

ПРАВДА Севера

Орган Североуральского городского комитета Коммунистической партии Советского Союза и городского Совета депутатов трудящихся

НИ ОДНОГО ОТСТАЮЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ!

Ни один взыскательный руководитель не может равнодушно созерцать на цифры, которые характеризуют работу каждого предприятия и в целом промышленность Североуральска.

Каковы же цифры, о чем они говорят? За семь месяцев город задолжал продукции государству на 201 тысячу рублей. Почти половина этого долга приходится на долю Шегульганского леспромпхоза. Лесозаготовители недодали государству в этом году 5 тысяч кубометров леса. Только в июле сумма долга составила 28 тысяч рублей. Эти показатели не могут не тревожить городскую партийную организацию, но, к сожалению, такое состояние дел не особенно беспокоит руководителей предприятий. Директор леспромпхоза тов. Алифанов ушел в отпуск, главный инженер тов. Хабаров не принимает мер для погашения задолженности. Не особенно беспокоит такое положение дел партийную организацию во главе с секретарем тов. Хабаровым.

Леспромпхоз неудовлетворительно работает и в августе. Об этом рассказывает ма-

териал об организации труда на нижнем складе, публикуемый в сегодняшнем номере нашей газеты.

Немногим меньше, чем Шегульганский леспромпхоз, задолжало государству управление производственных предприятий треста Бокситстрой, возглавляемое тов. Подковыркиным. Отстают с выполнением плана городского автохозяйство (тов. Бабич), отдельные шахты бокситовых рудников и некоторые управления треста.

Докладывая о перспективах выполнения плана и погашении задолженности в горкоме партии, большинство руководителей заявили о том, что к концу года коллективы выйдут в число выполняющих план. Желательно, чтобы слова, сказанные на авторитетном совещании в партийном комитете, были превращены в жизнь, иначе и не может быть. Не к чести трудящихся предприятий нашего города быть в числе отстающих. Этого нельзя допустить, тем более, что приближается годовщина Великого Октября.

Вступая в социалистическое соревнование в честь 47-летия победы Советской власти на российской земле,

надо каждому предприятию каждому цеху, участку, шахте, бригаде рассмотреть свои перспективы, выявить резервы с тем, чтобы подойти к знаменательному дню не только с выполнением, но и перевыполнением плана, выдав Родине сверхплановые тонны боксита, погонные метры проходки, кубометры леса и другой продукции, выпускаемой в нашем городе.

Важно еще и другое — во что обойдется единица выпускаемой продукции. Коллективы 15 предприятий Москвы вступили в поход за безубыточное производство каждого изделия, всех видов продукции. Это и есть борьба за экономию, за эффективность работы предприятий. Выполнять план количественно и без убытков — вот чего требуют сейчас партия и правительство от каждого коллектива. В этом аспекте и должна разворачиваться работа партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. К этому должно быть приковано внимание каждого рабочего, инженера и техника.

Надо помнить, что отставание предприятий — большое зло для нашего государства.

Об изменении сроков обучения в средних школах

На днях ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «Об изменении срока обучения в средних общеобразовательных трудовых политехнических школах с производственным обучением».

В средних общеобразовательных трудовых политехнических школах с производственным

обучением на базе восьмилетней школы установлен вместо трехлетнего — двухлетний срок обучения.

Перевод средних общеобразовательных трудовых политехнических школ с производственным обучением на новый срок обучения должен быть осуществлен в течение двух лет, начиная с 1 сентября 1964 года.

Министерства просвещения и Министерства народного образования союзных республик обязаны внести соответствующие изменения в учебные планы и программы общеобразовательных школ, обеспечить планомерный и организованный перевод средних школ на новый срок обучения.

ЦК компартий и Советам Министров союзных республик поручено принять меры к своевременному определению на работу выпускников средних общеобразовательных школ. В целях более планомерного и организованного их трудоустройства Советам Министров союзных республик разрешено там, где это будет признано целесообразным, произвести выпуск из одиннадцатых классов в конце первого — начале второго квартала 1966 года.

ЦК компартий и Советам Министров союзных республик предложено принять меры к надлежащей постановке производственного обучения учащихся старших классов средних школ и обеспечить укрепление и дальнейшее развитие материальной базы для их производственной подготовки на предприятиях, в совхозах и колхозах.

