

Орган Остяко-Вогульского ОК ВКП(б), Окрисполкома, Окр. профсоюзов, Самаровского Райкома ВКП(б) и Самаровск. Райсполкома Омской области

СССР—первоклассная авиационная держава

За нашей авиацией в нынешнем году числятся международные рекорды высоты и скорости полетов с коммерческим грузом. Наши герои-пилоты показали такие рекорды, которые не предусмотрены в таблицах международной авиационной федерации—высадка самолетов зимовщиков на льдины Северного полюса, открытие воздушного пути через Северный полюс из СССР в Северную Америку. Это является самой характерной чертой нынешнего авиационного года. В этом году, когда советские люди своими рекордами открыли новую, советскую эпоху в истории мировой авиации, авиационный праздник будет особенно радостным.

Оценивая авиационные успехи нашей страны, вся буржуазная печать делает один и тот же вывод—Советский Союз—первоклассная авиационная держава. И эта первоклассность расценивается во всем мире, как преимущество социалистической системы над капиталистической.

В ряде капиталистических стран устраиваются авиационные смотры. Но ни в одной стране авиационные праздники нельзя назвать народными. Только в СССР день авиации является настоящим народным праздником.

Народность авиационного праздника в СССР определяется тем, что в подготовке и организации побед мирового значения, достигнутых нашими лет-

чиками, принимал участие весь народ. Полет к Северному полюсу готовили полярные станции и астрономы, арктические экспедиции и коллективы авиационных заводов, конструктора и заводы нефтяных продуктов, механики и синоптики. Наши летчики, вылетая в далекий и трудный путь, за своей спиной всегда чувствуют весь великий советский народ.

Народность наших авиационных праздников выражена и в той любви и внимании, которое уделяет семье летчиков вождь народов товарищ Сталин. Недаром наш народ называет летчиков питомцами Сталина.

Мировых побед наша страна добилась в результате сталинской политики индустриализации, против которой восставали презренные фашистские агенты—троцкисты и бухаринцы. Несмотря на вредительство изменников, советские люди поставили на службу человечеству и на защиту мира свою авиацию. Эти же советские люди в минуту, когда потребуются защищать границы социалистического отечества, повторят слова, сказанные Героем Советского Союза Водопьяновым в ответе на приветствие ЦК партии и правительства: „На таких самолетах, с такими людьми, с такими летчиками мы, товарищ Ворошилов, в любую минуту, если это потребует для обороны нашей родины, можем повернуть корабль с Северного полюса на Запад или на Восток“.

От Правительственной комиссии по организации перелетов Москва—Северная Америка

В течение 16 августа все полярные радиостанции и многочисленные другие продолжали непрерывно слушать на волнах самолетов Леваневского,

И в этот день ничего достоверного не принято, но было несколько новых случаев, когда неясно слышалась работа станции на этих волнах. Не исключена возможность, что рация самолета работает, но повреждена и поэтому плохо слышна.

Наблюдения продолжаются.

