

ПРАВДА севера

Орган Североуральского ГК ВКП(б) и горсовета
депутатов трудящихся

№ 69 (209) Вторник, 5 августа 1947 года. Цена № 20 к

Новая скоростная

Первого августа на Третьем Северном руднике началась новая скоростная проходка. Более 500 метров пройдет этот штрек на север и соединит две шахты. Его назначение — подготовить к эксплуатации мощный пласт высококачественного боксита на протяжении более чем полкилометра. Чем скорее будет пройден штрек, тем успешнее можно будет выполнить социалистическое обязательство в соревновании имени 30-летия Великого Октября, взятое не только горняками этого рудника, но и всего Североуральского бокситового бассейна. Вот почему этой новой скоростной проходке уделяется большое внимание и подготовка к ней началась несколько месяцев тому назад. Здесь решено впервые ввести электровозную откатку руды и породы, применить комковатую каретку на бурении. Эти нововведения, несомненно, должны обогатить опыт проходчиков и принести им новые успехи.

Спускаясь в шахту 1 августа знатные проходчики лауреат Сталинской премии Нигмаджан Минзаринов и его ближайшие помощники Чапай Созаев и Виктор Лазарев договорились пройти за месяц не менее 200 метров штрека одним забоем. Они выразили мысль и чаяние всей бригады. Горняки горят желанием достичь новых невиданных скоростей проходки, выйти на первое место во Всесоюзном соревновании горно-проходческих бригад и прийти к великому празднику 30-летию советской власти с достойнейшим подарком матери-Родине.

Еще далеко до окончания строительства шахты № 2 было поручено главному инженеру рудоуправления Костину, главному механику Дубовицкому, начальнику ремонтно-механического цеха Агинскому и главному энергетiku Красногородцеву обеспечить новую проходку всем необходимым механическим оборудованием и инструментами.

25 июня шахта была сдана в эксплуатацию. До начала скоростной проходки штрека было более месяца, срок вполне достаточный, чтобы не только подготовить, но и проверить в работе все оборудование, все механизмы. А сделать нужно было много. Необходимо было проверить электровоз, спустить его в шахту, уложить для него железнодорожный путь, изготовить специально 22 вагона, смонтировать винтационную магистраль, обеспечить

проходчиков достаточным количеством сжатого воздуха, исправными перфораторными молотками, качественными бурями и т. д.

Однако т. т. Дубовицкий, Агинский, Красногородцев, главный инженер рудника Жданов не серьезно подошли к порученному им делу и плохо подготовили шахту к скоростной проходке.

Когда 1 августа проходчики спустились в шахту, чтобы с первого же дня дать рекордную скорость проходки, они встретились с большим количеством различных неполадок. Электровоз был на поверхности, пути для него были не подготовлены. Рельсы расходятся от простой вагонетки. Что будет, когда по ним пойдет электровоз? Низкое давление воздуха не позволяет нормально бурить. Кроме того, изготовленные в ремонтномеханическом цехе 12 перфораторных молотков, все до единого оказались непригодными. В шахту спустили 60 буров, но все они имели слабую закалку и вышли из строя в первую же смену. Чтобы не сорвать работу и выполнить сменное обязательство, Нигмаджан Минзаринов был вынужден сходить на первую шахту и взять там два молотовских перфораторных молотка и 18 буров.

Ненормально работает подъем, загруженный из руды вагоны простаивают в шахте и сдерживают темп работы проходчиков. В ночь на третье августа вышла из строя погрузочная машина, и проходчики вынуждены были вернуться к уже забытому методу ручной погрузки. Вручную грузили, вручную откатывали! Домеханизировались, нечего сказать. Неудивительно поэтому, что 3 августа за сутки пройдено лишь 3 с половиной метра штрека вместо 6 с половиной по обязательству. Все это результат беспечности и безответственности тов. Агинского, взявшего к тому же шефство над проходкой. Не такого шефства ждут проходчики.

За три дня работы проходчики задолжали более 5 метров штрека. Факт заслуживающий специальных выводов.

