

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ПОРТОВИК

АВГУСТ

15

Воскресенье

1937 г.

№ 75

Выход. 10 раз в нед.

Орган парткома ВКП(б) и порткоммора Новороссийского порта.

СЧАСТЛИВЫЙ ПУТЬ,
ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ,
ДРУЗЬЯ И БРАТья,
СЧАСТЛИВЫЙ ПУТЬ!

Фото Ф. Кислова (Союзфото).

СООБЩЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ О ПЕРЕЛЁТЕ МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС —СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Правительство удовлетворило ходатайство Героя Советского Союза тов. С. А. Леваневского, летчика тов. Н. Г. Кастанаева, 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. Болховитина, с четырьмя моторами «АМ 34-РНБ». Экипаж самолета: Герой Советского Союза С. А. Леваневский — командир, летчик Н. Г. Кастанаев — второй пилот, капитан В. И. Левченко — штурман, борт-механики: Г. Т. Побежимов, Н. Н. Годовиков, радист-военный первого ранга Н. Я. Галковский.

Правительственная Комиссия по организации перелета: М. РУХИМОВИЧ, М. КАГАНОВИЧ, А. ТУПОЛЕВ, Я. АЛКЕНИС, О. ШМИДТ.
12-VIII—37 г.

РАДИОГРАММЫ С БОРТА САМОЛЕТА „СССР Н-209“

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

ГАЛКОВСКИЙ.

18 часов 45 мин. Вас слышу на волне 32,8. Слышу хорошо. Пролетим траверз Загорска. Все в порядке.

ЛЕВЧЕНКО, ГАЛКОВСКИЙ.

18 часов 49 мин. Начнем работу по расписанию. Все в порядке.

ГАЛКОВСКИЙ.

Высота 2600 метров

23 часа 53 минуты. В 23 часа 5 минут прошли остров Моржовец. Высота полета — 2600 метров.

В 23 часа идем ночью. Леваневский и Кастанаев ведут самолет по приборам. В самолете горят все аварийные огни. Все в порядке.

ГАЛКОВСКИЙ, ЛЕВЧЕНКО.