Ледокол „Красин“ у мыса Шмидта погрузил горючее и грузит 3 одномотор-

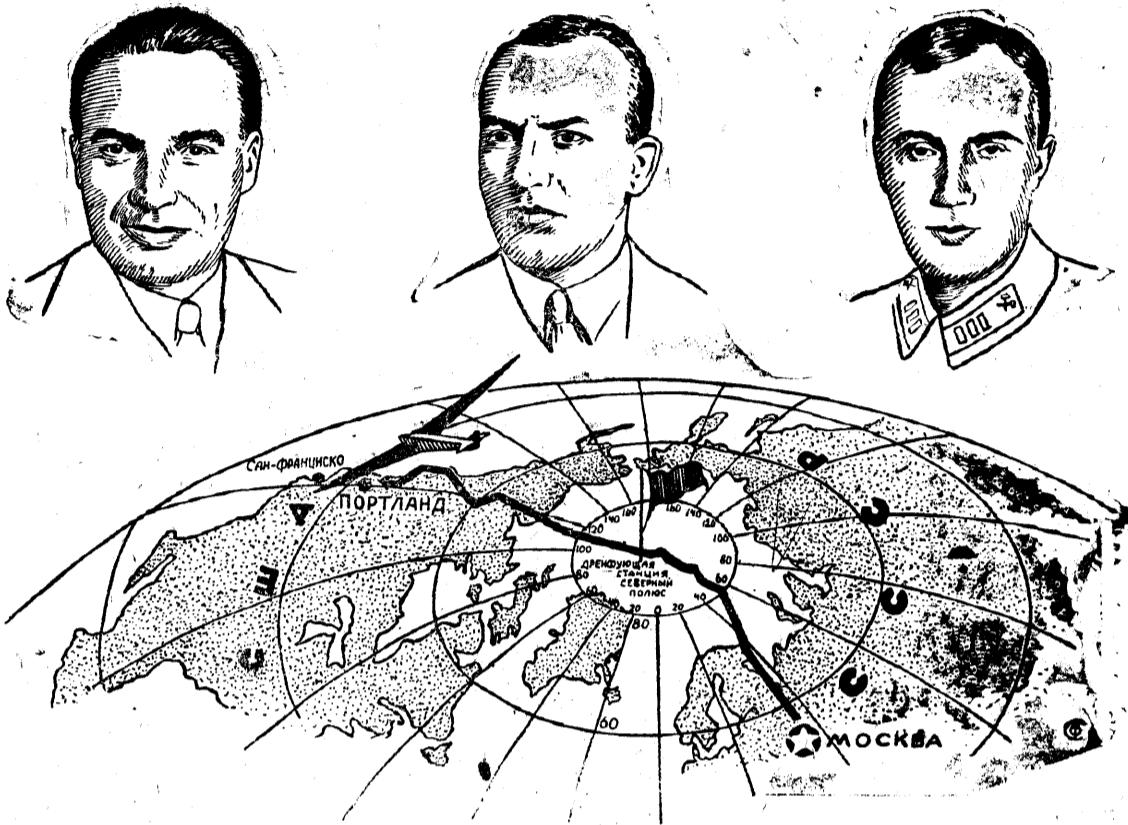
ных легких самолета. К утру 17 августа погрузка заканчивается, „Красин“ выходит к берегам Аляски, а оттуда на Север.

Полярный летчик Задков на двухмоторном гидросамолете „Н-2“ прилетел 16 августа из Охотска через Пенжину в Марково, на реке Анадырь, откуда 17 августа полетит в Уэллэн.

На трех самолетах „АНТ-6“ в Москве устанавливаются дополнительные баки для горючего, повышающие дальность полета до 3500 км.

ТАСС.

Блестящая победа Советской авиации



Беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки
Вверху (слева направо) Герои Советского Союза тт. В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков

От Правительственной комиссии по организации перелета Москва—Северная Америка

Правительственная комиссия по организации перелета Москва—Северная Америка сообщает, что в течение 15 августа, несмотря на тщательные наблюдения, не удалось установить связи с радиостанцией самолета „Н-209“. Отдельные станции СССР и Аляски временами неясно слышали работу на волне самолета, но нет уверенности, что работала именно его рация.

Работы по оказанию помощи, о которых вчера сообщалось, продолжаются.

ТАСС.

Розыски самолета „Н-209“

Из Северной Америки сообщают, что 15 августа 3 американских самолета вылетели из Фербенкса на поиски советских летчиков на самой Аляске. Первый самолет, пилотируемый летчиком Джо Красон, совершил полет на Север до острова Флэкомен. Вторая машина, пилотируемая летчиками Роббинсом и Армистедом (принимал участие в спасении челюскинцев), производила

Ледокол „Красин“ прибыл на мыс Шмидта, где устраивает помост для погрузки самолетов. Вернувшиеся с полюса в Москву самолеты „Н-170“, „Н-171“ и „Н-172“ перелетели на авиационный завод, где немедленно начата проверка самолетов и подготовка их к вылету. Рабочие завода взялись за эту работу с исключительным энтузиазмом, но все же подготовка 4 моторных самолетов потребует нескольких дней.

розыски к северо-западу. Третий самолет (пилот Стюарт) совершил полет на северо-восток. После безуспешных поисков все самолеты вернулись в Фербенкс. В розысках экипажа „Н-209“ изъявил желание принять участие также известный летчик Маттерн, которого в 1933 году, после аварии в Арктике, спас Леваневский.

ТАСС.

Розыски самолета „Н-209“

Из Нью-Йорка сообщают, что 16 августа в Фербенкс прилетел известный американский летчик Маттерн, чтобы принять участие в розысках самолета „Н-209“. Маттерн намерен совершить беспосадочный полет Северный полюс и обратно вдоль 148 меридиана. Для того, чтобы увеличить дальность полета в Арктике, пополнение горючим будет произведено в воздухе. Маттерн летит на самолете „Локхидэлектра“, хорошо оборудованном для арктических полетов.

Погода для поисков самолета благоприятная.

Английская газета „Манчестер Гардиен“, указывая на отсутствие сообщений о местонахождении самолета „Н-209“, пишет, что нет оснований не верить в то, что летчики будут спасены. Для их спасения будут мобилизованы все средства страны, которая является первой страной в мире по спасательным работам авиации в Арктике.