Руководители Североуральских бокситовых рудников должны принять срочные меры по устранению всех неполадок на шахте № 2 и дать возможность проходчикам-скоростникам выполнить свое благородное обязательство. 200 метров штрека в августе должно быть пройдено, не меньше. К этому есть все возможности.

Отлично работают покресские лесорубы

С большим производственным подъемом работали в июле лесорубы Покровского мехлесопункта. Свыше 100 рабочих на много перевыполнили месячные нормы выработки. Трактористы Сыротов, Задорожный, Прескуряков, лесорубы Орловский, Станкоз, Диева и Гуща, а также мотористы бензопил Акулов и Поликов были признаны соревнованиями.

Покровский мехлесопункт дал в июле свыше 300 феметров древесины больше плана.

День воздушного флота в Москве

Праздник на Тушинском аэродроме

В боях за свободу и независимость нашего отечества советские летчики дали не мало примеров беззаветной стойкости, отваги и подлинного героизма.

День воздушного флота — традиционный праздник советского народа — Москва отметила 3 августа большим воздушным парадом.

Авиация пользовалась и пользуется огромной любовью советских людей, желающих ее развития и укрепления. В Советском Союзе создана мощная авиационная промышленность, выкованы кадры умелых, опытных летчиков, прославивших себя в годы Великой Отечественной войны. Заботами большевистской партии, великого Сталина наша страна превратилась в могучую авиационную державу.

Успехи нашей авиации, растущее мастерство ее летчиков, высокий уровень материальной части авиации, достижения советской авиационной техники, авиационной промышленности еще раз со всем блеском были продемонстрированы на воздушном параде в Тушине.

Уже с утра по всем трассам, ведущим к Тушинскому аэродрому на поездах, автомобилях, троллейбусах, трамваях и велосипедах устремились сотни тысяч москвичей. Задолго до начала праздника, вся территория, окружающая аэродром, была заполнена москвичами. Многие приехали сюда целыми семьями. Среди гостей министры, депутаты верховных советов СССР и РСФСР, герои социалистического труда, герои Советского Союза, деятели науки и искусства, самолетостроители московских предприятий.

Тушинский аэродром — место традиционного воздушного парада — празднично разукрашен. Балконы и ложи Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова обрамляют флаги, транспаранты, живые цветы. На фасаде главного здания портреты В. П. Ленина и И. В. Сталина, руководителей партии и правительства. Над аэродромом флаги воздушного флота СССР.

Десятки тысяч взоров устремились к правительственной трибуне. И вот воздух оглашает бурный рокот аплодисментов.

На трибуне появляется товарищ И. В. Сталин, т. т. А. А. Андреев, Л. П. Берия, Н. А. Вознесенский, К. Е. Ворошилов, А. А. Жданов, Л. М. Каганович, Г. М. Маленков, Н. М. Шверник, Н. А. Булганин, М. А. Суворов, Г. М. Попов, Маршалы Советского Союза А. М. Василевский, И. С. Конев, С. М. Буденный, Маршал авиации К. А. Вершинин.

Собравшиеся горяче приветствуют товарища Сталина и его верных соратников.

Фанфары возводят начало традиционного праздника — воздушного флота СССР. Ровно в 15 часов начинается подъем флага Воздушного флота и точно же воздух потрясает мощные залпы артиллерийского салюта. Гремя двадцать залпов из стальных труб. Оркестр исполняет Гимн Советского Союза.

С юга запада, из-за Москвы реки к аэродрому приближаются самолеты, воспроизводящие своим строем слово Сталин. С нарастающим гулом моторов в воздухе все ближе и

ближе вырисовывается близкое и родное каждому советскому человеку имя великого вождя. Оно начертано в небе 48-ю самолетами „УТ-2“. Вот они в безукоризненно четком строю, словно связанные невидимыми нитями, приближаются к центру аэродрома. Ведет строй самолетов прославленный воин-истребитель полковник Колпачев.

Когда самолеты строем „Сталин“, достигли центра летного поля, над аэродромом возникли горячие овации.

В небе новый строй самолетов. „Пятиконечная звезда“. Пролетом этой сложной геометрической фигуры началась демонстрация послевоенных достижений Осоавиахимовской авиации.