Бригада, в которую перешел Николай Иванович Горинов, была на седьмой шахте Кальинского рудника отстающей. Сейчас она в числе передовых. Забойщики перевыполнили план мая, июня июля.

Глядя на Горинова, удивляешься, откуда черпает он силы. Ведь он не только бригадир, но и председатель шахтного комитета. Нынче Николай Иванович закончил восьмой класс вечерней школы.

На снимке: Н. И. Горинов.



По стратосферным маршрутам

МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ лайнер «ТУ-114», круто опланировав на аэродром, промчался по раскаленному летним зноем бетону и зарулил на стоянку. Экипаж, взволнованный и счастливый, собрался в тени крыла. К нему подошли руководители перелета во главе с генеральным конструктором А. Н. Туполевым. Выслушав рапорт командира корабля В. К. Бобрикова об успешном выполнении задания, конструктор тепло, по-отечески обнял членов экипажа, растроганно повторяя: — Спасибо, спасибо. Молодцы. Поздравляю.

В те летние дни 1959 года новый воздушный корабль находился почти трое суток в полете. Сделав всего три коротких посадки, он пролетел над льдами Арктики и Курилами, над седьми вершинами Кавказа и вечными снегами Тянь-Шаня. Под его могучими крыльями проплыли столицы всех пятнадцати республик нашей Родины. Если бы выпрямить ломаную линию этого гигантского маршрута и продолжить по параллели Москвы, то она могла бы опоясать земной шар!

Советский народ по праву гордится тем, что в завоевании воздушного океана и космоса решающий вклад принадлежит нашей Родине. Первый в мире самолет, созданный русским конструктором А. Ф. Можайским, был испытан на два десятилетия раньше, чем на Западе. Теория подъемной силы крыла, теория штопора, да, по сути дела, и вся наука аэродромника были впервые разработаны в нашей стране. Ломоносов и Менделеев, Циолковский и Жуковский — эти имена достойно украшают историю покорения человеком воздушного океана!

Советские авиаторы первыми в мире совершили межконтинентальный перелет из Москвы в США через Северный полюс, первыми взлетели на ракетном самолете, вышли за пределы атмосферы на космических кораблях.

Громадные просторы России давно наводили наших инженеров на мысль построить самолет большой дальности полета. Их влекли тайны Арктики и полюсов земли. И вот полвека назад в небо России поднялся многомоторный тяжелый «Илья Муромец». Он вызвал удивление и зависть на Западе.

В архивах сохранились любопытные документы. Иностранные правительства обратились к русскому царю с просьбой дать чертежи и расчеты самолета. На этом запросе Николай II с бездумной легкостью наложил резолюцию: «Согласен, а также на всякие другие изобретения, могущие впредь появиться». А через несколько лет в Англии появился тяжелый бомбардировщик Викингс «Вимп», во многом схожий с самолетом «Илья Муромец».

Подлинный расцвет авиации в нашей стране наступил лишь после Великого Октября. В один из декабрьских дней 1917 года секретарь положил на стол В. И. Ленину письмо, в котором испрашивались средства для ввода в строй некоторых авиационных заводов. Несмотря на разруху, на острую нехватку денег, Владимир Ильич написал: «Очень просил бы всячески ускорить это дело». А 1 Мая 1918 года, заслонившись ладонью от солнца, вождем революции с гордостью смотрел, как красные летчики бесстрашно выполняли фигуры высшего пилотажа.

Из года в год крепили крылья Советской республики. В том же 1918 году по указанию нашей партии и правительства, несмотря на то, что вокруг страны сжималось огненное кольцо интервенции, был создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ), ставший колыбелью советской авиационной науки. Летом 1920 года был испытан первый советский авиационный мотор. Осенью того же года начался первый учебный год в Институте инженеров Красного Воздушного Флота, реорганизованном затем в Военно-воздушную академию имени Жуковского. За учебники и чертежные доски сели будущие конструкторы самолетов, инженеры заводов и авиационных частей. На кафедру перед слушателями поднялся профессор Н. Е. Жуковский, которого Ленин назвал «отцом русской авиации».

Тяжелая индустрия, создаваемая в годы первых пятилеток, послужила основой для бурного развития и советской авиационной техники. Многомоторные цельнометаллические корабли со звездами на крыльях полете-

Окончание на 2 стр.