ТАСС.

ИСТОЧНИК ИДЕЙ И ВДОХНОВЕНИЯ

Летчики и конструктора о своих беседах с товарищем СТАЛИНЫМ



Выдающийся высотный полет комсомолец Ирины Вишневецкой и Екатерины Медниковой на спортивном самолете „№ 9 Бис“ конструкции инженера-орденоносца тов. А. С. Яковлева.

Слева на снимке: участница полета комсомолка Ирина Вишневецкая на аэродроме Центрального аэроклуба им. Косарева в Москве после полета.



М. Ю. АЛЕКСЕЕВ—летчик-испытатель.

Поток новых мыслей

2 мая прошлого года на Центральном аэродроме им. Фрунзе товарищ Сталин задал мне ряд вопросов. Он внимательно выслушивал мои ответы и затем спросил: — Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Я ответил, что летаю на опытных, очень ценных машинах, губить которые страшно жалко. И обычно стараюсь спасти машину, а вместе с ней и себя.

— Ваша жизнь дороже любой машины, — сказал Сталин.

Долгое время я ходил под впечатлением сталинских слов. Много дней я обдумывал все сказанное им и сделал для себя ряд практических выводов. Я стал летать много дисциплинированнее, чем летал раньше, стал в воздухе спокойнее, что ли.

Меня поразила ясная сила сталинских слов. Жизнь летчика дороже машины! Но и машина ведь тоже очень дорога...

Мне приходится испытывать новые самолеты. В них вложен колоссальный труд большого творческого коллектива. Десятки конструкторов делают проект самолета, сотни и тысячи рабочих строят его. И затем весь этот коллектив доверяет плоды своих трудов мне, летчику-испытателю. В моих руках судьба их труда, я один могу дать им ответ на все вопросы. И сами конструктора ведь впервые начинают чувствовать самолет только тогда, когда он летает.

Подымаясь в воздух на опытной машине, я каждый раз чувствую огромную ответственность перед коллективом. Погибнет машина, — и все их труды пойдут прахом. А ведь я не молодой летчик, у меня за плечами некоторый опыт. И естественно, что я сталинские слова о парашюте воспринял применительно к себе.

Молодой летчик может и должен покинуть маши-



В. Чкалов—Герой Советского Союза.

ну, как только он заметит что-нибудь серьезно угрожающее жизни пилота. Опытный летчик должен сделать все возможное для спасения машины. Оторвись, например, у меня при взлете колесо (а так иногда бывало), я буду летать в поисках выхода до тех пор, пока не израсходую всего горючего. Молодой же пилот должен немедленно выбрасываться, если он еще не приобрел большого опыта и умения.

Мне выпало счастье в

последнее время несколько раз встретиться и разговаривать с товарищем Сталиным. Его внимание к экипажу „АНТ-25“ наполнило меня радостью и гордостью. И мне хочется сделать что-то очень большое, очень красивое, чего никто в мире еще никогда не делал.

Встречи со Сталиным вызвали у меня целый поток новых мыслей, идей, проектов. Я иногда начинаю мечтать о таких вещах, которые даже самому кажутся неосуществимыми. Но достаточно мне вспомнить слова товарища Сталина, замечательную встречу 10 августа на Щелковском аэродроме, чтобы почувствовать в себе силы на любое, самое рискованное предприятие.

Велика сила советской авиации, так любовно воспитуемой товарищем Сталиным. Пройдет немного времени, и все мировые авиационные рекорды будут за нами. Я со своей стороны постараюсь сделать, что могу, для осуществления задачи, поставленной перед советскими летчиками: летать выше всех, дальше всех и быстрее всех.

В. ЧКАЛОВ.

Герой Советского Союза.

Великое счастье

На мою долю — сравнительно молодого летчика — выпало исключительное счастье — несколько раз видеться и разговаривать с товарищем Сталиным.

Это было на заседании в Центральном Комитете ВКП(б), когда мы с Валерием Чкаловым лично докладывали великому вождю план своего дальнего беспосадочного перелета. Мы испытали на себе ласковую заботливость товарища Сталина в Кремле, куда экипаж самолета „АНТ-25“ был вызван за несколько дней до старта. Товарищ Сталин оказал величайшую честь пилотам „АНТ-25“, приехав на Щелковский аэродром 10 августа, к моменту финиша перелета. Наконец, 13 августа мы вместе с другими летчиками были приглашены на прием в Большой Кремлевский дворец, где товарищ Сталин произнес свою замечательную речь о качествах, характеризующих Героя Советского Союза, о смелости, отваге, воле, характере и умении использовать новейшие достижения техники.

