Молоков, тогда еще рядовой полярный летчик, и борт-механик Г. Т. Побежимов. После нескольких часов полета поломался шатун и один из моторов заглох. Самолет дальше лететь не мог: он был тяжело нагружен.

О посадке нечего было и думать. Кругом лес.

Побежимов не растерялся, отбросил сливной кран и выпустил из баков тонну бензина. Облегченный самолет через час 40 минут с одним мотором сделал посадку на аэродроме. Люди и машина были спасены.

Это один из многочисленных эпизодов в замечательной работе борт-механика полярной авиации Григория Трофимовича Побежимова. Седьмой год он работает на Севере.

Впервые за полярный круг Побежимов попал в 1930 году. Тогда он обследовал льды на Карском море. Все дальнейшие годы Побежимов провел на Севере, летал борт-механиком на самолетах тт. Молокова и Алексеева.

На самолете В. С. Молокова он в качестве борт-механика совершил

в прошлом году облет северных районов Советского Союза. За этот трудный рейс Григорий Трофимович награжден орденом Ленина. До этого в 1927 году тов. Побежимов был награжден орденом Красного Знамени.

Борт-механик облетал почти все советские Заполярья. Вместе с пилотом Копелевым он впервые пролетел над Якутией, от бухты Тихой до Иркутска. Летал с летчиками Копелевым и Лухт на острове Врангеля. В своей жизни тов. Побежимов много лет провел вместе с тов. Молоковым. В годы гражданской вой-

ны они вместе служили на авиационной станции. Оттуда вместе с тов. Молоковым и другими Побежимов уехал в школу воздушного флота. Во время наступления Юденича на Петроград, он занимал северную станцию от безогарей.

В 1921 году тов. Побежимов был командирован механиком в школу морских летчиков. В этой школе он в 1926 году был принят в члены ВКП(б). Из школы в 1928 году перешел на работу в гражданский воздушный флот, где накопил опыт и получил заказку полярного борт-механика.

ПОСЛЕДНИЕ ИЗВЕСТИЯ

Радиogramмы с борта самолета „И-203“

Продолжение

13 августа 11 часов 50 минут. По пути к полюсу в зоне хахака. Высота полета 5400. Материальная часть работает отлично. Температура воздуха минус 28 градусов. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее. Как меня слышите?

ГАЛКОВСКИЙ.

12 часов 32 минуты. Широта 87,55, долгота 58. Идем за облаками, пересекаем фронт. Высота полета 6000, имеем встречные ветры.

Все в порядке. Материальная часть работает отлично. Самочувствие хорошее. ЛЕВЧЕНКО, ГАЛКОВСКИЙ.

13 часов 40 минут. Пролетели полюс. Достался нам труд. Начиная от середины Балтики море, все время мощная облачность. Высота 6000 метров, температура воздуха 35 градусов. Стекла кабины покрыты инеем. Сильный встречный ветер. Сообщите погоду по ту сторону полюса. Все в порядке.

ЛЕВАНЕВСКИЙ, КАСТАНЕВ, ЛЕВЧЕНКО, ГАЛКОВСКИЙ, ГОДОВИКОВ, ПОБЕЖИМОВ.

КАК МЫ БУДЕМ ДЕРЖАТЬ КУРС

Наш маршрут: Москва—Архангельск—остров Рудольфа—Северный полюс—Аляска составляет 6.663 километра. Этот путь не обычный. По этому обыкновенное средство ориентировки—магнитный компас—в нашем перелете будет непригодно. Принцип магнитного компаса основан на природном свойстве магнитной стрелки располагаться в направлении магнитного меридиана. Мы пролетим недалеко от магнитного полюса, находящегося на Севере Канады (его координаты 71 градус северной широты и 96 градусов западной долготы). На этом участке поведение магнитного компаса еще не изучено и на него полагаться нельзя. Там придется пользоваться солнечным компасом.

По характеру ориентировки наш маршрут можно разбить на несколько участков. Первый—от Москвы до Архангельска. Протяженность его—985 километров. Здесь полет будет совершаться на перегруженной машине. Следовательно, ограниченный запас топлива позволит держать курс по земным ориентирам и по компасу. Далее, эти условия будут изменяться, и мы будем летать над океаном—район. С по-

мощью в Архангельске мы будем ориентироваться на радиостанцию Архангельска.

Второй участок: Архангельск—остров Рудольфа. Его длина—1960 километров. Большая часть этого пути пролежит над морем. Здесь, возможно, мы встретим облачность. Поэтому полет будет у нас проходить над облаками, и мы приложим все усилия, чтобы идти на остров Рудольфа под солнцем, пользуясь солнечным компасом. Кроме того, на Севере мы имеем радиомаяки, которыми также будем воспользоваться.

Мы могли бы пойти из Москвы прямо по меридиану, но практика показывает, что лучше пролететь длиннее 67 километров, чем выбирать кратчайшее расстояние, запутаться и потерять курс. При полете над облаками нельзя учесть направление и влияние ветра, потому что, как известно, сильно относит самолет в сторону от пути. Лучше поэтому лететь прямо на работающий радиомаяк.

Третий участок: остров Рудольфа—Северный полюс. Протяженность этого участка мы можем полагаться на радиостанцию, солнечным указателем курса и радиомаяком, на-

ходящим на радиостанции Архангельска, острова Рудольфа, мыса Желания, острова Диксон и другие. По этому отрезку пути пойдем, когда солнце будет на юге, на 58 меридиане, что важно для астрономической ориентировки.