ПОД КОНТРОЛЬ ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ

За семь месяцев года в тресте Бокситстрой проведен семь школ передовых методов труда с охватом 147 человек при годовом плане 240. В настоящее время идут занятия еще в двух школах по настилке путей на сдающемся горизонте шахты десятой Капитальной в ШСУ № 3 и по установке арматуры нулевого цикла на шахте № 16—16 бис.

Хорошо помогла школа передового опыта на армировке ствола бригаде проходчиков шахты № 14—14 бис ШСУ № 1, которую вел В. П. Моторин. План апреля выполнен на 128 процентов, выработка на одного рабочего составила 10,1 погонных метра против семи, достигнутых ранее на шахте 15—15 бис.

Изучение передовых методов труда на укреплении горных выработок торкрет-бетоном без деревянной опалубки механизированным способом на шахте № 9—9 (н), где руководил школой бригадир тов. Фесенко, а консультировал начальник шахты тов. Норкин, позволило повысить производительность труда на восемь процентов и сэкономить строительных материалов более чем на тысячу рублей, а за время сооружения горизонта минус 40 метра экономия по материалам составила около 5 тысяч рублей.

Положительные итоги дала учеба бригады проходчиков шахты № 7—7 бис при

применении бетоноукладчика на бетонировании горных выработок. Повысились нормы выработки в феврале на 13 процентов, производительность в физических объемах — в полтора раза. При ручном способе укладки бетона выработка составляла 0,52 кубометра в смену, с применением же бетоноукладчика увеличилась до 0,78 кубометра в смену на одного проходчика.

Проведена школа передового опыта в бригаде тов. Иванова (шахта № 4—4 бис) на скоростной проходке с применением вагонпереставителя. В результате план шахтой был перевыполнен почти на 40 процентов, а нормы выработки за февраль составили 124,7 процента.

Работала школа передового метода труда на монтаже 80-ти квартирного дома из крупных панелей в бригадах бетонщиков Ткачевой, Худукон, Питерских и Горковенко. Обобщен опыт возведения башенных копров в скользящей опалубке и внедрения аккордной системы оплаты труда в тресте. Изучался опыт передовиков производства в школах коммунистического труда.

Все это дало экономический эффект в денежном выражении пять тысяч рублей, в трудозатратах — 1117 человеко-дней. Улуч-

шились экономические показатели в первом полугодии. Коллектив треста в течение двух кварталов удерживает первенство в соревновании строков области.

Однако необходимо отметить, что нами далеко не исчерпаны все имеющиеся возможности. Большинство управлений не справилось с планом первого полугодия по проведению школ передовых методов труда. В шахтостроительном управлении № 1, например, вместо трех школ проведено две, в управлении механизации, спецуправлении № 5 — ни одной. Причина — в ослаблении контроля со стороны главных инженеров подразделений, отдела труда треста и учебно-курсового комбината. Недостаточно уделяется внимания этим школам со стороны партийных и профсоюзных организаций. Слабо контролировалось выполнение плана по распространению передового опыта технико-экономический совет.

На основе планов подразделений на второе полугодие утвержден план проведения школ в целом по тресту. Предусматривается провести 14 школ передового опыта труда, в том числе две в ШСУ № 1, три — в ШСУ № 2, четыре — в ШСУ № 3, две — в СУ № 5, одну — в управлении подсобных предприятий и две — в управлении механизации. В августе должны заниматься школы по внедрению работы «двойками» на кирпичной кладке при возведении стен детского сада и яслей, по монтажу крупнопанельных зданий в ШСУ № 3.

Руководителям подразделений не следует ограничиваться проведением школ передовых методов труда в пределах утвержденного трестом плана. Необходимо составить свои планы с таким расчетом, чтобы на каждой шахте, на каждом участке, в каждом цехе в оставшееся время го-

да работало две — три школы.

Распространением передовых методов труда новаторов среди бригад, не выполняющих нормы выработки, необходимо в первую очередь заняться главным инженерам подразделений треста, соответствующим отделам, а также партийным и профсоюзным организациям. Надо, чтобы ежемесячно на партийных или профсоюзных собраниях отчитывались о проделанной работе начальники шахт, участков, цехов, практиковать заслушивание главных инженеров подразделений на технико-экономическом совете треста. Следует проводить выезды передовиков производства на родственные предприятия нашей страны с тем, чтобы лучший опыт переносить на нашу стройку и улучшать технико-экономические показатели треста.