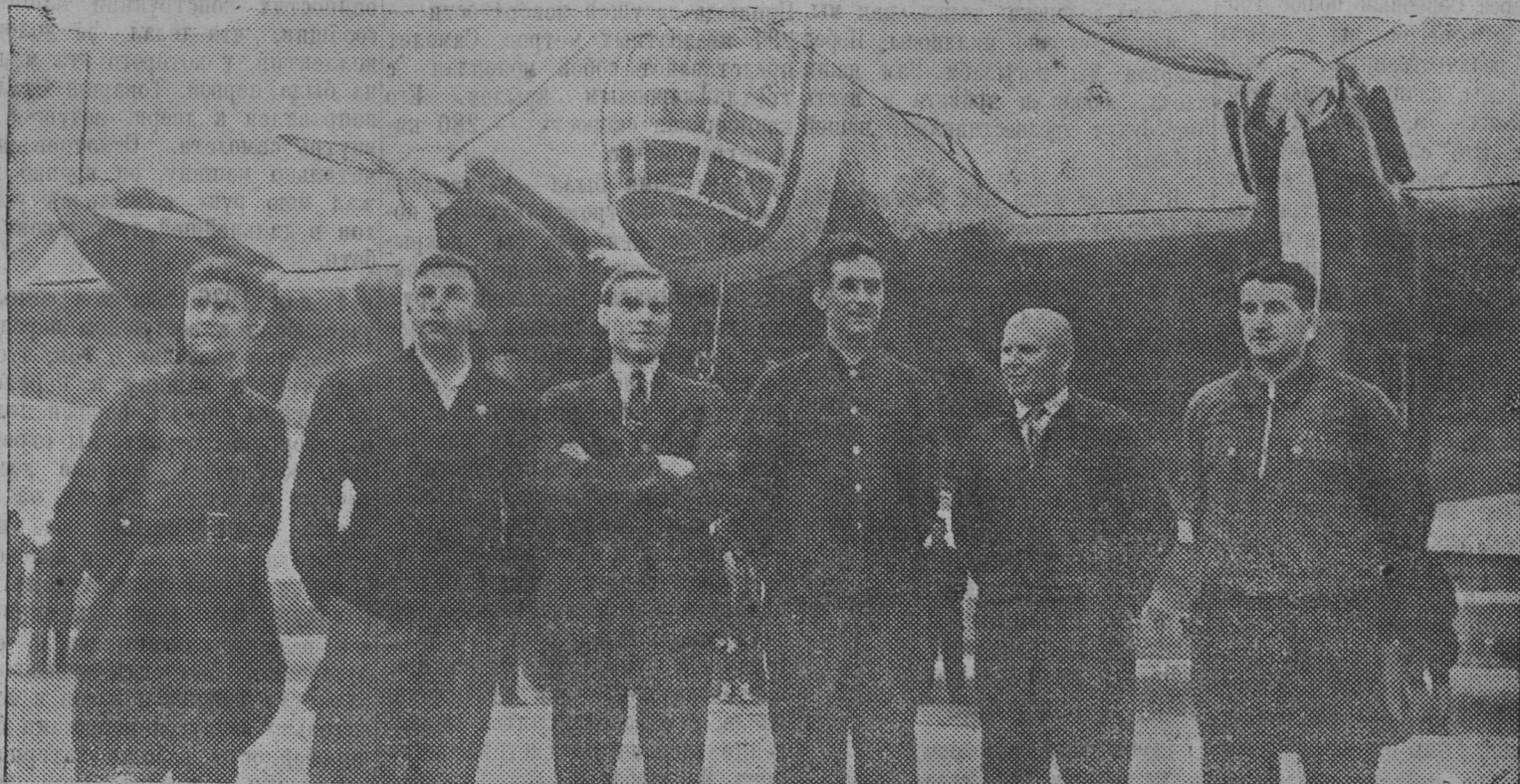
Над Баренцовым морем

0 часов 55 минут. Слушайте меня на волне 26,54 метра. Как меня слышите? В 0 часов 39 минут прошли в Баренцово море. Широта 83 градуса 31 минута, долгота 44 градуса 10 минут. Позади осталась ночь. Ожидаем солнца. Высота полета — 2500. Все в порядке.

ГАЛКОВСКИЙ, ЛЕВЧЕНКО.

Самочувствие хорошее.

ГАЛКОВСКИЙ, ЛЕВЧЕНКО.



ЭКИПАЖ САМОЛЕТА «Н-209»: (слева направо) радист Н. Я. Галковский, 2-й пилот Н. Г. Кастанаев, командир экипажа С. А. Леваневский, 2-й борт-механик Г. Побежимов, 1-й борт-механик Н. Н. Годовиков, штурман В. И. Левченко.

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

На старте перелета Москва—Северный полюс—Северная Америка

Май, июнь, июль, август 1937 — специальные сапоги. Кроме того, года золотыми страницами войдут в историю завоевания Арктики полет товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова через Северный полюс в Америку, второй рекордный полет из Москвы в США товарищей Громова, Юмашева и Данилина... И вот ровно через месяц после старта товарища Громова над ледяными полями Арктики понесется 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, добиваются 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, топоры, спальные мешки,

к шести. На стартовую горку при- был заместитель Народного Комиссара обороны командир второго ранга тов. Алкенис.

В 6 часов вечера отдается приказ: — Запустить моторы... Мощно заревели 4 мотора. Стремительно завертелись, загудели пропеллеры.

Герой Советского Союза тов. Леваневский, второй пилот тов. Кастанаев стоят под крылом своей птицы. Обыденные 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. Убирается трап.

Дорожка очищается от машин 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.

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

Стоявший как раз на линии взлета тов. Алкенис заметил: — Молодец Кастанаев. Он совершил прекрасный взлет. 35 тонн были подняты в воздух за 35 секунд...

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

— Прекрасно оторвался Кастанаев. 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 вписать в историю страны Советов новую блестящую победу, овеять новой славой свою родину.

Счастливого пути, дорогие товарищи!

Горячими продолжительными ап- варищи!

Экипаж самолета „Н-209“ —товарищу СТАЛИНУ

В эти минуты старта, когда большой транспортный самолет «Н-209» стоит на Шелковском 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 дерзания, 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, на-

шли в нас такие силы, которые приводят только к победе. И мы уверены в победе!

До свидания, товарищ Сталин! Мы обещаем Вам выиграть сражение 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 полярными пространствами, над полюсом, над Аляской — всюду мы будем чувствовать Вашу теплоту и ласку, которыми Вы окружали советских летчиков. Мысли о нашей родине и о Вас, дорогой Иосиф Виссарионович, будут для нас источниками силы, энергии, решимости, воли.

До скорого свидания!

Экипаж самолета «Н-209»:
С. ЛЕВАНЕВСКИЙ
Н. КАСТАНАЕВ
В. ЛЕВЧЕНКО
Г. ПОБЕЖИМОВ
Н. ГАЛКОВСКИЙ
Н. ГОДОВИКОВ

Щелковский аэродром,
12 августа 1937 года.