От Северного полюса наш самолет сделает поворот вправо на 26 градусов. Это мы сделаем с помощью солнечного компаса, так как считаем, что в этом районе магнитный компас не надежен. Наш курс от полюса пойдет по 148 меридиану, проходящему вблизи Фербенкса (Аляска). От полюса до берега Аляски—2.187 километров. Это наиболее трудная часть маршрута. Посмотрите на карту,—и вы увидите, что Северный полюс не является центром Арктического бассейна. Центр лежит там, где находится так называемый Полюс недоступности. Как раз через этот Полюс недоступности и лежит наш путь.

Что лететь так там—я не знаю, но в районе Полюса недоступности можно столкнуться с кое-какой неожиданностью. Когда Американцы летали на dirigible «Норвегия», то увидели какие-то острова. Возможно, что это был мираж. Позже Амундсен и другие участники экспедиции не видели никаких островов. Правда, изредка был в неясном зрачке виден остров, но он был очень бледный, как будто бы был мираж. Позже Амундсен и другие участники экспедиции не видели никаких островов. Правда, изредка был в неясном зрачке виден остров, но он был очень бледный, как будто бы был мираж. Позже Амундсен и другие участники экспедиции не видели никаких островов.

те островов здесь возможно потому, что в этой части Ледовитого океана течение меняет свое направление, встречая, очевидно, препятствие—отмель или острова. Вообще всякий полет через неисследованные, малоизвестные места представляет собой научный интерес.

Наконец, пятый участок: берег Аляски—Фербенкс. Достигнув берега Аляски, мы будем иметь слева горы Франклина. Дальше мы пересечем довольно высокие горы—Эдмундс. Протяжение последнего участка 612 километров.

Над Аляской нам придется тоже ориентироваться по солнцу, одновременно пеленгуя станции мыса Барроу, Нома, Фербенкса, Анкориджа и Аляскина. По одному лишь солнцу нельзя еще точно определить местонахождение самолета.

В районе Арктики, по невыясненным причинам, иногда пропадает слышимость. Экипаж «Норвегия», да и наши летчики, порою теряли слышимость, поэтому мы должны быть готовы ко всему.

Какие трудности стоят на нашем пути? Надо сказать, что это морской перелет. Наша трасса имеет протяженность над морем 5.066 километров и над сушей—только 1.597 километров. Лететь же мы на двухмоторной машине.

На аляскинском воздушном корабле будет всего 6 человек. Обладая

средой участников перелета, точно распределены. Мне, штурману, например, придется работать беспрерывно не 30 часов. Я знаю это и готовлю себя к полугорюхотной работе без отдыха.

Многие интересуются хозяйством штурмана. Охотно рассказывают, что на самолете «СОСР И-203» меня ищет компас—магнитный, гиromангнитный, гироскопический, солнечный компас и радиомаяки. Кабина имеет хороший обзор, сделаны на пеленгоиде, прочного моего самолета. Она с обильным и теплым обогревом. Топливной силой внутри самолета не имеем. Я буду все время жить по самолету потому, что некий компас стоит в самой высокой части самолета, в специальной куполе из целлулоида. Тут же расположен в середине ошейник кабины. Вот мне и придется заступать через каждые пять минут.

Полетом я, конечно, очень занят. Вести корабль по волею континентальной трассы—большая честь. Я рад, как и все, кто выполняет задание партии и государства. Приложу в усилия, чтобы полностью весь свой опыт, чтобы вывести из полета И-203, чтобы вернуть его в Москву.

В. И. ЛЕВЧЕНКО, штурман самолета «СОСР И-203».

ДЕНЬ ДИСПЕТЧЕРА

Свой рабочий день маневровый диспетчер Александр Васильевич Румянцева начинает с осмотра всех парков. Получено он выдает количество груза у фронтов погрузки и количество порожняка на станции. До начала работы он составляет план на все свое дежурство и знакомится с ним рабочих, принимающих непосредственное участие в выполнении дневного задания. Румянцева рассказывает рабочим сколько прибывает на станцию поездов со всех четырех направлений, какие из них придут без переработки состава, какие с переработкой и сколько поездов должна отправить станция. Только после этого он заступает на дежурство, — садится к секвестру...

Через несколько минут он узнает, что поезд в направлении ст. Волжета с отрывкой задерживается — нет паровоза. Румянцева звонит дежурному по Вологодскому отделению, требует по секвестру от начальника паровозного отделения немедленно выдать паровоз. Но в депо паровоза не оказалось.

Задержка поезда сразу же осложнила маневровую работу станции. Простой вагонов составил 560 вагонов. В диспетчерской комнате то и дело раздаются телефонные звонки, вызовы по секвестру. Через секвестр диспетчер разговаривает и с дежурным по станции, и с маневровым машинистом, и с составителем, и со стрелочником. Тут же диспетчер сообщает, что поезд № 967 прибывает в Вологу неправильно сформированным, — нарушены правила технической эксплуатации. Румянцева подает диспетчерскую и сам встречает прибывающий поезд. Он быстро осматривает состав, находит неисправности и сразу же отдает распоряжения составителю пересформировать состав так, чтобы он имел стоп-кран для главного кондуктора. Со станцией Вологда поезд ушел в полном порядке.

От быстроты погрузки и выгрузки всецело зависит скорость оборота

вагонов, а следовательно, и быстрота продвижения поездов. Это Румянцева помнит твердо. Он тщательно изучил расположение фронтов погрузки и выгрузки, наладил тесную связь с рабочими на станции и предприятий, систематически получающих груз. Время от времени он вызывает к секвестру составителя и расширяет его о ходе работы. Тот четко докладывает своему командиру. Ответом Румянцева удовлетворен. Но не надолго. Непривычные клиенты, как, например, скан толпы выгружают составы вместо 2 часов (по нормам НКПС) — 9 часов. Своими практическими указаниями и советами диспетчер старается ускорить выгрузку, но это не всегда удается.