А. ДРЕГВАЛЬ,

заведующий нештатным отделом редакции по пропаганде и распространению передового опыта.

По стратосферным маршрутам

Окончание. Начало на 1 стр.

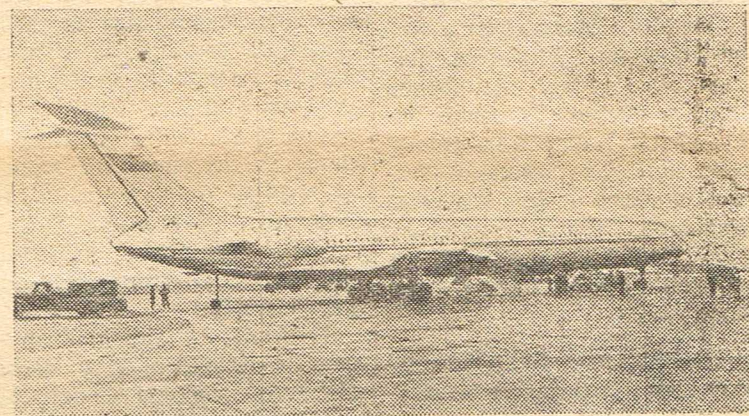
ли по дальним маршрутам страны, к Северному полюсу, в Америку.

В 1933 году советский народ впервые праздновал День Воздушного Флота. А через пять лет по количеству авиационных рекордов мы стояли на первом месте в мире. Страна Советов превратилась в великую крылатую державу.

Суровым испытанием для нашей авиации явилась Великая Отечественная война. Учитывая возросшую роль авиации в войне, партия приняла все меры к тому, чтобы наши самолеты были лучшими в мире, чтобы выпуск самолетов для фронта рос изо дня в день. В завершающей битве за Берлин участвовало 8.400 советских самолетов. В последние три года войны наши заводы выпускали ежегодно в среднем 40 тысяч крылатых машин.

Исключительную роль в уничтожении живой силы и техники фашистов сыграли лучшие в мире штурмовики «ИЛ-2» и «ИЛ-10», созданные под руководством С. В. Ильюшина. Недаром фашистские солдаты и танкисты прозвали эти самолеты «черной смертью». После войны С. В. Ильюшин создал замечательный воздушный лайнер «ИЛ-18», а совсем недавно начались испытания еще одного пассажирского турбореактивного корабля — «ИЛ-62».

Велико счастье человека — видеть плоды своего труда, тру-



НА СНИМКЕ: новый воздушный лайнер «ИЛ-62».

да во славу Родины. Такое счастье испытывает и генеральный конструктор А. С. Яковлев. Рядом с его рабочим кабинетом в длинном тихом зале стоят ряды самолетов. Это — модели яковлевских машин. Их многие десятки.

Огромный вклад в развитие сверхскоростных самолетов вносит коллектив генерального конструктора Артема Ивановича Микояна. Уже первые реактивные истребители его конструкции сыграли выдающуюся роль в развитии советской авиации. Семья «Мигов» быстро растет.

Борьба за скорость полета — главное направление совершенствования авиации. В 1918 году рекордной была скорость 180—200 километров в час. Перед Великой Отечественной войной наши лучшие истребители достигли скорости 700 километров. Это был предел для самолетов с поршневым двигателем. А впереди возникло первое грозное препятствие — скорость звука. Превзойти ее помог реактивный двигатель. Он позволил достигнуть скорости полета 2.000—2.500 километров в час.

Дальнейший рост скоростей задерживало новое серьезное препятствие — аэродинамический или кинетический нагрев самолета в полете, так называемый тепловой барьер. Однако и это препятствие было преодолено. Чтобы снизить нагрев обшивки самолетов при скорости 3.000 километров в час, они теперь мчатся на высотах до 30 километров — в очень разреженной атмосфере.

С ростом высоты полета современные самолеты приобрели вид ракеты — обтекаемый фю-

зеляж, тонкие небольшие стреловидные или треугольные крылья.

Каковы же перспективы развития крылатых летательных аппаратов в наш век ракет? На XXII съезде партии Н. С. Хрущев подчеркнул: «Оснащая Вооруженные Силы ракетами и атомным подводным флотом, мы не сбрасываем со счетов и авиацию, продолжаем ее развивать и совершенствовать».