Москва,

товарищу СТАЛИНУ

Дорогой товарищ Сталин!

В городе Горьком, на родине, где я второй день в гостях у земляков, — получил радостную весть. Правительство наградило экипаж 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 рапортую 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 Белякова, если в ответ на новую награду дам вам обещание — любое Ваше задание, любое задание партии и правительства будет выполнено. Я же лично буду летать до тех пор, пока правая рука способна держать штурвал управления самолета, а глаза — видеть землю.

Ваш Валерий ЧКАЛОВ.
Г. Горький.

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА С. А. ЛЕВАНЕВСКИЙ

НА ТРАНСПОРТНОМ САМОЛЕТЕ

ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Большевики нарушили вековое молчание Арктики. Мертвая раньше зона ледяного безмолвия, лежащая между двумя материками, на трассе кратчайшего воздушного трансарктического пути, теперь ожила. Герои Советского Союза т.т. Чкалов и Громов доказали реальность создания нового международного трансарктического воздушного пути между Европой и Америкой. Только большевики, только наша великая родина, создавшая первоклассную авиационную технику, построившая прекрасные самолеты, могли поставить и разрешить в самый кратчайший срок эту историческую задачу.

Трасса Советский Союз — Се-

КАК СОЗДАВАЛСЯ САМОЛЕТ „СССР Н-209“

Самолет «СССР Н-209», на котором отправились в героический дальний путь наши славные соколы, построен в 1935 году. Это транспортная машина с 4 моторами по 850 лошадиных сил. Размах его крыльев — 40 метров. Площадь несущей поверхности — 237 квадратных метров. Самолет представляет собой моноплан с трехлажеронным крылом. Его крейсерская скорость — 280 километров в час.

Перед нами была поставлена задача — построить самолет, который способен был бы покрывать достаточно большие расстояния, поднимать большой груз, садиться на различных аэродромах с небольшой посадочной скоростью. Машина должна быть достаточно аэродинамична и обладать всеми средствами для понижения посадочной скорости и лобового сопротивления. Отсюда аэродинамическая схема машины — моноплан с обтекаемым носом, полуубирающимися шасси, со специальными обтекателями на радиаторах, с закрытыми кабинами. Воздушно-масляные радиаторы, предназначенные для охлаждения масла, с самолета сняты. Охлаждение сделано по системе инженера Майзенберга.

Кроме того, на машине имеется много нововведений. Была проделана большая работа по конструированию вспомогательных моторов и агрегатов для подъема колес, подъема и опускания шасси, открытия и закрытия щитков, уборки костыля, запуска моторов и подъема грузов.

Над всеми этими вопросами работало несколько бригад во главе с Я. М. Курицес, М. М. Шишмаревым, Н. И. Базенковым. Особо деятельное участие в оборудовании самолета принимали инженеры Самбуров, Кивиченко, Вербицкий, Исаев, Горелик, Закс, Федоров, Песочный, Кан, Свердлов, Чериковский и Лещев. Испытание машины в воздухе проводили летчик-испытатель Кастанаев, инженер Фролов и борт-механики Годовиков и Меркулов.

2 мая 1935 года самолет «СССР Н-209» осматривали т.т. Сталин, Ворошилов, Каганович, Орджоникидзе и Алкснис. Когда товарищ Сталин подошел к моему самолету, товарищ Алкснис рассказал ему об основных данных и особенностях конструкции машины, сообщив, что делал ее молодой коллектив, у которого эта машина была первой. Товарищ Сталин направился к двери, ведущей во внутрь самолета. Осмотрев внимательно машину, он крепко пожал мою руку и пожелал успехов в дальнейшей творческой работе.

1 мая 1936 года мой самолет участвовал в воздушном параде. Получив указание о том, чтобы подготовить машину к перелету из Москвы через Северный полюс в Северную Америку, мы стремились обеспечить машине достаточную дальность полета, на которую, кстати сказать, она нормально не рассчитана, и приспособить ее к трансарктическому перелету. Нам пришлось сменить все радио-аэронавигационное оборудование, поставить добавочные баки для бензина и масла и основательно заняться вопросами бесперебойности работы материальной части при длительном перелете, исключая возможность промежуточной посадки самолета.

Самолету придется лететь временами на большой высоте, чтобы тщательно изучить возможность полета в заоблачных арктических высотах. С этой целью мы установили на самолете моторы с наддувом. Эти моторы повышают высоту полета, а значит уменьшают опасность обледенения.