Обычно во время дежурства составители соревнуются на быстроту и правильное формирование поездов, а стрелочники — на отличное содержание постов. Румянцева урывает время и для проверки этих договоров. И договоры выполняются не на словах, а на деле. 64-летний стрелочник Зайцев, работающий на транспорте половину своей жизни, как и всегда, стрелку своего поста содержит на отлично. Ему не уступают стрелочники Сорокин, Колыханов и Галкина.

Благодаря согласованности в работе с диспетчером, дежурный по станции Иванов товарные и пассажирские поезда отправил точно по графику. Мастерски работает списочный вагонов тов. Егорова. Она списывает состав в 70 вагонов за 13—15 минут при норме 17 минут.

Рабочий день диспетчера т. Румянцева подходит к концу. Александр Васильевич подводит за работу составительских бригад и вместе с начальником отделения подводит итоги работы смены. Результаты неплохие. Смена не допустила ни одного нарушения трудовой дисциплины и правил технической эксплуатации.

В. МАРЫШЕВ.

Рейд „легкой кавалерии“

Воскомольский комитет паровозагоноремонтного завода с 13 августа проводит рейд легкой кавалерии по проверке готовности железнодорожных школ к новому учебному году.

В рейде принимают участие 20 воскомольцев, среди них стахановцы-активисты Левинский — электросварочный цех, Назовов — столярно-плотный цех, Карпушева — лучший шпоровалящий и другие. Участники рейда дан инструктаж.

СУДЬИ, ПОРАЖЕННЫЕ ПОЛИТИЧЕСКОЙ СЛЕПОТОЙ

Александра Николаевна Лобачева мало знала человека, за которого вышла замуж. Он казался честным человеком, должен был, по его словам, на днях получить «сочную должность» на ремонтном заводе и горячо обещал помочь «поднять» двух ее девочек, оставшихся от первого мужа. В мае прошлого года Н. Я. Серегин стал мужем Александры Николаевны. Первые же дни совместной жизни принесли жестокие разочарования. Серегин, поселившись в квартире Лобачевой, сразу почувствовал твердую почву под ногами и перестал прикидываться. Он не стеснялся, стал показывать во всей широте своей дикой нрав.

Через несколько дней после вступления Серегина, Александра Николаевна нашла свою 11-летнюю дочь на балконе в глубоком обмороке. Принадлежная в чувство девочка рассказала, что Серегин рассердился, узнав, что ее дочь Лобачева возмутилась этой гадкой выходкой, но мало зная Серегина, привадила ее слышимые гвалта.

Однако подобные выходы начали повторяться чуть ли не изо дня в день. Серегин начал избивать Лобачеву.

старшей дочерью Лобачевой: ругать ее площадной бранью и бить по голове. Пошли беспрерывные семейные скандалы.

В довершение всего Лобачева узнала, что ее муж — бывший белый офицер.

Лобачева поняла, что все повеление Серегина зависит не только от дурного характера: оно изобличало в нем человека, глубоко чуждого нашей советской действительности, озлобленного против нее и честных советских граждан.

В самом деле, хулиганское поведение Серегина нельзя объяснить некультурностью: Серегин имеет образование, когда-то учился за границей, хорошо знает английский язык, грамотен, начитан. Это все же не мешает ему шить демотажеры, ежедневно слышать площадной бранью, избивать детей... Ясно, что это может делать только разложившийся морально и политически человек.

Шесть месяцев суицидальной жизни с Серегиним показались Лобачевой сплошным кошмаром. Убедившись в том, что имеет дело с настоящим психическим, женщина решила

НОВИЧКИ

В педагогическом институте идут присынные испытания по литературе и русскому языку. Преподаватель по литературе и грамматике рассказывает:

— Несмотря на единичные срывы, основной процент поступающих обладает широкими, крепко усвоенными знаниями. В этом году школа выпустила всю молодежь подготовленной к тому, чтобы стать студентами. По моему предмету особенно заметны успехи в письменных работах. Мы для них предлагали самую разнообразную тематику о творчестве классиков, о советской литературе, о наших героях и родине. Поступающие с темами справлялись вполне свободно, показывая умение владеть литературной речью. Из 95 письменных работ только пять получили неудовлетворительные оценки. Значительно менее благополучно с устными ответами. Некоторые из поступающих не могут повлечь и просто передавать свои мысли.

...В данных коридорах института, во всех его трех этажах, около лестниц и учебных кабинетов — группы молодежи. Пришедшие на присынные испытания знакомятся между собой, ведут беседы об экзаменах, о подготовке, обо всем том, чем наполнен их сегодняшний день.

Из дверей 95-й комнаты, где проводятся устные испытания по литературе и грамматике, выходит те, кто уже сдал их. Их окружают, начинаются торжественные распри.

М. Мухин кончил в 1927 году школу и семь лет проработал учителем в Прихерском районе. Итальянскому продавцу научились вопросы он отвечает четко и содержательно. Продемонстрировав Пушкина стихи «Деревня», Мухин подробно разбирает поэму Некрасова «Мом на русь жить хорошо». Убедительно характеризует героев этой замечательной поэмы. Он по праву может быть уверенным в отличной оценке.

Окончившая вологодский рабфак Г. Судеева легко отвечает на цикл вопросов — о рассказе Чехова «Человек в футляре», о Чаадаеве, Пушкине, Гоголе, Тургеневе.

Однако необходимо отметить, что, не считая многих грамотных и точных ответов, еще не все поступающие в вуз владеют литературной речью.