В составе строя „Пятиконечной звезды“ 30 самолетов конструктора Н. Н. Поликарпова „ПО-2“. Их ведут лучшие воспитанники аэроклубов, ныне известные мастера летного дела. Во главе воздушной армады — начальник летной части Второго московского училища Перевезенцев.

В воздухе пять новейших учебно-тренировочных самолетов конструкции Героя Социалистического Труда А. С. Яковлева „Я-11“. Их pilotируют Прокопенко, Телегин, Орлов, Кустов, Соболев. Они выполняют комплекс фигур высшего пилотажа. Последовательно друг за другом делают боевые развороты, перевороты через крыло, двойные бочки...

Зрители с огромным интересом наблюдают за упражнениями, в которых наглядно видны мастерство и мужество наших славных сталинских соколов.

Появляется новая четверка озоавиахимовских самолетов, возглавляемых командиром звена Центрального аэроклуба им. Чкалова Маргаритой Рацевской. Они подошли к аэродрому на высоте 900 метров в строю „фронт“ и, перестроившись, стали выполнять фигуры высшего пилотажа. Четкость движения самолетов при перестроении и выполнении самых разнообразных фигур вызывает всеобщее восхищение. Легкомоторные машины, то как чайки парят в воздухе, то камнем устремились к земле и вновь взмывают ввысь, делают причудливые петли, начало которых на заре современной авиации более трех десятилетий тому назад положил знаменитый русский пилот Нестеров.

Воздушную арену дополняют 24 учебно-тренировочных самолета. Их ведет воспитанник озоавиахимовской авиации Василий Павлов. Летчики-спортсмены выполняют массовый пилотаж. Фигуры сменяются словно в колеснице. В небе с огромной скоростью вращаются два огромных колеса, составленные из самолетов.

На воздушном параде появляются автожиры конструкции Братухина. Они неподвижно висят в воздухе, делают развороты на месте. Совершают посадку и взлет с площадки не более 100 квадратных метров. Надо думать, что этим машинам принадлежит большая будущность.

Десятки тысяч глаз устремились ввысь. Летчиков — спортсменов сменяют прославленные военные пилоты. Начинается демонстрация новейшей авиационной техники созданной в послевоенные годы.

Показ военной авиации начинается пролетом скоростного истребителя конструкции лауреата Сталинской премии Героя Социалистического Труда С. А. Лавочкина с мотором, созданным лауреатом Сталинской премии Героем Социалистического Труда А. Д. Швецовым. Самолет ведет ровестник Валикой Октябрьской Социалистической революции, герой минувшей войны капитан Новиков.

Самолет на огромной скорости подходит к аэродрому и с хода делает „горку“. Капитан Новиков на своей машине выполняет все фигуры с безукоризненной четкостью. Он то появляется у самой земли, то исчезает в облаках.

Индивидуальный пилотаж на боевых самолетах „Яковлев-9“ возглавил военный летчик старший лейтенант Иван Юркевич.

Под шумные аплодисменты зрителей летчик делает на самолете необычайно прямую стрелу, исчезает в небе, переворачивается через крыло, потом пикирует и, выравнивая машину почти у самой зелени аэродрома, вновь исчезает в синеве небес.

Блестящее мастерство группового пилотажа на самолетах конструкции Героя Социалистического Труда Лавочкина — „Лавочкин-9“ показали летчики Трушин, Сергеев, Лысенко, Денисенко и Романенко. Это было изумительное зрелище. Самолеты следуют строем „цепочка“ вращаются вокруг своей оси, создавая впечатление стремительно перемещающейся по небу живой гирлянды. Непрерывный каскад петель, боевых разворотов и „горок“ сочетается с глубокими виражами и переворотами через крыло на пикирование...