В этой работе вместе с конструкторским бюро участвовал ряд заводов, снабжающих самолет готовыми агрегатами. Работой по подготовке машины руководил штаб перелета во главе с полковником Василием Ивановичем Чекаловым.

Особо хотелось бы здесь отметить исключительное внимание к работе всех сотрудников конструкторского бюро, начиная от

копировальщицы до руководителя бригады. В течение 15 дней были изготовлены чертежи всех новых установок и в течение 20 дней с начала проектирования были изготовлены все детали и установлены на машине.

Затем начался период испытания машины в воздухе. Летали днем, а ночью работали, устраняя обнаруженные во время испытаний неполадки. Инженеры Черток, Фролов, Чижиков, Траскин, Розенфельд, Курицес, Самбуров, Галкин, Зиновьев, Кавецкий, Архидьяковский, мастера Майоров, Мариков, Скворцов, Куликов, Илюхин, Меркулов, Лавров, Каменщиков и другие дни и ночи проводили на аэродроме. В течение 12 дней экипаж испытывал машину в воздухе, выявлял недочеты, а бригада быстро устраняла их.

Когда основные испытания были закончены, самолет снова возвратился в цех завода и там все недочеты были исправлены. Кое-что при испытании машины было поставлено временно, а потом делалось капитально.

Когда машина была полностью проверена на заводе, ее снова перенесли на Щелковский аэродром.

В заключение мне хочется сказать, что эта машина не будет последней. Для моей прекрасной родины я отдаю все свои силы, чтобы создать еще более мощную, еще более быстроходную, еще более грузоподъемную и высотную машину, такую машину, которая отвечала бы прогрессу современной авиационной техники.

В. Ф. БОЛХОВИТИНОВ.
Конструктор самолета
«СССР Н-209».

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 разрешен не будет. В феврале 1936 года на специальном заседании правительства был поставлен вопрос об освоении Северного полюса, о посылке на полюс воздушной экспедиции. Решено было эту операцию провести в 1937 году.

Осенью 1936 года я решил изучить второй вариант трансарктического воздушного пути. Вылетев из Лос-Анжелоса, я взял курс на Аляску и дальше — через Чукотку, Якутию, Сибирь — в Москву. В Америке мне дружески 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 к родным советским берегам — к сердцу родины — Москве. В пути мы знакомились с посадочными площадками, 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 из СССР в Америку должен пролетать 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.

Мечта, которую мне не удалось осуществить в 1935 году, стала реальной. Я отправляюсь в по-

Навстречу 20-й годовщине Октябрьской
социалистической революции

Будем бороться за первенство

Мы, грузчики бригады № 14 каботажного цеха, обсудив на бригадном собрании письмо бригады Альберции, включаемся в пред- октябрьское соревнование.

Мы даем обязательство добиться права стать в передовой колонне в разнородной демонстрации, а также подписать письмо испанским грузикам. На основе стахановских методов труда мы будем добиваться ежедневного выполнения и перевыполнения норм. Вызываем на соревнование за лучшие результаты ра-

боты бригаду товарища Крапивни- кого.

Новый Избирательный закон, новая Сталинская Конституция, которую мы изучаем у себя в бригаде, давшая народам нашей родины ста- тивую, свободную жизнь, будет каждый день и каждый час вдох- шевлять нас на новые производ- ственные победы.

По поручению бригады № 14 каботажного цеха —
бригадир ХАРЫБИН.

Звенья Хаджинова и Карпенко перевыполняют нормы

Звенья Карпенко и Хаджинова, входящие в состав бригады Аль- бриции (каботажный цех) выполня- ют взятые бригадой обязательства в предоктябрьском соревновании.

10 июля звено Хаджинова, рабо- тая в складе и на погрузке парус- но-моторных судов, погрузило 92 тонны вместо заданных 78. Смен- ное задание, несмотря на неблаго- приятные условия работы, было выполнено на 117,5 процента.

В этот же день звено Карпенко грузило разные грузы на теплохо- ды «Армения» и «Украина». Зве- но сократило время, данное на по- грузку, выполнив задание на 126 процентов.

В этот же день неплохо работа- ю звено Маслехи из бригады Кра- пивницкого и звено Хачатурьянца, цев, перевозя разные грузы на ма- ршруте № 20, выполнил сменное за- дание на 120 процентов, сделал 105 тонно-километров вместо 84 по- на 119,6 процента. Звено Хачатур- норме.

Арест фашистских шпионов в Марселе

ПАРИЖ, 13. Арестованный мар- сельской полицией служащий те- леграфа Сентенак признал на до- просе свою причастность к краже и передаче испанским мятежникам шифрованных телеграмм, адресо- ванных в Валенсию. Один из обви- няемых Монтрише (член француз- ской монархической организации), французской территории.