Е. ЗАБЕЛИН.



Колхоз имени Ленина (Пинеж-Умьский район, Челябинская обл.) имеет прекрасный плодово-ягодный сад. Колхоз доказал возможность разведения плодово-ягодных культур на Урале, в условиях суровой зимы.

На снимке: плодород-колхозник Н. Ю. Дудук проверяет качество сбора смородины у колхозницы В. А. Кавычкиной.

Фото И. Мезенцева (Союзфото).

Строительство общежития педвуза под угрозой срыва

При закладке здания общежития педвуза работники стройтреста торжественно, обещали сдать готовое здание к 15 августа. Срок установлен вполне реальным и стройку можно было закончить в срок без особого напряжения. Стоило только руководителю и иметь гибкий снабженческий аппарат. Этими качествами, к сожалению, менее всего обладает стройтрест. В результате, на первое августа готовность здания была составляет 45 проц.

В разгар работ по закладке стен по графику нужно было укладывать 26 тысяч кирпичей в день, но на строительство завозились едва половина этого количества. Камешники или протаскивали или пересылались на другие объекты, или совсем уходили из стройтреста. Заказчик департа отпущал на материалы аккредитацию, но трест ухитрялся расходовать их не по назначению, а потом жаловался, что кирпич выкупать нечем.

Механизмы на стройке часами простаивали из-за отсутствия электроэнергии. Руководители треста это дело актируют и успокаиваются, не устраняя неполадки никто не собирается.

Стахановское движение на стройке, да и вообще в тресте обещано и сказано. Поощрительные мероприятия, например, премирование проводится по «стабильным дням» и далеко не всегда премируются подлинные стахановцы.

По спискам в тресте числится стахановцев около 10 процентов от общего числа рабочих, но фактически — значительно меньше. Профорганизация, как и сам трест, со стахановцами никакой работы не ведет.

Общий вывод таков, что стройка общежития затягивается. Новый срок окончания назначен к 15 сентября, но сами же строители заявляют, что бетонные работы потребуют не менее полутора месяцев при полной обеспеченности материалами, чего на сегодня нет. После бетонных работ нужно будет еще сделать массу других работ, что потребует новых сроков и новых материалов. Нужно максимальное напряжение сил стройтреста и повседневно контроль со стороны горкома, чтобы стройка общежития была зачена в ближайшем времени.

В. НОВИЦКАЯ.

При закладке здания общежития педвуза работники стройтреста торжественно, обещали сдать готовое здание к 15 августа. Срок установлен вполне реальным и стройку можно было закончить в срок без особого напряжения. Стоило только руководителю и иметь гибкий снабженческий аппарат. Этими качествами, к сожалению, менее всего обладает стройтрест. В результате,

на первое августа готовность здания была составляет 45 проц.

В разгар работ по закладке стен по графику нужно было укладывать 26 тысяч кирпичей в день, но на строительство завозились едва половина этого количества. Камешники или протаскивали или пересылались на другие объекты, или совсем уходили из стройтреста. Заказчик департа отпущал на материалы аккредитацию, но трест ухитрялся расходовать их не по назначению, а потом жаловался, что кирпич выкупать нечем.

Механизмы на стройке часами простаивали из-за отсутствия электроэнергии. Руководители треста это дело актируют и успокаиваются, не устраняя неполадки никто не собирается.

Стахановское движение на стройке, да и вообще в тресте обещано и сказано. Поощрительные мероприятия, например, премирование проводится по «стабильным дням» и далеко не всегда премируются подлинные стахановцы.

По спискам в тресте числится стахановцев около 10 процентов от общего числа рабочих, но фактически — значительно меньше. Профорганизация, как и сам трест, со стахановцами никакой работы не ведет.

Общий вывод таков, что стройка общежития затягивается. Новый срок окончания назначен к 15 сентября, но сами же строители заявляют, что бетонные работы потребуют не менее полутора месяцев при полной обеспеченности материалами, чего на сегодня нет. После бетонных работ нужно будет еще сделать массу других работ, что потребует новых сроков и новых материалов.

Нужно максимальное напряжение сил стройтреста и повседневно контроль со стороны горкома, чтобы стройка общежития была зачена в ближайшем времени.

П. НОРМАН.

с ним разойтись. Это было в январе текущего года.

Но Серегин, оказалось, все предусмотрел. К этому времени он уже был членом жандарм и ничто не могло заставить его выехать из квартиры Лобачевой. Развелась с женой, он не прекратил хулиганства, но стал еще наглей. Лобачева подала в народный суд.

8 июля состоялся судебное заседание. Приговор суда не может не вызвать удивления у всякого сколько-нибудь знакомого со всей этой историей. А ведь суд должен был по всяком случае с женой ознакомиться!

Вот выписка из решения этого суда...

«... Ответчик Серегин проживает в одной квартире с истинной Лобачевой, а последние просят о выселении Серегина. Ввиду того, что последние, якобы, ежедневно скандалят, ругаются нецензурной бранью и бьют детей. Прейдущий истец суд считает неосновательным и не подлежащим удовлетворению, так как скандалы, оскорбления и побои детей Лобачевой, наносимые со стороны Серегина, не установлены...»

Однако здесь же в решении суда огорчается, что свидетели показали о скандалах между судьями с Серегиним, прочитавших скандалы о поведении детей. Суд из расового — тов.

Милекова сама защищала дочь Лобачевой от побоев Серегина. Об издевательствах над детьми знает буквально все соседи. Это дело расследовалось местным комитетом ВЧЗ, где работает Лобачева и председатель месткома М. А. Соколов подтверждает все факты издевательства Серегина над семьей Лобачевых.