Все эти встречи породили во мне множество глубоких мыслей и чувств, которые в заметке, конечно, не изложишь. Видя и слушая товарища Сталина, я загорался желанием лучше работать, лучше летать. Мне хотелось совершить какое-нибудь выдающееся дело, чтобы показать всему миру, что мы, рядовые советские летчики, „не лыком шиты“.

На одном из заседаний в Кремле обсуждался вопрос о самолетах новой конструкции. На заседании присутствовали товарищи Ста-

лин и Ворошилов. Товарищ Сталин поразил меня своим исключительно глубокими знаниями авиационных вопросов. Слушая товарища Сталина, я думал, каким разносторонним умом обладает этот человек, если он в совершенстве знаком со сложнейшими отраслями авиационной промышленности и деталями самолета.

Когда я возвращался на завод им. Горбунова, где работаю летчиком-испытателем, у меня было такое желание: летая на машинах новых конструкций, испытывая новые самолеты, делать свой вклад для улучшения их качества.

Многое зависит от нас, летчиков-испытателей! То, что может быть не замечено в конструкторских бюро, в лабораториях, в цехах завода, то мы обязаны обнаружить в воздухе, в полете. И я стал еще внимательнее, придиричливее и „злее“ относиться к испытываемым мною самолетам.

Меня часто спрашивают, чем я теперь намерен заниматься. Этот вопрос только удивляет. Ясно, что я буду продолжать работать на своем заводе, буду испытывать новые самолеты. Я буду добиваться, чтобы вся продукция нашего завода не вызвала ни малейшего нареkania, чтобы прошедшие через нашу заводскую лётно-испытательную станцию машины были первоклассными.

Не приходится говорить о том, что я с огромной радостью приму участие в любом новом авиационном предприятии, в любом деле, направленном на благо нашей дорогой родины.

Г. БАЙДУКОВ.

Герой Советского Союза.

Сочетать смелость с умением

Я являюсь представителем пока еще мало популярной в широких кругах, но чрезвычайно сложной и необходимой авиационной специальности — штурманского дела.

Непрерывно увеличивающаяся дальность полетов, регулярность рейсов, необходимость летать в любое время суток и при любой метеорологической обстановке, — все эти условия выдвинули аэронавигационное дело, как самостоятельную, вполне равноправную науку.

Но, как и всякая наука,

аэронавигация не может стоять на месте. Она должна постоянно двигаться вперед, не только не отставая, но и опережая растущую авиационную технику.

Когда мне пришлось встретиться с товарищем Сталиным и услышать его, сознание этого проявилось с еще большей силой.

Мне приходилось довольно часто видеть товарища Сталина и до перелета „АНТ-25“. Но это бывало на съездах, во время парадов, демонстраций. Я тогда видел товарища Сталина издали.

Впервые я встретился близко и говорил с товарищем Сталиным за несколь-

ко дней до отлета нашего экипажа из Москвы. Разговор с товарищем Сталиным, его дружеское напутствие буквально окрылили меня. И когда товарищ Сталин спросил, нет ли у нас „червяка сомнения“ в своих силах и успехе перелета, я, как и мои товарищи, почувствовал в себе огромную решимость выполнить любое задание великого вождя.

Я хотел во что бы то ни стало, какой угодно ценой, оправдать доверие товарища Сталина и осуществить начертанный им маршрут. И за все время перелета каждый из нас был полон твердой уверенности в успехе нашего предприятия.

На приеме в Кремле после возвращения „АНТ-25“ в Москву товарищ Сталин в своей речи говорил о качествах, которые характеризуют Героя Советского Союза. Он говорил, что смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение.

Из указаний товарища Сталина я делаю для себя вывод о необходимости дальнейшей упорной работы по теоретической разработке и практическому исследованию всех вопросов воздушной навигации.

А. БЕЛЯКОВ.
Герой Советского Союза.

Авиация на Обском Севере

Обская авиалиния Управления полярной авиации ГУСМП проложила трассу воздушных сообщений Тюмень—Тобольск—Самарово—Березово—Сале-Хард—Новый порт, с ответвлениями в Омск и Сургут. Эта огромнейшая трасса главным образом проходит через территорию северных национальных округов—Остяко-Вогульского и Ямало-Ненецкого.