лет через Северный полюс на Аляску.

Свой перелет я совершаю по маршруту, который впоследствии, всего вероятнее, и будет трассой воздушной линии Москва — Се- верная Америка. До полюса мы летим почти по тому же пути, по которому шли Чкалов и Гро- мов: Москва — Архангельск — остров Рудольфа — Северный по- лус. От полюса наш маршрут проходит по меридиану, противу- лежащему меридиану Москвы. По- садку думаем сделать в городе Фербенксе, на Аляске.

Почему мы наметили посадку в Фербенксе? Во-первых потому, что Фербенкс является самым боль- шим, промышленным городом на Аляске, это крупный центр с морским и сухопутным аэродрома- ми. Кроме того, от этого города начинается воздушная, хорошо облетанная линия в сторону США.

На самолете «СССР Н-209» установлено 4 мотора констру- ции инженера Микулина. Посколь- ку мне придется идти на боль-

ших высотах, я отказался от эко- номичных моторов, которыми, на- пример, были оборудованы само- леты «АНТ-25». Правда, с эконо- мичными моторами «СССР Н-209» смог бы покрыть расстояние до 10 тысяч километров, т. е. про- лететь от Москвы до Сан-Фран- циско. Но мы сознательно сменя- ли обычные моторы на наддув- ные. На больших высотах мото- ры нуждаются в дополнительном питании кислородом, а это может быть сделано при помощи надду- вов, которыми снабжены наши моторы.

Наддувные моторы, давая воз- можность подниматься на боль- шую высоту, помогут нам избег- нуть встреч с облаками и цикло- нами, т. е. обеспечивают даль- ность полета без затрат горюче- го и масла во время этих непри- ятных встреч.

Мощность мотора — 850 лоша- динных сил. Каждый из моторов снабжен трехлопастным метал- лическим пропеллером. Все про- пеллеры оборудованы специаль- ными антиобледенителями.

НАПРЯЖЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ШАНХАЕ

КИТАЙСКИЕ ВОЙСКА ОКАЗЫВАЮТ
УПОРНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ

ШАНХАЙ, 13. Напряженное по- ложение в Шанхае после «инци- дента» 9 августа достигло преде- ла в связи с прибытием японско- го десанта. Бегство китайского на- селения из районов Чапая и Хонкю на территорию иностран- ных концессий продолжается днем и ночью. К утру сегодняшнего дня около 80 процентов населения по- кинуло Чапай, Чапай и Хонкю опустели. Весь день японские сол- даты были заняты сооружением укреплений, наблюдательных пун- ктов и пулеметных гнезд.

Чрезвычайное напряжение созда- лось в районе Северного вокзала. В ночь на 12 августа китайские войска начали прибывать по же- лезной дороге в Шанхай. Народ стихийно устроил теплую встречу прибывающим солдатам. Китай- ские население бесплатно снабжа- ет солдат пищей и помогает им возводить баррикады.

Сразу по прибытии в Шанхай китайская армия начала возводить укрепления и баррикады. За за- крытыми дверями внутри магази- нов китайские солдаты сооружают баррикады. Пулеметы установлены на балконах и крышах многих до- мов.

*

ЛОНДОН, 12. Корреспондент Рейтер из Бейпина сообщает под- робности сражения у Нанькоу. Японские силы численностью в 1500 человек подошли к Нанькоу, и японский бронепоезд вел обстрел Нанькоу. Начавшееся несколько позже продвижение японской пехо- ты вынудило китайские войска к отступлению. Отступая, китайские войска разрушили дорогу и же- лезнодорожные мосты. Японцы за- няли подножье холмов и начали оттуда артиллерийский обстрел. Снарядами разрушено несколько деревьев и подожжены здания в Нанькоу.

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

Полетный вес «СССР Н-209» 35 тонн. Сократив на оди- ну тысячу километров дальность нашего полета, мы смогли бы взять 25 пассажиров. Я лично ис- пытывал самолет «СССР Н-209» с полетным весом в 25 тонн. С нами два механика, самолет уст- роен так, что во время полета имеется доступ к моторам, мож- но даже производить мелкий ре- монт моторов в воздухе.