Пролетом этой пятёрки истребителей закончился показ боевых самолетов с поршневыми двигателями. И как только стих громкий рокот бензиновых моторов, над трибунами неожиданно пронесся резкий свист, напоминающий звук летящего снаряда. Со скоростью, близкой к скорости звука, над аэродромом пролетел реактивный самолет Героя Социалистического Труда А. С. Яковлева и сразу же исчез где то высоко, высоко в небе. Им управлял один из старейших военных пилотов полковник Полунин — воспитатель многих умелых и бесстрашных летчиков. Полковник Полунин служит в советской авиации 20 лет и за это время налетал более 5500 часов.

На реактивном самолете Полунин продемонстрировал индивидуальный пилотаж. Машина с необычайной легкостью, почти беззвучно взмывала ввысь, и, подчиненная воле пилота, свободно выполняла самые сложные фигуры: двойные имельманы с переворотами, бочки в петле, вертикальный штопор... (Окончание см. на 2-й стр.)

Говорят проходчики-скоростники

За 200 метров штрека!

Начиная новую скоростную проходку, проходчики-скоростники взяли обязательство в августе дать не менее 200 метров штрека. Для этого им нужно ежедневно проходить 6,5 метра выработки.

С начала работы на проходке обнаружилось много серьезных недостатков в работе механического оборудования, в результате чего 1 августа пройдено 5,5 метра, 2 августа — 5,9, а 3 августа 3,5 метра.

Ниже печатаем письма проходчиков, в которых рассказывается о положении дел на проходке. Редакция надеется, что руководители рудоуправления примут необходимые меры для быстрого устранения отмеченных недостатков и обеспечат проходчикам нормальные условия работы, помогут им выполнить их высокие обязательства.

Приведите в порядок механизмы, а 200 метров штрека мы дадим

Много раз мне говорили. По-дожди Минзаринов, будешь работать на второй шахте, электровоз тебе дадим, 200 метров штрека в месяц будешь проходить. Я с нетерпением ждал, когда начнется новая проходка. И не только я, все проходчики моей бригады сказали, что на этой проходке они 200 метров дадут.

И вот долгожданный день настал. 1 августа мы спустились в шахту. У нас было желание в первую же смену дать не меньше двух с половиной метров ужда. Нов забое нас ожидали неприятности.

Взялись бурить — молотки не работают, 12 молотков принесли в забой из ремонтно-механического цеха. Их дали под руководством тов. Агинского. 60 буров здесь же лежали тоже принесенные из цеха. Буры оказались со слабой закалкой и на одну скважину мы меняли их 7 штук. Все 60 буров израсходовали за одну смену.

Чтобы не сорвать смену, я пошел на шахту № 1, выпросил там два перфораторных молотка Молотовского завода и 18 буров. Этими молотками и сейчас работаем, они только и выручают. Хотя молотки эти уже старые, сработанные и не дают нужной нам производительности.

Первые два дня на проходке не хватало сжатого воздуха.

Плохо подготовили нам шахту, похалатничали, досадно, что и сейчас слабо устраняются недоделки. Начальник ремонтно-механического цеха тов. Агинский, например, обманывал нас стал. На проходке не хватает вагончиков. К началу проходки он должен был спустить в шах-

ту не менее 22 вагончиков, но в первый день было только 9. Стали спрашивать Агинского почему мало вагонов, он ответил: „Вагоны есть, не на чем отвезти“. Мы послали свою машину. Оказалось вагоны еще не готовы. Также обманул он нас и с перфораторными молотками. Не к лицу руководителю такого серьезного предприятия заниматься враньем. Не выполнили своих обязательств перед скоростниками-проходчиками и т. т. Костин, Дубовицкий, Краснородцев и Яданов.

Мы не отступим от своего, будем драться за 200 метров штрека и надемся достигнем поставленной перед собой цели. Но мы решительно требуем от руководителей рудоуправления и нашего рудника больше заботиться о нашей проходке, помогать нам по-настоящему, душевно.

Что нам сейчас надо:

1. Скорее пустить в эксплуатацию электровоз и улучшить работу подьема, чтобы уборка породы и руды из забоя ни в какой степени не тормозили нашу работу.

2. Нам нужно три вполне исправных перфораторных молотка для работы и не менее двух машин запасных. Сейчас мы имеем три молотка, но они, как я уже говорил, старые, изношенные и стоят одному — двум из них отказать в работе, и мы сорвем цикл, не выполним нормы. Этого нельзя допустить.