От обычных боевых самолетов совершается переход к самолетам-ракетоносцам, как основе боевой мощи Военно-Воздушных Сил. Этот «союз ракеты и самолета» был заключен давно. Первые своеобразные самолеты-ракетоносцы применялись нами еще в боях в районе Халхин-Гола. Небольшие ракеты подвешивались под крыльями самолетов и запускались в полете. Реактивные снаряды запускались с самолетов также и в годы Отечественной войны. Но эти ракеты были неуправляемыми.

Ныне советские Военно-Воздушные Силы располагают новыми, весьма совершенными реактивными самолетами, в том числе самолетами-ракетоносцами. Они летают со сверхзвуковыми скоростями и несут ракеты, способные уничтожать объекты противника на огромных расстояниях.

И сейчас, когда советские люди отмечают свой большой праздник — День Воздушного Флота СССР, мы спокойно и гордо смотрим в голубое небо Отчизны, где мчатся стратосферные стражи мира, где идут по дальним маршрутам могучие небесные корабли.

В. ПАРФЕНОВ, кандидат технических наук.

ТРУДНОСТИ ПРЕОДОЛЕТЬ МОЖНО

До последнего времени за цехом формовки кирпичного завода было закреплено две автомашины. Одна обеспечивала глиной первую смену, другая — вторую. Однако сейчас на подвозке сырья занята только одна автомашина. Рабочие завода отдают себе ясный отчет о причинах такого сокращения и вполне понимают необходимость его. Сто тридцать пять автомашин девятой автобазы ушло на помощь алтайским хлеборобам.

Однако есть все возможности обеспечить цех формовки глиной и одной машиной. Для этого нужно высылать на линию технически исправный транспорт. Ведь за десять дней августа из-за неисправности или отсутствия автотранспорта цехом потеряно 440 человеко-смен.

Как обычно, в первую и вторую смены ежедневно пропадает по одному часу, так как шоферы едут на пересменку в гараж. Понятно, чтобы выпустить машину на линию, нужно ее проверить, выдать шоферу путевой лист и т. д. Такой порядок вполне закономерен.

Администрация, профсоюзная организация, рабочие завода согласны с тем, чтобы вторая смена начиналась не

с четырех, а с пяти часов дня. За двухчасовой перерыв между сменами шоферы успеют съездить в город, сдать и принять машину. Однако, если вторая смена будет работать с пяти часов, рабочим с Боксит не на чем будет ночью уехать домой. Вероятно, в силах городского автохозяйства удлинить график автобуса Бокситы — Североуральск на один час. Тогда все пойдет нормально. Эти вопросы ждут немедленного решения, иначе отставание с изготовлением сырца цехом формовки повлечет отставание и коллективов других цехов.

А. АЛЕКСАНДРОВ.



Летчики-миллионеры Гражданского воздушного флота СССР (слева направо) Олег Иванов, Николай Башкатов, Василий Молибога, Александр Фаддеев, Виктор Михайлов, Николай Бойко и Дмитрий Марченко. Фото П. Федорова.

Фотохроника ТАСС

ЗАТОР НА НИЖНЕМ СКЛАДЕ

СУЩЕСТВЕННЫЕ ПОПРАВКИ

Горняки недовольны: поступающая в их адрес из Шегульганского леспромхоза рудстойка не всегда отвечает требованиям государственного стандарта. Почти в каждую спецификацию внесены поправки контролеров, которых содержат бокситовые рудники на нижнем складе. Приведем несколько фактов. Вот спецификация за 3 августа. В двух вагонах рудстойки, отгруженной на шахту № 10 Черемуховского рудника, оказалось более трех кубометров пиловочника.

Спецификация за 6 августа. Из нее узнаем, что в четыре думпкара погружено 124 кубометра рудстойки. Внизу запись контролера: «В шестиметровой рудстойке пиловочника 34 штуки — 5,2 кубометра. В трехметровой рудстойке дров 17 штук — 0,9 кубометра».

С контролерами никто не спорит, у них в руках стандарты и технические условия на поставку древесины, плюс договор.

А у тех кто ее готовит?

Тот же все есть. Но тем не менее поток бракованной продукции продолжается. Это тормозит работу шахт, а леспромхозу приносит прямые убытки.