И только суд, призванный к тому, чтобы устанавливать положение вещей с наибольшей точностью, «не смог» установить фактов издевательства.

Причину такой странной нольности изобрести найти не трудно. Она кроется в политической слепоте народного суда тов. Верховцева и членов суда Сасаткина и Ланной. Несмотря на то, что их поставили в известность о том, кто такая Серегин, рассказывали о многих фактах его позорного поведения, они не учли этого, не сделали политической оценки его личности и полагались на дело, как на «обычную» семейную историю. Между тем, само прошлое Серегина заставляет быть особо бдительным. В результате формального, казенного подхода к делу хулиган Серегин временно восторжествовал над семьей честной работницы Н. Я. Лобачевой. Подчеркиваем — временно потому, что наемный старый перестроит этого дела.

В. НОВИЦКАЯ.



Для девушек, приехавших работать на Дальний Восток по призыву В. Хотугуровой, в Комсомольске выстроен новый жилой дом на 400 человек.

На снимке: группа девушек, работающих на машиностроительном заводе в Комсомольске, направляется на комсомольское собрание. Слева направо—Надя Панкова, Вера Кривошвенна, Зина Смылова и Года Зарубина

Фото Б. Фишмана (Союзфото)

Координаты дрейфующей станции

Москва, 13 августа. Утром 12 августа зимовщики дрейфующей станции «Северный полюс» передали по радио очередную метеорологическую сводку.

Координаты станции следующие: 87 градусов 36 минут широты и 1

градус восточной долготы. Таким образом, льдина, на которой живут четверо отважных—Герой Советского Союза тов. Паппан, тт. Креншель, Ширфов и Федоров,—дрейфует уже не в западном, а в восточном подшарии.

На фронтах в Испании

АРАГОНСКИЙ ФРОНТ

В секторе Уэска республиканские части провели успешную атаку позиций мятежников и захватили две важных высоты.

На всем Арагонском фронте, особенно в Сьерра де Аль Куберрае, происходит усиленная артиллерийская перестрелка. Правительственные войска уничтожили позиции мятежников на склоне гор около Пардигура (24 километра северо-восточнее Сарагоссы).

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

В секторе южнее реки Тахо мятежники в ночь на 12 августа предприняли атаку на пункт Ласиса. Атака отбита. В секторе Сан-Мартин де Монтальян (в районе Тааверы) была слышна частая перестрелка в лагере мятежников. Республиканские части продолжают производить разведки на правом берегу реки Гвадамес.

Согласно сообщению из Лондона, генерал Муха вернулся в Мадрид и приступил к исполнению своих обязанностей командующего Центральным фронтом.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

Правительственные войска предприняли 12 августа неожиданную атаку на Бордовском фронте и заняли Лоперу (15—16 километров к юго-востоку от Моторо). Мятежники, подтянув резервы, предприняли контратаку. После ожесточенного боя республиканцы вынуждены были оставить деревню. Республиканцы в полном порядке вернулись на свои позиции. Расположенные на расстоянии одного километра от Лоперы. Потери республиканцев незначительны. Противник понес большие потери. По имеющимся сведениям, республиканцы захватили 16 пленных, два пулемета и большое количество другого вооружения. Мятежники начали эвакуацию гражданского населения из Коркуны (к востоку от Кордовы) и из Лоперы.



Автопробег в честь 20-летия Великой Пролетарской революции. На снимке (слева направо) пом. командира пробега Великанов, командир пробега Мирейский, представитель Главдот авиационных Чугунов и пом. командира пробега по политической части Дмитриев. Фото Сабельникова (Союзфото).

Москва—товарищу Сталину

Дорогой товарищ Сталин!

В городе Горьком на родине, где я второй день в гостях у земляков,—получил радостную весть. Правительство наградило званием самолета «АНТ—25» орденом Красного Знамени. Трудно выразить словами то волнующее чувство глубокой благодарности, которое охватило меня, когда я узнал об этой новой высокой награде.

Верный сын великого советского народа, безгранично преданный его авангарду—большевистской партии, ее Ленинскому ЦК и тебе, наш любимейший вождь, отец и учитель, я рапорогую о том, что снова готов подняться в воздух, готов к новым заданиям во славу своей социалистической родины.

Думаю, что выражу мнение своих товарищей Байдукова и Белянова, если в ответ на новую награду дам Вам обещание—любое Ваше задание, любое задание партии и правительства будет выполнено. Я не лично буду летать до тех пор, пока правая рука способна дергать штурвал управления самолета, а глаза—видеть землю.

Город Горький

Ваш Валерий ЧИЛОС.

Улучшить оборудование колхозных рынков

Приказ Наркома внутренней торговли тов. Вейдера

Ежедневно тысячи колхозников привозят в города страны свои излишки. Овощи, фрукты, молочные продукты, мясо—все это продается на колхозных рынках в огромных количествах.

Из Ташкента, Еревана, Калинин и других городов сообщают, что колхозникам, привозящим продукты, нехватает места на рынках. Многие

из них располагаются со своими товарами на земле.

Учитывая огромный подвоз продуктов на рынки, нарком внутренней торговли СССР тов. Вейдер отдал распоряжение республиканским, краевым, областным и всем городским торговым странам немедленно заняться оборудованием и расширением сети лотков, рядов и крытых столов на колхозных рынках.

ЗА РУБЕЖОМ

ПРОТИВОВОЗДУШНЫЕ МАНЕВРЫ В АНГИИ

ЛОНДОН, 9 августа. Сегодня на юге и востоке Англии начнутся противозвушнные маневры. В учебных прыгнут участие 400 самолетов совместно с частями противозвушной обороны и наблюдения. Будут испытаны различные методы воздушных налетов и бомбардировки с целью проверить эффективность противозвушной обороны.