Экипаж «СССР Н-209» состоит из 6 человек. Кроме меня — второй пилот Николай Георгие- вич Кастанаев, штурман Виктор Иванович Левченко, борт-механи- ки Григорий Трофимович Побежи- цев и Николай Николаевич Голо- виков, радист Николай Яковлевич Галковский. Запас кислорода мы имеем более, чем на 20 часов по- лета. Экипаж берет с собой теп- лое обмундирование, чтобы пере- одеться, когда будет необходимо. Но мы не думаем мерзнуть даже на больших высотах. В своей ка-

бине мы надеемся сохранить тем- пературу за счет окраски маши- ны. Фюзеляж окрашен в темно- синий цвет, поглощающий, как известно, ультрафиолетовые лу- чи. Однажды, когда тов. Каста- наев совершал тренировочный полет на большой высоте, темпе- ратура воздуха снаружи самолета была минус 21 градус, а внутри самолета — в кабине плюс 10 градусов. Это окончательно за- крепило наше решение окрасить самолет в синий цвет, и мы уве- рены, что будем лететь в нор- мальных температурных услови- ях. Если добавить к этому, что на больших высотах мы пойдем в видимости солнца, то нагрев са- молета будет постоянный. Вооб- ще же, безотносительно к этому перелету, я считаю, что транс- полярные трассы, где самолеты вынуждены идти на больших вы- сотах, должны обслуживаться са- молетами с герметически закры- тыми кабинами.

Свой перелет Москва — Фер- бенкс мы предполагаем закончить за 30 часов.

Фото Р. Кармен.



Кавалерист войск республиканской Испании.

Гражданская война в Испании

Потопление испанского парохода „Кампеадор“

ПАРИЖ, 13. Гавас сообщает, что испанский пароход «Кампеа- дор» подвергся нападению двух эсминцев в районе Келибии близ Кап Бон (к востоку от Туниса). Капитан судна, подобранный прохо- дившим мимо пароходом, заявил, что 11 августа, когда «Кампеадор», направляясь из румынского порта Констанца с грузом бензина в Ва- ленсию, находился в 60 километ- рах от Келибии, на судно замети- ли, что их преследует итальянский эсминiec «Саетта», к которому вскоре присоединилось еще одно судно такого же типа, но без опознавательных знаков. С насту- плением ночи оба эсминца напали на «Кампеадор». Первый снаряд разорвался в машинном отделении судна и убил 5 человек. Два дру- гих снаряда попали в центр паро- хода. Пароход затонул. Спасенные матросы экипажа направлены в Тунис.

По имеющимся сведениям, из 42 человек команды погибло 12 человек.

Волнения в войсках мятежников

ВАЛЕНСИЯ, 12. Волнения в вой- сках мятежников на южном фрон- те происходили помимо Пинос Куэнте (к западу от Гренады) так- же в районе Сиерра Альвира и Алболоте (в 5 километрах к севе- ро-западу от Гренады). В располо- жении мятежников были слышны артиллерийские взрывы и ружей- но-пулеметная перестрелка.

На восточном фронте в секторе Теруэля фашистская артиллерия обстреляла в тылу у мятежников Валья де Фриас.

На северном фронте близ Альто де ля Маса самолет мятежников обстрелял расположение войск мя- тежников, откуда было произведе- но 6 орудийных выстрелов в на- правлении, противоположном рес- публиканскому фронту.

*

ПАРИЖ, 13. По сообщению ис- панского министерства обороны, 12 августа подводные лодки неиз- вестной национальности атаковали в районе Картахены республикан- ские эсминцы «Альмиранте Анте- кера» и «Чуррука». «Чуррука» серьезно поврежден. Имеются трое убитых и 9 раненых.

В Фербенксе мы пробудем не- сколько дней.

По сравнению с самолетом «АНТ-25» наша машина оборудо- вана более мощной радиостанци- ей. Мы думаем, что из Фербенк- са наше радио будет слышно в Москве. У нас есть коротковол- ный и длинноволновый аппара- ты, а также коротковолновая станция, работающая на волне 17 метров. Мы предполагаем в поле- те иметь постоянную связь с землей.

Отправляясь в этот большой и грудный путь, мы понесем в се- бе имя Сталина, как источник мужества, решимости, настойчи- вости, упорства и непреклонно- сти. И поэтому мы уверены в ус- пешном завершении полета.

ДЕНЬ НАШЕГО ПОРТА

ПЛАСТИНКИ С ДОКЛАДОМ ТОВАРИЩА СТАЛИНА

9 августа порткоммтор приобрел 3 комплекта новых патефонных пластинок с докладом товарища Сталина о проекте Конституции Союза ССР на Чрезвычайном 8-м Всесоюзном Съезде Советов и речью товарища Молотова — «Конституция социализма».

★

Один комплект пластинок с докладом товарища Сталина для личного пользования купил тов. Карапетов, заведующий складом восточного района.