С КОЛЕС В ПИЛОРАМУ

Часто деревообделочный комбинат треста Бокситстрой получает из Шегульганского леспромхоза пиловочник, который для распиловки непригоден. Чтобы убедиться в этом, достаточно осмотреть древесину, только что сгруженную на эстакады. Среди бревен попадаются такие, которые по своему качеству не могут быть отнесены даже к

третьему сорту. Некоторые из них поражены в больших размерах, чем допускают нормы, внутренней напечной и стволовой, а также заболонной гнилями, кривизной, сухобокостью и т. д. Встречаются бревна из сухостоя с гнилями и глубокими боковыми трещинами, тонкомер диаметром от 8 до 12 сантиметров.

Браковать древесину без представителей нижнего склада деревообделочники не могут. И ждать им некогда: поступающая продукция с колес идет в пилораму.

Утверждать, что этим пользуется поставщик, конечно, нельзя, но поразмыслить есть над чем. Если это не обман, то вопиющая халатность. Передо мной акт. В нем говорится, что при разбраковке пиловочника листовых пород в количестве 141 фестметра оказалось 14 фестметров дров. Акт подписан начальником нижнего склада Шегульганского леспромхоза В. А. Кочетовым и старшим мастером Н. В. Гаврилюком.

Допустимо ли это? Конечно, нет.

Пиловочник, прежде чем оказаться у пилорамы, прошел все необходимые стадии контроля. Мастера, десятники, бракеры-приемщики, занимающиеся организацией труда на складе и определением качества древесины, руководствовались государственными стандартами и техническими условиями. Казалось бы, никаких недоразумений быть не должно. Но они возникают. Деревообделочный комбинат терпит убытки. Например, в июле выход пиломатериалов оказался на один процент ниже запланированного.

В чем корень зла?

СКЛАД ЗАТОВАРИЛСЯ

Нижний склад. Место для него выбрано замечательное. Вдоль железнодорожного полотна почти на полкилометра тянется ровный и гладкий, как скатерть, склон. Когда смотришь издали, весь склад, как на картине. Видны красивые ряды штабелей, прибывшие с хлыстами автомашины, вагоны, краны. Во всем, кажется, идеальный порядок. Но стоит подойти ближе и этот «мираж» исчезает. На складе царит хаос. Лесоматериалы уложены как попало, без соблюдения правил. На многих штабелях нет прокладок, бревна накатаны навалом. Отдельные штабеля вплотную примыкают друг к



Этот снимок сделан в начале апреля. Башенный кран, изображенный на нем, почти смонтирован. Еще немного, и он станет незаменимым помощником рабочих. Но вот скоро минет полгода, а кран бездействует.

другу: никаких проходов между ними нет. У каждой эстакады высятся громадные кучи отходов. Ими завалены даже некоторые штабеля с деловой древесиной. Горы обрезков и сучьев растут. Проезд для автомашин с каждым днем сужается.

Положение пока спасает бульдозерист Николай Кучинский. Образовалась новая куча у эстакады — отпихнет ее в сторону, зацепились встречные автомашины — растащит. Но, видимо, придет такое время, когда и бульдозер ничего не сможет сделать.

Склад затоварился. На сегодняшний день здесь скопилось не менее девяти тысяч кубометров древесины, из них две тысячи (в основном березы) в хлыстах.

Первой и основной причиной, создавшей трудности, является то, что в дни, когда на склад непрерывным потоком пошла лесопроductия, он не был как следует подготовлен. До сих пор бездействует башенный кран, не сдана в эксплуатацию подстанция.

Вторая причина: недостаток вагонов, отсутствие нарядов на дрова, строевой лес и пиловочник листовых пород. В июле нужно было подать под погрузку 424 вагона МПС, подано всего лишь 204. Вагоны местного парка также подаются нерегулярно. Например, в июле требовалось отправить бокситовым рудникам 4230 кубометров крепежного леса, отгружено только 2854. 800 кубометров недодано также тресту Бокситстрой. Нет изменений и в августе. На первую декаду было заказано 104 вагона МПС, подано 62.

ГДЕ ГУСТО, А ГДЕ ПУСТО

Любой человек, даже незнакомец с организацией складского хозяйства, скажет: на складе беспорядок, хаос. У старшего мастера Николая Васильевича Гаврилюка в оправдание припасены веские аргументы, те самые, которые названы выше: нерегулярная подача вагонов, отсутствие нарядов и т. д.