В газете «Пилз» сообщается, что одним из новых приемов борьбы с воздушными налетами является тактика профессора Энтони, заключающаяся в передаче действия химических веществ и газа по радио.

Энтони заявил: «Внезапные тактики, что эти заявления мы как бы выдаем наш секрет. Однако у нас имеются такие существенные детали в передаточном аппарате, которые дают нам большое преимущество: посредством этой аппаратуры».

ПРЕБЫВАНИЕ ТТ. ГРОМОВА, ЮМАШЕВА И ДАНИЛИНА В ПАРИЖЕ

ПАРИЖ, 12 августа. Советские летчики тт. Громов, Юмашев и Данилин были сегодня приняты министром авиации и генеральным авиационным делегатом при Международной выставке, которые устроили в честь советских летчиков завтрак. На завтраке присутствовало много видных деятелей французской авиации. Советских летчиков тепло приветствовал товарищ министра авиации Парижа.

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

В коммюнике штаба японских войск в Северном Китае, выпущенном 12 августа в 10 часов утра, объявляется, что сегодня в 2 часа утра около 500—600 китайских солдат с помощью бронетанков и минометов атаковали японские позиции на станции Янсян (в 20 километрах южнее Бейпина по Бейпин—Ханькоуской железной дороге). В 5 часов 30 минут утра атака китайских войск была отбита.

ЧЕТВЕРО УЗНИКОВ СКОТТСБОРО ОСВОБОЖДЕНЫ

Статья Анджело ХЕРНДОНА, секретаря ЦК комсомола США

Прошло шесть долгих лет борьбы, но никто в мире—ни друзья, ни враги—не забыл страшной драмы, самой жестокой после дела Сакко и Ванпетти, драмы девяти негрятских юношей—узников Скоттсборо. Тысячи митингов протеста! Десятки тысяч телеграмм! Бесчисленное количество гневных статей! Весь мир, все передовое человечество протестовало, возмущалось, требовало свободы девяти юношам, чья единственная вина заключалась лишь в том, что они родились черными. Обелились юристы, писатели, журналисты, либеральные организации, юношеские союзы и вместе требовали одного:

— Освободите невинных!

Утром пазни на электрическом стуле продолжала весть все эти шесть лет над юношами-неграми. Сегодня я с радостной сообщаям владыки Советского Союза, чей могучий голос мы слышали в стране дни апреля 1931 г., когда суд Скоттсборо вынес свой приговор, что четверо из девяти освобождены. 25 июля 1937 г. они увидели солнце. Перед ними раскрыли стальную дверь мрачной камеры, и тысячи друзей сжали в объятиях пролетариев-негров. Мы не можем уже сказать «маленьких негров». Ведь каждому из них теперь уже на шесть лет больше, а даже самому «маленькому» узнику Скоттсборо, которому в дни суда было 14 лет, теперь 20.

25 июля был наш праздник. Равнодушные те, кто боролся за свободу юношей-негров. И в этом торжестве принимали участие сотни тысяч. Весть об освобождении четырех облетела весь мир. Из самых отдален-

ных концов земли мы сейчас получаем теплые, дружеские поздравления и приветия. В Парламе—в этом историческом центре Нью-Йорка—на улицы вышли матери. Они рыдали, но это были слезы счастья. Мы слышали, как одна негрятская мать, обнимая мальчиков Скоттсборо, сказала им:

— Я знала, что никогда пазани не посмеют тронуть волоса на ваших головах. Ведь пазани трусливы. Когда все человечество мешает им включать ток, они не посмеют прикоснуться к вам.

В течение шести лет власти штата Алабама настаивали на высшей мере наказания для негрятских юношей—смерти на электрическом стуле. Советским читателям и вкратце изложу подробности этого дела. В марте 1931 г. девять совсем молодых безработных сели в товарный состав на станции Чатануга. Им сказали, что в городе Мемфисе есть работа. Они притеснились со своими родителями и уехали.

Кроме черных юношей в вагоне были еще белые. Это—профессиональные бродяги, которых так много в Америке. Они хотели вышвырнуть на-ходу негров. Они не хотели, как заявляли на весь вагон, «родиться достоинство белого человека», т. е. похлопаться в союестве с черными. И когда бродяги потащили к выходу одного из девяти негрятских юношей, остальные восемь товарищей вступились за своего родного. Они вытолкнули бродягу из вагона, и когда поезд пришел на ст. Дейнтрок, один из белых бродяг, угнетенный за последнюю плат-

форму состава, сообщил администрации станции, что негры изнасиловали белую женщину. Этого было достаточно, чтобы огромная толпа, собравшаяся на станции, поверила мерзавцу и потребовала суда. Лишь над девятью из них везиновыми юношами. Их отправили в Скоттсборо.

Суд был скорый. Председатель суда Хоккинс заявил толпе, собравшейся у здания, что «мы их казним». Прокурор просил «отправить черных тварей на тот свет».

Желтая печать штата Алабама создала ореол славы некоей Виктории Прайс, которая дала ложную клятву в том, что он полегчает насилию. Доктор Бринкс, исследовавший эту женщину, не нашел никаких следов насилия. Но судьям было важно—одно, добиться смертного приговора.

Первыми подняли голос протеста против этого позорного дела коммунисты. Они первыми стали говорить правду о нечеловеческой эксплуатации негров, о варварских законах юга. И голос их был услышан всюду, во всех странах мира, во всех городах Европы и Америки.