В прошлом хантэ-мансийский край был мрачным. Здесь свирепствовал жестокий гнет царских палачей—урядника, помещика, купца, кулака, шамана. Малые народности Крайнего Севера были обречены на смерть от голода и нечеловеческих лишений. Сейчас этот край стал неузнаваемым. Последовательное проведение ленинско-сталинской национальной политики возродило народы Крайнего Севера. Жизнь забила ключом, стала хорошей и веселой. Хозяйственное и культурное строительство округов далеко шагнуло вперед. Велика роль авиации в социалистическом переустройстве округов. Основным применением авиации на Крайнем Севере является использование самолета как транспортного средства.

В силу транспортных особенностей Севера,—огромных пространств, отделяющих его от основных баз и железнодорожных магистралей, а также бездорожья для гужевого транспорта,—самолет приобретает исключительную ценность.

Нельзя пренебречь и климатическими факторами. Вследствие чего в течение 6—7 месяцев даже речной

транспорт прекращает свою деятельность.

Хозяйственный и культурный рост Севера потребовал создания новых авиалиний. Например, Обской авиамагистрали—протяжением в 2500 километров, Енисейской—3000 и Ленской—4500 километров. Для обслуживания Севера потребовался огромный самолетный парк.

Но, кроме своего количественного роста, удельный вес самолетного парка повысился и за счет эксплуатации многоместных самолетов. Все они сконструированы советскими конструкторами, сделаны из отечественных материалов и на авиазаводах нашей цветущей родины.

Партия Ленина—Сталина, осуществляя неуклонно ленинско-сталинскую национальную политику, возродила народы Крайнего Севера, вывела их на широкую дорогу новой, счастливой, радостной жизни. Социалистическое строительство дало невиданные результаты роста хозяйства и культуры Крайнего Севера. Только при советской власти на Севере появился и самолет—один из лучших видов технического транспорта, способный идти в ногу с развитием хозяйства и культуры округа.

Задача партийных, советских, рыбхозготовляющих, кооперативных и иных организаций максимально использовать этот вид транспорта во всех многообразных отраслях хозяйства Крайнего Севера.

Начальник
Самаровского
аэропорта

ЛЕГАТОВ Г. И.

ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ САМАРОВСКОГО АЭРОПОРТА

Я буду летчиком

После окончания неполной средней школы я сразу же поступил учеником на метеорологическую станцию Самаровского аэропорта. Я полюбил науку о метеорологии. Несмотря ни на какие трудности, я стал ею заниматься. За короткий период времени я освоил технику наблюдений за погодой. Большой помощью в этом мне послужило самообразование. Надо отметить, что теоретика у нас отсутствует. Между тем она могла бы дать мне много знаний.

Помимо наблюдений за состоянием погоды мы ежедневно обслуживаем нашу авиацию, так как она тесными узами связана с метеорологией. Моя квалификация — метеоролог -

наблюдатель. Этого я добился благодаря упорной работе над собой. Не раз за хорошую работу меня премировали. Но полученные знания для меня не являются пределом. Я учусь дальше. Сейчас я изучаю аэрологию, в свободное время уделяю внимание и синоптике. Кроме того я несу общественные нагрузки. Я с нетерпением ожидаю, когда мой год будет призываться в героическую Красную Армию. Все свое внимание сосредоточиваю на том, чтобы подготовить себя в воздушный флот нашей доблестной Красной Армии и быть таким же летчиком—героем, как Чкалов, Беляков, Байдуков и другие.

Е. А. КУЗНЕЦОВ.

Моя радость

Мой рабочий день в качестве авиационного техника Самаровского аэропорта начинается рано утром. Это ответственная работа. На нашем аэропорту ежедневно останавливаются грузовые и пассажирские самолеты. Моя задача проверить у каждого из них материальную часть и дать свое заключение о пригодности самолета для дальнейшего полета. Я радуюсь за плоды своей работы. На линии Самарово—Березово, Самарово—Тобольск, которую я обслуживаю, не было ни одной аварии.

На этом деле я работаю с 1934 года. В прошлом я работал чернорабочим на Самаровском аэропорту. Здесь я овладел не только специальностью авиамоториста, но и специальностью

авиационного техника. Работа авиатехника мне по душе. Этому делу я уделяю большое внимание. Сейчас я занимаюсь самообразованием, что помогает мне еще лучше изучить и овладеть до дна техникой своего производства. На производстве я работаю по стахановски и пользуюсь всеобщим уважением. В прошлом году за ударную мою работу меня премировали денежной премией. В этом году я также получил премию.

Это обязывает меня работать еще лучше. Всегда быть готовым к защите своей любимой родины, за которую я не только готов драться, но, если потребуются, и отдать свою жизнь.

ТАШБУЛАТОВ

Манаф Абдулович.