Не спорим, это серьезная причина. Однако при умелой организации труда можно было избежать многих недостатков. Как можно говорить о нехватке подштабельных мест, если древесина сложена не по правилам. У многих штабелей головки сорваны: «где густо, где пусто, где нет ничего». Тяжело до-

стается и штабелевщикам и прузчикам.

Большое зло — простои. 12 августа, например, ночная смена не работала из-за отсутствия света. К трем раздельным эстакадам до сих пор не подведен силовой кабель. Древесину на них кряхнут бензопилами. К чему это иногда приводит, видно из следующего факта. Мне подали листок бумаги. В нем говорится, что 13 августа бригада из 6 человек простояла смену из-за отсутствия стартера у бензопилы. Внизу шесть подписей. В этот же день из-за неисправности динамо не работал погрузочный кран: три прузчика и крановщик находились не у дел.

Склад работает неритмично. В часы интенсивного поступления древесины разметка стволов на сортименты и штабелевка производятся как попало. Правила охраны труда и техники безопасности не соблюдаются.

Старший мастер тов. Гаврилюк на все смотрит спокойно, своей вины не чувствует. 13 августа, когда механизмы и люди простаивали, он степенно, не торопясь, отправился домой обедать и вернулся обратно лишь через два часа. Такие отлучки, как говорят рабочие, бывают часто. Невольно приходишь к выводу: не это ли стоическое спокойствие явилось одной из причин тех беспорядков, которые прочно обосновались на нижнем складе?

Можно ли выправить положение? Конечно, можно.

Надо немедленно пустить в эксплуатацию подстанцию и башенный кран, погрузку лесопроductии в вагоны организовать в три смены. Чтобы ликвидировать хаос в складировании древесины, необходимо постепенно приводить штабеля в порядок, а где нужно, заново перепланировать подштабельные места. Нужно какими угодно мерами убрать от эстакады отходы (фактически это настоящие дрова).

Еще весной была подана хорошая мысль: около каждой эстакады поставить для отходов специальные сани (пэны). Если бы это сделали вовремя, такого завала у эстакад не получилось бы. Отходы можно было бы отвезти за пределы склада. Все допущенные ошибки надо исправить.

Прирельсовый склад на станции Черемухово, оснащенный новейшей техникой, должен быть во всех отношениях образцовым.

И. ДИТЛОВ.

Вести с ударной стройки

МАШИНЫ ПОЙДУТ ПО БЕТОНУ

4 июня бригады пятого спецуправления треста Бокситстрой приступили к строительству бетонной автодороги, входящей в пусковой комплекс вертикальной шахты. Перед коллективом была поставлена трудная задача. Для того, чтобы построить трассу длиной в четыре километра 700 метров, нужно завезти 49 тыс. кубометров гравия, уложить около 7 тыс. кубометров бетона и т. д. Объемы большие. Но самое главное состояло в том, чтобы в процессе строительства обучить людей новому делу. Строительство дорог подобного типа нашим трестом ранее не велось.

Сейчас по истечении двух месяцев можно сделать вполне конкретный вывод — строители с поставленной задачей справляются хорошо.

15 сентября дорогу должна принять комиссия. Можно быть уверенным, что так оно и будет. Осталось забетонировать 700 метров полотна, отделать обочины (кстати, 50 процентов этой работы уже сделано), произвести окочечивание, окончить переезды над теплотрассой.

Дела у строителей идут хорошо, но они могли быть лучше, если устранить отдельные недостатки.

Строительство ведут четыре бригады, возглавляемые тт. Ануфриевым, Ждановой, Сабитовой и Гладковой. Суточный график — это погонных

метров полотна. Иногда он ломается из-за несвоевременного обеспечения бетоном Вагранским заводом. Ежедневная потребность бетона 140 кубометров. Но бывают дни, когда это не выполняется. 15 августа из 70 кубометров в первую смену поступило 42. Поэтому бригады тт. Ждановой и Сабитовой простаивали. Стараясь наверстать упущенное, во вторую смену девять машин были занаряжены на перевозку бетона. Безусловно, с таким наплывом рабочие двух бригад справиться были не в силах и прораб тов. Симонов от таких «услуг» отказался.