Голос протеста прогрессивного человечества в защиту невинных жертв помог через шесть долгих лет вырвать из рук алабамацких палачей четыре жертвы. И сейчас, когда за стальными дверями тюрьмы томится еще пять узников, комсомол Америки кланется, что он так же, как и до сих пор, с неустанной энергией, со страстью и без устали будет бороться за освобождение остальных юношей-негров.

**Сохранить каждый колос, каждое зерно
богатого урожая!**

В колхозе „Северная заря“ не берегут урожай

Обильный урожай колхозы обязаны убрать в срок и без малейших потерь. Своевременная уборка урожая и сохранение его до одного зерна даст возможность обеспечить высокую стоимость урожая. И все же, даже при таких богатых возможностях, не чувствуется настоящей борьбы за своевременную уборку и сохранение урожая.

В колхозе „Северная заря“, Спасского сельсовета, из 168 гектаров озимых убрано только 80. На уборке зерновых в колхозе работает лишь три машины, тогда как имеется семь. Комбайном сжат и обмолочен хлеб всего лишь с 19 гектаров, несмотря на то, что комбайн стоит в колхозе уже две недели. В колхозе „На страже“ на жнитве работает только од-

на лобогрейка, а могли бы работать три.

Если такими темпами пойдет работа на жнитве и дальше, то богатый урожай может быть наполнен потерями.

При жнитве масса колосьев остается в поле. В колхозе „Северная заря“ на каждом квадратном метре остается 10-12 колосьев, которые никто не подбирает.

Ни в одном колхозе нет показательной выработки каждого колхозника, каждой бригады. Есть колхозники, прекрасно работающие на уборке: А. В. Садоков, А. Яценков, Н. Григорьев, А. Павлов, А. Ковшаров, Н. Кузнецов. Однако показатели ударников полей не ставятся в пример другим.

В. САДОВ.



На снимке: вид на р. Волгодружну с водной станцией союза металлостов.

Фото Н. Орлова.

Новости дня

СОВЕЩАНИЕ РАБОТНИКОВ СТЕНГАЗЕТ

Подотделом 2-го волгодского отделения Северной ж. д. 16-го августа созывается совещание редакторов и рабкоров стенных газет ула по вопросу — «Как работать над газетой». На совещание приглашается около 50 человек.

ВЫИГРАЛИ ПО XI ЛОТЕРЕЕ ОСОБАХИХИМА

По XI лотерее Осоавиахима сберкассами выплачено 398 выигрышей на сумму 4620 рублей. Через мага-

зин Снабсовиахима поступили заявки на получение по выигрышам 2 мелкокалиберных винтовок, карманных часов и детского ружья.

НОВЫЕ ЦЕНЫ НА ОВОЩИ

Горнутаутом проведено новое снижение цен на овощи. Огурцы свежие 1-й сорт — 70 коп., 2-й сорт — 55 коп. свежесорванные 1-й сорт — 80 коп. и 2-й сорт — 60 коп. Капуста пресная — 48 и 42 коп., картофель — 60 коп. кабачки — 25 коп., свекла — 35 коп. и морковь — 60 коп. за килограмм.

К встрече Дня авиации

Городская комиссия по подготовке и проведению Дня авиации 18 августа наметила провести по городу и району следующие мероприятия:

С 15 до 18 августа на предприятиях, в цехах и учреждениях прощаются беседы, доклады, чтивки, посвященные Дню авиации.

17 августа, в 18 часов, проводится торжественное заседание городского

совета совместно с общественными организациями.

Предложено художественно оформить в день 18 августа здания города. В 11 часов состоится парад физкультурников на площади Революции. Осоавиахимом проводится конкурс моделей, полеты планеров и т. п.

На стадионе в 17 часов 30 мин. футбол.

ХРОНИКА

Президиум Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета утвердил тов. Таврского Константина Николаевича первым заместителем председателя Государственной плановой комиссии РСФСР.

В горьке ВЛКСМ

11 августа горком ВЛКСМ провел инструктивное совещание с активистами комсомольцами, участниками рейда «легкой кавалерии» по вопросу о подготовке школ к новому учебному году. Рейд «легкой кавалерии» начался 12 августа. Пройдутся как городские, так и сельские начальные и средние школы.

РАБОТА ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДА за 11 августа

(в процентах к суточному плану)	
Хлебозавод	100,5
Завод ступенного молока	85,0
Лесозавод горстройтреста:	
распиловка	34,1
Кирпичный завод № 4:	
сварка	55,0
обжиг	49,6
Кирпичный завод № 5:	
сварка	79,7
обжиг	95,9
аппетит	110,0
Пивзавод:	
пиво	130,6
напитки	100,4
Ст. Волгод-1:	
погрузка	100,0
выгрузка	97,0
отправлено поездов товаров	93,8
из них по расписанию	53,1

ИЗВЕЩЕНИЕ

Сегодня в 18 часов в помещении парткабинета горкома ВКП(б) состоялся инструктивный доклад для докладчиков и секретарей, посвященный «Дню авиации».

Парткомом — обеспечены явку докладчиков и секретарей. Материалы: «Бюлетень агитатора» № 20 за 1937 год, журнал «Прогрессивист» № 15 за 1937 год.

Пропатит ГК ВКП(б).

Зам. отв. редактора Н. УШКОВ.

Кинотеатр им. ГОРЬКОГО

ПОСЛЕДНИЕ ДНИ
звуковой фильм

ВОЗВРАЩЕНИЕ МАКСИМА

— вторая серия картины
ЮНОСТЬ МАКСИМА
НАЧАЛО СЕАНСОВ:
в 6, 8 и 10 час. вечера.