Разоблачения колхозников и глубоко- мысленные рассуждения работников комбината

Колхозники—рыбаки Сосновского колхоза (Самаровский район) возложенные на них обязательства выполняют честно и аккуратно. В I квартале с. г. они сдали государству 206 центнеров рыбы. Установленный государством квартальный план в 90 центнеров они, стало быть, выполнили на 229 процентов. Во втором квартале с. г. они сдали 113 центнеров рыбы, что составило 141 процент выполнения к квартальному плану.

Добившись успеха, рыбаки Сосновского колхоза, да и само правление колхоза, вот уже четвертый месяц с нетерпением ожидают от Самаровского консервного комбината расчета за добытую в I квартале сверх плана рыбу. За комбинатом колхоз числит долг в сумме 6877 руб. 54 копейки.

Сверка документов колхоза с документами комбината была проведена еще в первой половине апреля с. г., о чем составлен особый акт. Работники консервного комбината и после проверки подлинности долговых обязательств не спешат рассчитаться с рыбаками.

Просим руководителей районных и окружных организаций повлиять на директора комбината. Пусть он не забывает обязательства свои так же, как их не забывают колхозники.

КОЛХОЗНИК.

ОТ РЕДАКЦИИ: Когда наша газета опубликовала материалы об отсутствии руководства стахановцами консервного комбината, секретарь парткома этого предприятия т. Арапов упрекнул редакцию:

— Ваши, дескать, выводы неправильные.

Почему же комбинат не выполняет плана выпуска консервов,—спросили мы секретаря парткома.

— А потому,—сказал т. Арапов,—что рыбы нам мало подвозят.

— Не виноват ли и в этом комбинат?

— Какое наше дело до рыбы. Мы банки консервов должны выпускать!

Что-то вроде этого мы слышали в ответ от т. Арапова.

Печатаемое сегодня письмо „Колхозника“, оказывается, разоблачает действительное положение вещей. Руководители консервного комбината не только мешают работать стахановцам—производственникам, но даже пытаются срывать работу рыбаков—стахановцев.

Вот на одно это руководящим организациям района и округа уже нужно обратить серьезнейшее внимание и сделать необходимые выводы.

МАТЮХИН.

Метеорология на службе авиации

Метеорология является наукой, занимающейся изучением всех явлений, происходящих в атмосфере, т. е. изменения давления атмосферы, температуры, влажности, количества и формы облаков, направления и силы ветра, туманов, видимости и других явлений.

Синоптическая метеорология, основываясь на наблюдениях за указанными выше элементами атмосферных явлений, развитием и закономерностью этих явлений, ставит своей основной задачей предсказать погоду на ближайшее время.

Воздушная оболочка земного шара является необходимой средой, где может летать самолет, так же, как и вода для морского корабля. Но чтобы летать в этом воздушном океане в любом направлении, на любой высоте и в любое время суток и года наша авиация должна знать

все происходящие в нем явления и, главное, предвидеть все возможные опасности, могущие разрушить самолет, а иногда и человеческие жизни, которые в нашей счастливой родине надо беречь больше всего.

Современная синоптическая метеорология основываясь на научной теории, достаточно проверенной на практике, может своевременно предвидеть опасные явления в атмосфере для самолета.

Обская авиагруппа на сегодняшний день имеет достаточно хорошо организованную службу погоды. В ее системе работают молодые специалисты синоптики-метеорологи.

Если привести цифровые данные, характеризующие работу одного аэрометеорологического бюро, работающего на Обской авиалинии, то картина будет такова: за зимнюю и летнюю навига-

цию 1936—37 года этим бюро было дано 150 прогнозов при выпуске самолетов, из них оправдалось 140, т. е. 94,4 процента. Кроме этого было передано прогнозов в соседние аэропорты 140, из них оправдалось 132, т. е. 94,3 процента.

Кроме прогнозов службой погоды ведутся аэрологические наблюдения, т. е. пуск шаро-пилотов для определения направления и скорости ветра на различных высотах. Эти наблюдения необходимы для экономии горючего и увеличения скорости полета.

Необходимо отметить, что работа синоптика-метеоролога на Севере гораздо труднее, чем в центральных районах. Погода на Севере в течение суток может очень резко и неожиданно меняться, что заставляет синоптика-метеоролога почти непрерывно следить за развитием тех или иных явлений, проис-

ходящих в атмосфере. Главным тормозом в более успешной работе службы погоды на Обской авиалинии является отсутствие хорошо налаженной телеграфной связи, особенно от Самарово до Тобольска. Был не один заактирован случай, когда авиателеграммы, предупреждающие самолет об опасных явлениях, шли от Демьянска до Самарово 3 часа. Ясно, что такое прохождение не может удовлетворить запросов нашей авиации.