ПРЫЖКИ С ПАРАШЮТНОЙ ВЫШКИ

10 августа кружковцы - парашютисты стройинженеры и каботажного цеха в количестве 12 человек сделали по два прыжка с портовой парашютной вышки. Прыжки входят в норму практических занятий для сдачи на значок парашютиста. Четверо кружковцев — Черкасов А., Черныш Д., Чарджиев и Бутеев сейчас готовятся к прыжкам с самолетов, которые они впервые совершат в день авиации 18 августа.

ВИНОГРАД

В магазины Водторгита поступили для продажи столовые сорта азиатского винограда. Сейчас закуплено 3 тонны винограда по цене 2 руб. 80 коп. за килограмм.

★

В промтоварных отделениях магазинов продаются детские пионерские костюмы для девочек и мальчиков, разных размеров.

Почему не выходит стенгазета

Целый ряд месяцев стенная газета гаража порта не выходила. Это ненормальное положение не волновало ни парторга Кислова, ни профорганизацию цеха.

А в гараже неполадок и недочетов, с которыми должна бы бороться стенгазета, хоть отбавляй.

За семь с половиной месяцев этого года вышло только два номера стенгазеты. Материалы были использованы очень резкие, требующие немедленного вмешательства парторганизации и администрации гаража. Но заметки так и провисели несколько месяцев совершенно бесцельно, никаких мер, никакого ответа на них не было дано администрацией.

Насколько возмутительно относятся руководящие работники гаража к стенгазете, видно хотя бы из такого факта: редактор газеты тов. Пересадыо обратился к комсоргу Стулову с просьбой написать материал о перевыборах комсомольских органов. Стулов отказался, а когда Пересадыо стал настаивать — этот, с позволения сказать, комсорг выпнул редактора стенгазеты нецензурными словами.

Парткому порта надо спросить отчета у парторга Кислова, почему не работает лизовая печать в гараже. Комсомольскому комитету не мешает об этом же спросить у комсорга Стулова.

КОМСОМОЛЕЦ.



Краматорский металлургический завод им. Нуйбышева (Донбасс). НА СНИМКЕ: общий вид дома цеха завода.

УВОЛИЛИ ЗА КРИТИКУ

Не так давно начальник стройконторы Носков уволил с работы, якобы «по сокращению объема работ» хорошего гидротехника товарища Капитонова.

Причины искать недалеко. Капитонов участвовал в комиссиях по выявлению причин брака на строительных работах, часто критиковал нерадивое руководство конторы.

Уволив Капитонова, Носков избавился от необходимости выслушивать его критику, а чтобы Капитонов не смог «вредить» своему бывшему начальству в дальнейшем, Носков очернил и оклеветал Капитонова перед руководством треста, добившись увольнения его вообще из системы водного транспорта.

Гнусный поступок Носкова подтверждается тем, что немедленно, несмотря на «сокращение объема работ», на место Капитонова был принят техник управления порта Редовский.

Этой историей не заинтересовались никто — ни партийная, ни профсоюзная организации, ни депутатская группа стройконторы. Не занимаясь этим делом и прокуратура. А заняться бы следовало.

М.

ПОЧЕМУ НЕ ИГРАЮТ В ВОЛЕЙБОЛ?

На недавно оборудованной спортивной площадке возле клуба имени Сталина молодежь порта могла бы весело и с большой пользой для здоровья и физкультурного развития проводить свой отдых.

Но на этой площадке еще многого не хватает. Так, например, там почему то совершенно игнорируется волейбол, наиболее распростра-

ненная и любимая молодежью игра. Лишь в конце июля один раз на площадке была растянута сетка и играло несколько человек. А ведь можно было бы укомплектовать волейбольные команды и проводить их тренировки по всем правилам игры, нужен только хороший организатор и руководитель.

ТХОР.

АРХЕОЛОГИЧЕСКАЯ НАХОДКА

Древнее погребение в Абинском районе

При рытье силосной ямы для овцеводческой фермы колхоза «Большевик» в станице Ахтырской, Абинского района, колхозники обнаружили редкое древнее погребение. Сейчас же работы на месте находки были прекращены. Бюро охраны памятников при Крайисполкоме и Новороссийский музей обследовали археологическую находку.

Оказалось, что колхозники обнаружили погребение воина — кочевника XIII или XIV столетия, очевидно, принадлежавшего к числу военачальников. Погребение бы-

ло сделано в большом кургане и могила обложена мелким камнем. По существовавшему тогда обычаю вместе с умершим была похоронена его лошадь. На костях скелета лошади найдены железные удила и стремя. Около человеческого скелета обнаружены три глиняных сосуда, железный меч и другие предметы.