Клуб парка ВПВРЗ

14, 15 и 16 августа
Приключенч. звуковой фильм

ЗОЛОТОЕ ОЗЕРО

Начало сеансов в 8 и 10 ч. веч.
17 и 18 августа художественный фильм

ПОЭТ И ЦАРЬ.

НАЧАЛО СЕАНСОВ: в 6, 8 и 10 час. вечера.

Для сведения гражданского населения
Вологодского района

Организованная приходная касса при горко производит прием налоговых и страховых платежей в помещения горсовета (комната № 17) еженедельно, кроме общих выходных дней 30, 6, 12, 18 и 24.
С 9 час. утра до 3 час. дня.
ГОРКО.

ОБЪЯВЛЕНИЕ.

16 августа в 7 час. вечера в помещении Дома санитарного просвещения (Каменный мост, клуб медсантру) госсанэпидемстанции созывается совещание представителей различных комитетов, общественных санитарных уполномоченных, правлений жактов и санитари.

Повестка дня: Инструктаж по проведению санитарно-профилактических мероприятий по борьбе с желудочно-кишечными заболеваниями.

ПРОДЛЕН ПРИЕМ ЗАЯВЛЕНИЙ на все отделения Вологодского УЧИТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА и исторический факультет педагогического института.

УЧЕБНЫЙ КОМБИНАТ СОЮЗОРГУЧЕТА

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ ЗАЯВЛЕНИЙ

На 4-месячные курсы бухгалтеров лесной промышленности.

Принимаются лица в возрасте от 18 до 35 лет, имеющие образование в объеме неполной средней школы (семь классов) и стаж учетной работы не менее двух лет. Принятые на курсы обеспечиваются общежитием и стипендией в размере от 200 до 280 руб. в месяц по успеваемости. Окончившие курсы откомандировываются на работу в лесхозы треста Селес Северной области.

К заявлению прилагать: удостоверение об образовании, справку о возрасте, выписку из трудовой книжки, заверенную хозоргком, отзыв о последнем месте работы, две фотографии, автобиографию и паспорт (предъявить лично).

Принимаются испытания по русскому языку, математике, поллитграмме и основам бухгалтерского учета. Прием заявлений до 20 августа 1937 года.

Адрес: учкомбината — Советская ул., д. 15, (здание веттехникума), тел. № 1, два звонка.

Вологодская фельдшерско-акушерская школа
БЕРЕТ В АРЕНДУ КОМНАТЫ И КВАРТИРЫ ДЛЯ СТУДЕНТОВ

на время с 1 сентября до 1 июля 1938 года. Оплата по соглашению. Предложения принимаются письменным и устно с 9 ч. утра до 3 ч. дня, кроме общих выходных дней.

Адрес: Вологда, ул. Герцена, д. 49.

Лица, сдавшие в сберкассу на хранение облигации ранее вышедших внутренних государственных займов, должны обменять означенные облигации на заем второй пятилетки (выпуск 4-го года) лично в сберкассу № 67, или прислать об этом письменное заявление вместе с квитанцией о сдаче облигаций.

Облигации прежних займов, не возвращенные к хранению из обязательных сроков с 1 сентября с.г. терять с этого срока свою силу и обмен не подлежат.

ТРЕБУЮТСЯ

Волготру срочно БУХГАЛТЕР-РЕВИЗОР. Оплата по соглашению. Обращаться в часы занятий — ул. Хлопцова, 5.

Райтранспортисты (набор. Свободы, д. № 2) бухгалтеров, счетоводов, записки, продавцы, зав. столовой и поваря.

База Заготовлено рабочие. Оплата сдельная. Обращаться: ул. Клары Цеткин 27, к тов. (котикову или на телефону (Селу Григорьевскому) в любое время рабочего дня.

Вологодским судопроизводным мастерским квалифицированные токари по металлу.

Типография „Северный печатник“
СРОЧНО ТРЕБ. ГЛАВ. БУХГАЛТЕР
желательно, знающий производство. Об условиях связываться: ул. Карла Маркса, 70.

Вологодскому финансово-экономическому техникуму
ТРЕБУЮТСЯ КВАРТИРЫ
для размещения студентов на 1937—38 уч. год. Плата по соглашению. Обращаться: Советская, 15 ФЭТ, телефон 100.

Вологодскому театру юного зрителя
ТРЕБУЮТСЯ с 1-го КОМНАТЫ И КВАРТИРЫ для актеров. Заявления направлять в контору театра, детский парк.

ВОЛОГДСКИЙ ГОРФИНОТДЕЛ
ОБЪЯВЛЯЕТ,

что организованная приходная касса при горко производит прием налоговых и страховых платежей в помещения горсовета (комната 17) еженедельно, кроме общих выходных дней 30, 6, 12, 18 и 24. С 9 час. утра до 3 ч. дня.

Сотрудники Севтралеса, проживающие в его доме в г. Архангельске, производят ОБМЕН ЖИЛПЛОЩАДИ в ДВЕ КОМНАТЫ НА ЖИЛПЛОЩАДЬ в г. ВОЛОГДЕ.

За справками и для переговоров обращаться к команданту Севтралеса: г. Вологда, ул. Лассала, 28-а.

ПРОПАЛА КОРОВА
(№ 4485) черная. Сообщить в Мискохозяйств.

Жена и сын с глубоким прискорбием извещают о смерти дорогого отца и мужа

ВАСИЛИЯ ФЕДОРОВИЧА ЕМЕЛЬЯНОВА,

последовавшей 9 августа. Вынос тела из горбольницы, похороны — на Горбачевском кладбище сегодня в 4 часа 30 минут вечера.