Высокие требования к службе погоды со стороны нашей доблестной авиации должны мобилизовать всех работников службы погоды на своевременное предупреждение об опасных явлениях в атмосфере, на стахановское отношение к своему труду, тогда работники службы погоды станут в первые ряды бойцов за мощную советскую авиацию, самолеты которой должны летать выше, дальше и быстрее всех.

Летчик Головин меняет курс

14 августа герой Советского Союза П. Г. Головин на гидросамолете „Н-206“ вылетел из Москвы в Красноярск.

В тот же день он совершил благополучную посадку в Казани. Еще не зная о решении правительства об оказании помощи самолету Леваневского, Головин послал Правительственной комиссии следующую телеграмму: „Экипаж самолета „Н-206“ считает товарищеским долгом предложить свои услуги для участия в поисковых операциях на нашем самолете в пределах наших возможностей. Головин“.

Поздно вечером Головин получил из Москвы распоряжение изменить маршрут. Из Свердловска самолет „Н-206“ пойдет на Тюмень, откуда возьмет курс на Север и через Обдорск полетит на остров Диксон. Там Головин будет ожидать дальнейших указаний Правительственной комиссии. ТАСС.

„Китай не уступит никакой части своей территории“

Заявление китайского правительства

Во всех китайских газетах 15 августа опубликовано официальное заявление китайского правительства по поводу китайско-японских отношений.

Китай подвергся безаппетитной агрессии японских военных сил, — говорится в заявлении, — устав Лиги наций, пакт 9 держав и пакт Келлога нарушены Японией. Китай, для того чтобы полностью выполнить свои обязательства, естественно, должен отдать все свои силы на сохранение своей территориальной неприкосновенности.

„Китай не уступит никакой части своей территории, — заявляет китайское правительство, — и будет принимать все меры к самозащите и сопротивлению всякой агрессии“.

ТАСС.

Новые колхозно-товарные фермы

В 1937 году в нашем округе организуются новые колхозно-товарные фермы, где будет выращиваться породистый молодняк скота. При фермах создаются случайные пункты, которые сыграют большое значение в метизации местного скота и избавят от больших расходов по ввозу его в округ из отдаленных южных районов.

В Березовском районе строительство 2 скотных дворов уже закончено. В других районах округа строительство будет закончено в сентябре.

Новые координаты дрейфующей станции

Дрейф станции „Северный полюс“ продолжается. 15 августа днем зимовщики сообщили о новых координатах: 87 градусов 10 минут широты и 1 градус восточной долготы.

В 13 часов над станцией отмечена полная облачность с небольшими просветами. Температура — 3 градуса ниже нуля.

ТАСС.

Хроника

Президиум ЦИК СССР утвердил заместителем Народного Комиссара Тяжелой Промышленности Ингбермана С. З.

ТАСС.

Испанские дети будут учиться в Москве

14 августа из Севастополя в Москву, в сопровождении своих педагогов, вожатых и медицинских сестер, приехали испанские ребята. Их 72 человека. За время своего пребывания во всеююзном пионерском лагере „Артек“ испанские дети прекрасно поправились: они жизнерадостны и веселы. Многие из них научились объясняться по-русски.

С вокзала испанские дети направились в один из хорошо оборудованных детских домов столицы, где они будут жить. С 1-го сентября испанские дети начнут учиться в 39-й школе Фрунзенского района.

ТАСС.

Советская экспедиция на Северный полюс.



Участники экспедиции берут первую пробу воды на Северном полюсе.

По нашему округу

Что показала окружная спартакиада

Развитие физкультуры и спорта среди коренного населения Крайнего Севера широко отобразилось в недавно закончившейся окружной спартакиаде.

Юноша хантэ Сохтин совсем недавно стал заниматься спортом, но его задатки в области легкой атлетики замечательны. На предварительных тренировках 1000 мет. он пробежал в 3 минуты, а на официальных соревнованиях он покрыл это расстояние в 2 минуты 56 секунд.

Хорошие результаты в беге женщин показала т. Тетюева (Ларьяк). 100 метров она пробежала за 14,4 секунды. Первое место по прыжкам осталось также за ней. Прямым прыжком в высоту она взяла 1 метр 20 сант.

Из мужчин на 100 метров бежали: самаровец Рыжов (12,5 секунды) и

остяко-вогулец Проскоков (13,5 секунды).

Хантэ Ишматова (Остяко-Вогульск) верным взмахом бросила гранату на 23 метра 20 сантиметров.