Особый интерес представляют великолепно сохранившиеся золотые украшения кожаного пояса.

На место раскопок выезжают археологи.

НАУКА И ТЕХНИКА

Новая американская амфибия

Американский техник Пауль сконструировал моторную лодку-вездеход, оборудованную бензиновым двигателем. Амфибия на суше движется на гусеничном ходу и развивает скорость около 60 километров в час. На воде скорость ее достигает 16 километров.

Конвейер на автомобиле

В США изобретен оригинальный грузовой ящик для автомобиля, причем дно этого ящика представляет собой обычный конвейер или транспортер. На переднем и заднем концах его смонтированы тяжелые барабаны с горизонтальной осью. Вокруг последних натянута цельная полоса прорезиненной брезентовой ленты, которая и образует дно ящика. Для разгрузки автомобиля шоферу достаточно лишь привести в движение ручной привод, посредством которого весь груз, состоящий из сыпучего или же штучного материала, может быть сброшен на мостовую буквально в несколько секунд.

Почтовый ящик автомат

Инженер М. Л. Маглаклизе (Тбилиси) изобрел почтовый автомат для приема и обработки простой и заказной корреспонденции. Автомат сконструирован в виде почтового ящика с двумя отделениями: для заказных и простых писем. Опущенное в первое отделение заказное письмо штемпелюется в течение секунды, а клиенту автомат выдает квитанцию, в которой указаны порядковый номер, дата и номер автомата.

Правильность этих данных клиент сможет сверить здесь же, так как в одной из стенок автомата имеется стеклянное окошечко, сквозь которое видно обработанное письмо.

Во второе отделение опускаются простые письма. Они также автоматически штемпелюются. Если конверт не окажется маркированным, это будет также обработано и пойдет как доплатное.

Механизм автомата действует от обычной электросети. Специальный счетчик учитывает количество обработанной корреспонденции. Опытный образец автомата изготовляется экспериментальными мастерскими Московского почтамта.

Заснято место падения тунгусского метеорита

30 июня 1908 года в нескольких десятках километров от верховьев реки Подкаменная Тунгуска упал гигантский метеорит. Падающий метеорит был сильнее бури, протаял землю на 60 км., причем верхушки поваленных деревьев оказались обгоревшими.

С каждым годом панорама «трассы» падения метеорита меняется. Бурулем прорастает молодой поросль. Кроме того, существует угроза, что пожар может уничтожить поваленный лес — следы падения метеорита. Вот почему важно было поторопиться с засемкой места его падения. Снимок этот дал бы путь к поискам метеорита и явился бы в то же время документальным подтверждением этого важного для науки события.

Академия наук СССР в течение ряда лет пыталась осуществить такую аэрофото-съемку. И если бы не активная помощь акад. О. Ю. Шмидта, вряд ли съемка была бы осуществлена в ближайшее время. Перед отъездом на Северный полюс О. Ю. Шмидт дал распоряжение организовать экспедицию к месту падения метеорита. Как уже сообщалось в июне в «Известиях», Главсевморпуть отправил в район Подкаменной Тунгуски двухмоторный гидросамолет. На самолете этом, оборудованном особыми фотокамерами, вылетели научный работник Академии наук СССР Л. А. Кулик, аэрофотооператор Абрамов и инженер Петров. На днях из фактории Вановара (Эвенкийский национальный округ) от участников экспедиции получена телеграмма о том, что они произвели разведку по «трассе» падения метеорита и частичную аэрофото-съемку.

— Картина бурулема сверху, — пишут участники экспедиции, — исключительная.

В ледовом дрейфе

ПАРХОД «МОССОВЕТ», 7 августа. Расставшись 2 августа с ледоколом «Ермак», пароходы «Моссовет» и «Правда» шли в чистой воде моря Лаптевых, однако, миль через сорок нас встретили льды. В поисках свободного пути пароходы удалились от берега на 50 миль. Не найдя свободного пути, пароходы остановились в ожидании «Литке». Три дня стоял густой туман. Авиаразведку произвести было невозможно. 5 августа начался шторм. Корабли несут вместе со льдом на юго-запад. Сегодня находились недалеко от острова Петра, на северо-востоке от Таймырского полуострова. На помощь пароходам сквозь тяжелые льды пробивается ледокол. Нас разделяют 150 миль.

МАКС ЗИНГЕР.
(«Известия»).

Врид. ответственного редактора
И. ИЛЬИН.