3. Нужно решительно улучшить заправку буров. Бурение в нашем деле — это первое условие в достижении успеха.

Бригадир проходчиков, Нигмаджан Минзаринов.

Ошибка повторилась

Плохо что готовить шахту к скоростной проходке поручили не нам, а специально созданной бригаде. Люди работали, как видно по всему, без души, без особого желания. Я пришел на проходку 31 июля, в самый канун пуска штрека и увидел что шахта к началу проходки не подготовлена. Не в порядке оказалась лебедка — бездействовал аварийный тормоз. Мне пришлось устанавливать рубильник для включения винт-лягатора, а когда мы его пустили, крыльчатка стала задевать кожух, пришлось обрезать патрубок и только после этого

винт-лягатор стал работать нормально. И так на каждом шагу, то там, то здесь обнаруживаются недоделки.

Вспоминаю, на первой шахте точно также нам готовили оборудование для проходки руками наспех сколоченной бригады и нам пришлось немало положить трудов, чтобы навести там порядок. Но это не послужило уроком для наших руководителей. Ошибка повторилась на 2-й шахте и притом значительно чувствительней.

Спарший электрик, Герман Вшивцев.

Нам нужны исправные молотки и буры

1 августа я сменил звено Минзаринова. Спустились в шахту, стали спрашивать, как работали, все ли в порядке. Минзаринов и его проходчики жаловались нам на недостаток воздуха, на плохие молотки и буры. А когда начали работать, сами убедились что все это правда. Больше часа потратили на заправку буров, сами носили в кузницу и, таким образом, затаили первый цикл и не закончили второй. Звену проходчика Лазарева пришлось до-бурить пять наших скважин, отгрузить шесть вагончиков руды и закрепить четыре станка. Это значит, что и они не уложились в свой цикл.

Вагончики сделали для электровоза, который все еще не пущен в эксплуатацию. Катают их каталы вручную. Хотя и не далеко катать, а трудно и нам приходится в помощь каталам посылать своих проходчиков. На этом мы теряем свою производительность.

Нам нужно иметь свой дополнительный компрессор, тогда мы не будем испытывать недостатка в сжатом воздухе. Это на много ускорит проходку штрека.

Несмотря на недостатки, которые сейчас нам сильно мешают, проходчики не потеряли уверенность, что порядок будет наведен, и мы сможем с честью выполнить свое обязательство. Мы обещали к Великому Октябрю достичь скорости месячной уходки штрека до 200 метров. И слово свое сдержим.

Чапай Созаев.

Звеньевой проходчиков.

Больше ответственности за порученное дело

Вчера я и проходчики моего звена испытали на себе, что стоит беспечность работников, которым была поручена подготовка шахты к скоростной проходке. Мы думали встретить электровоз в шахте, а его только вчера спускали. Он застрял в стволе, много часов выручали машину, в это время нельзя было поднимать руду и спускать крепящий лес. Почти полемыни простояли мы без дела, вот тебе и скоростная проходка.

С бурением у нас плохо. По доброту на двухметровую скважину надо потратить 18—20 минут, а у нас уходит около часа. Молотки разбитые и воздуха не хватает. Как не стараться, а толку мало.

Большое и важное дело задумали мы: 200 метров штрека нелегко пройти одним забоем за месяц, но это вполне возможно. Мы и больше будем давать, надо только навести порядок в шахте, поднять ответственность за порученное дело у больших и малых командиров производства, чтобы дисциплина, исполнительность у нас были армейские.

Звеньевой проходчиков, Виктор Лазарев.

Праздник на Тушинском аэродроме

(Окончание. Начало смотрите на 1-й стр.)

Казалось, что летчик на этой реактивной машине уже достиг высшего предела летного искусства, исчерпал все возможности человека, но вот появляется целое звено реактивных самолетов. Во главе звена находился бывший рабочий Харьковского электромеханического завода, ныне подполковник Хромов, кавалер пяти орденов. Справа от него шел Герой Советского Союза подполковник Ефремов, слева — майор Соловьев.