По прыжкам в высоту для мужчин победил Ваулин (Самарово). По восточным прыжкам он дал 1 метр 52 сантиметра.

Спартакиада прошла с большим интересом. В ней участвовало около 50 физкультурников.

Необходимо, однако, отметить, что председатель Самаровского районного комитета по делам физкультуры и спорта Наречин шаблонно подошел к подбору людей на окружную спартакиаду, повторив в этом случае прошлогоднюю ошибку. Известно, кроме того, что Наречин развалил физкультурную работу в Самарово.

Ф. КОРЕПАНОВ.

Японская интервенция в Китае

Провокация японцев в Циндао

Весь день 14 августа в Шанхае шли уличные бои, главным образом в Чапее и Ханькю. Бои закончились в 4 часа утра 15 августа и через несколько часов возобновились с новой силой.

Китайское командование опубликовало сообщение о военных действиях в Шанхае за 14 августа.

В сообщении указывается, что японские войска понесли тяжелые потери. Японский отряд в районе Шанхайского университета, численностью до 300 человек, уничтожен.

После поносенного поражения японцы сокращают свои линии. Штаб-квартира японского десанта эвакуирован. Японские конторы и казармы вблизи штаб-квартиры разрушены. Моральное состояние ки-

тайских войск, говорится в сообщении, высокое.

13 августа 11 японских самолетов, вылетевших с острова Формоза, произвели налет на китайский аэродром в Ханьжоу (главный город провинции Чжецзан). Китайские самолеты вылетели немедленно на встречу. В воздушном бою 3 японских самолета были сбиты. 2 летчика взяты в плен. 5 японских самолетов, частично поврежденных, позднее совершили вынужденную посадку на китайской территории.

Подготавливая выступление в провинции Шаньдун (входит в состав Северного Китая), японцы пользуются своим обычным методом создания „инцидентов“. По сообщениям японских газет, в Циндао (крупный портовый город в провинции Шаньдун) Китай-

ские солдаты, якобы, ранили 2-х японских матросов. После этого японский консул потребовал от китайских властей „принятия надлежащих мер для обеспечения мира и порядка“ и возложил ответственность за инцидент на китайские власти. В Циндао создано крайне напряженное положение.

Японские газеты указывают, что японское правительство постановило „значительно увеличить численность японских войск в Шанхае“. Военные власти немедленно приняли меры для быстрого осуществления этого решения.

Среди китайцев, по сообщению английской печати, началось движение за организацию обороны столицы Китая — Нанкина, по примеру Мадрида.

ИДИТЕ НА МАССОВОЕ ГУЛЯНИЕ!

Сегодня вблизи поселка Остяко-Вогульск на берегу реки Иртыша будет организовано массовое гуляние, посвященное дню авиации. На месте гуляния организуются массовые физкультурные игры, танцы, а также стрелковый тир. Самолет Самаровского аэропорта, имея на борту стахановцев, совершит несколько полетов.

Гнилая практика подбора кадров

Месяц тому назад, возвращаясь из командировки, тов. Кабаинов привез с собой неизвестного гражданина на Скала Федора. По рекомендации т. Кабаинова правлением горПО Скала Ф. был назначен продавцом универмага в отдел готового платья.

С первых дней работы этот „честный“, как рекомендовал его пред. правления Остяко-Вогульского горПО Кабаинов, продавец начал заниматься обмериванием покупателей и наценками на товары с целью личной выгоды. Вероятно, он „опытный“ жулик и поймать его на месте преступления некоторое время не удавалось.

13 августа жулик Скала был пойман на месте преступления. Получив на отчет 20 дамских пальто по разным ценам (от 124 рублей до 213 рублей 80 копеек), Скала продал 6 пальто по 213 рублей 80 копеек. По накладной этому продавцу фактически было отпущено по высокой цене (213 руб.) 2 пальто.

При снятии остатков у продавца Скала 15 августа на выставке товара обнаружено пальто стоимостью 72 рубля 73 к., так написано на выставочном ярлыке. На самом же деле пальто это стоит только 62 рубля 73 коп.

Федор Скала снят с работы, дело передано в следственные органы. Пока трудно судить о том, что будет сделано с потерявшим чувство ответственности руководителем горПО Кабаиновым, чей „хвост“ порядком навредил потребителям. Но что бы ни было, а в Остяко-Вогульском горПО существует гнилая практика подбора кадров.

Потребители поселка надвигаются, очевидно, будут свидетелями открытого заседания народного суда, которое покажет, как враги народа используют ротозейство некоторых ответственных работников кооперации.

А. ПОЛЯКОВ.

Зам. отв. редактора
А. И. РАТНИКОВ.