Под восторженные возгласы собравшихся летчики группой описывали петли, стрелой устремлялись в высь, снова пикировали чуть ли не до самой земли и снова ввинчивались в воздух.

Показ новой авиационной техники закончился прекрасно разыгранной инсценировкой воздушного боя, в котором также приняли участие реактивные самолеты.

Над головами восхищенных зрителей прошли овеянные славой советские боевые машины. Во главе колонны шло звено бомбардировщиков дальнего действия, конструкции Героя Социалистического Труда А. Н. Туполева.

Безукоризненно в четком строю пронеслись над аэродромом штурмовики — крылатые танки — конструкции Героя Социалистического Труда С. В. Ильюшина, за ними прошли колонны истребителей „яковлевых“ и „лавочкиных“. Пролет этих машин завершили самолеты с реактивными ускорителями конструкции В. Чело-

мея. На головной машине ходил известный летчик-испытатель генерал-майор Стефановский.

... В воздухе появились активные самолеты, созданные лауреатами Сталинской премии А. И. Микояном и А. С. Яковлевым.

Затем над аэродромом парадным строем на необычайных скоростях пронесли самолеты новейших образцов двигателями реактивного действия конструкции Лавочкина, Яковлева, Микояна, Сухого, Ильюшина и Тупалева. В числе этих кораблей — тяжелые бомбардировщики с четырьмя реактивными двигателями. Е. пилотирует Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. Коккинаки.

Зрители горячо приветствуют летчиков и создателей этой грозной техники — конструкторов, инженеров и рабочих — самолетостроителей.

В заключение праздника были показаны новейшие транспортные самолеты. Грандиозный воздушный парад закончился массовым десантом парашютистов.

Зрители горячо приветствовали летчиков и парашютистов — верных сынов нашей Родины, зорко несущих почетную вахту на воздушных рубежах страны.

Воздушный парад явился яркой демонстрацией растущей мощи советской авиации, высокого мастерства и мужества наших славных сталинских соколов.

ТАСС.

В новой эстонской деревне

ТАЛЛИН. Эстонское крестьянство, получившее от советской власти землю, прочно устраивает на ней свою новую жизнь. В нынешнем году в сельских местностях будет построено 13.340 новых жилых домов.

Государство выделило в этом

году для крестьян-застройщиков 12,5 миллионов рублей ссуды.

За два последние года 16640 крестьян-застройщиков получили около сорока двух миллионов рублей ссуды.

ТАСС.

Железнодорожники помогают шахтерам

ЗАПОРОЖЬЕ. Диспетчеры Запорожского отделения Сталинской железной дороги решили помочь шахтерам и железнодорожникам Донбасса досрочно выполнить план отгрузки угля. Диспетчеры обязались, формируя состав порожняка, отправлять его точно по графику целевым назначением на оздоров-

ную углепогрузочную станцию Донбасса-Антрацит Северо-Донецкой железной дороги.

За месяц работы по-новому на станцию Антрацит отправлено более двадцати именных маршрутов; почти все они сданы Южно-Донецкой дороге со значительным опережением графика.

ТАСС.

Растет производство сыра

БАРНАУЛ. Заводы Барнаульского и Алтайского трестов „Главсырпрома“ в этом году выработают советского и швейцарского сыра на 600 тонн больше, чем в прошлом. В калманском, Срозинском, Краюш-

кинском и Косихинском районах строятся механизированные сыроваренные заводы. Барнаульский трест „Главсырпрома“ в этом году оборудовал 13 сыроваренных заводов.

ТАСС.

Ответственный редактор Г. И. ВЕРШАНИН.

В клубе СУБР'а

5, 6, 7 и 8 августа

Новый звуковой фильм

Где моя дочь

Сеансы: в 12, 2, 4, 6, 8, 9-30 и 11 часов.

Адрес редакции: г. Североуральск, Свердловской области, Улица Клубная, дом 5. Телефон редакции 123.

Североуральская типография. Клубная: ул. дом 5

Заказ. 792 Тираж 4700