В последнее время доставка людей к месту работы организована плохо. Рабочие живут и в городе, и на Третьем Северном, и на Калье. К 9 часам они должны быть на объекте, но ввиду того, что машину, занятую на перевозке людей, отправили в составе других на помощь хлеборобам Алтая, люди не обеспечиваются транспортом. Выход из этого положения есть. Нужно организовать работу служебного автобуса, закрепленного за управлением, в три смены. А руководящий состав мог бы с таким же успехом доехать на объекте вместе с рабочими, не обязательно использовать автобус только для выездов в индивидуальном порядке.

Есть и другие нерешенные вопросы. Вдоль трассы должны

быть построены три посадочные площадки для пассажиров автобусов. Они проектом не предусмотрены. На них не выделено арматуры. А для того, чтобы их сделать, это равноценно построить 600 метров дороги.

Второе. Сейчас особенно неблагоприятное положение сложилось на строительстве путепровода под линией железной дороги. Дело в том, что он должен быть сделан из сборного железобетона, однако, потом было предложено выполнить его монолитным. Нужно немедленно приступить к интенсивным действиям на этом участке дороги, иначе возможна задержка с открытием движения на протяжении всей новой дороги.

Задача состоит и в том, чтобы сейчас в теплые дни полностью закончить бетонирование всей трассы.

Исполняющий обязанности начальника участка Алексей Савельевич Симонов говорит:

— Коллектив работает с полным напряжением сил. Мы в достаточной степени обеспечены механизмами. Люди быстро освоили технологию строительства и трудятся с воодушевлением. Особенно хочется отметить девять из бригад, руководимых тт. Ждановой и Гладковой. Если руководители управления и треста помогут нам устранить названные недостатки, мы сдадим дорогу не к 15 сентября, а досрочно.

А. ПАРШУКОВ.

ВЫВОДЫ СДЕЛАНЫ

Комитет партийно-государственного контроля, рассматривая вопрос о невыполнении плана поставок леса Шегульганским леспромхозом за июль, указал, что одна из причин этого — в сбыте. В последнюю неделю июля транспортный цех СУБРа подал всего 20 вагонов, тогда как леспромхозом было заказано 80. Руководители леспромхоза виноваты в том, что очень медленно идет строительство нижнего склада. Из 50 тысяч рублей, выделенных на 1964 год, освоено всего лишь 18,4 тысячи рублей. Погрузка леса идет не круглосуточно, допускаются простои вагонов.

Комитет обязал тов. Алифанова улучшить организацию работы на погрузке леса и предупредил его о персональной ответственности за перепростои вагонов.

Комитет обязал директора СУБРа тов. Елисеева обеспечить поставку вагонов Шегульганскому леспромхозу в размерах, определенных планом перевозок.

ПРАВДА СЕВЕРА
19 августа 1964 г. 3 стр.

ТРЕСТ Бокситстрой оказывает шефскую помощь труженикам полей Мугайского совхоза Алапаевского совхозно-колхозного производственного управления. Там заканчивается сейчас строительство восьми-квартирного жилого дома, мы принимали участие в сооружении животноводческих помещений, их механизации и т. д.

А в воскресенье из нашего города в поездку по полям и фермам Мугайского и соседнего с ним Измоденовского совхозов выехала агитбригада Дома культуры строителей. Возглавляет ее один из активных участников художественной самодеятельности, газосварщик управления механизации, ударник коммунистического труда Иван Заузырный.

Задача агитбригады состо-

Читайне на 4-й полосе
АГИТБРИГАДА ВЫЕХАЛА В СЕЛО
ДО СВИДАНИЯ, ДЕТСКИЙ САД
ФУТБОЛЬНЫЕ ПОЕДИНКИ

НА ПОЛЯ И ФЕРМЫ — С КОНЦЕРТАМИ

ит в том, чтобы как можно глубже познакомить жителей села с самодеятельным сценическим искусством. Поэтому программа концертов разнообразна. На полях и фермах, на сценах сельских клубов прозвучат песни о передовиках совхозной деревни, о славных строителях, о нашей Родине.

Перед зрителями выступают супруги Вера и Владимир

Романовы, Надежда Анисимова и другие.

Разнообразную программу подготовил и танцевальный коллектив Дома культуры, которым руководит Геннадий Володин. В состав бригады вошли лучшие солисты коллектива — танцоры Анатолий Пьянков, Геннадий Кузьмин, Галина Бровко, Нина Горковенко и другие.

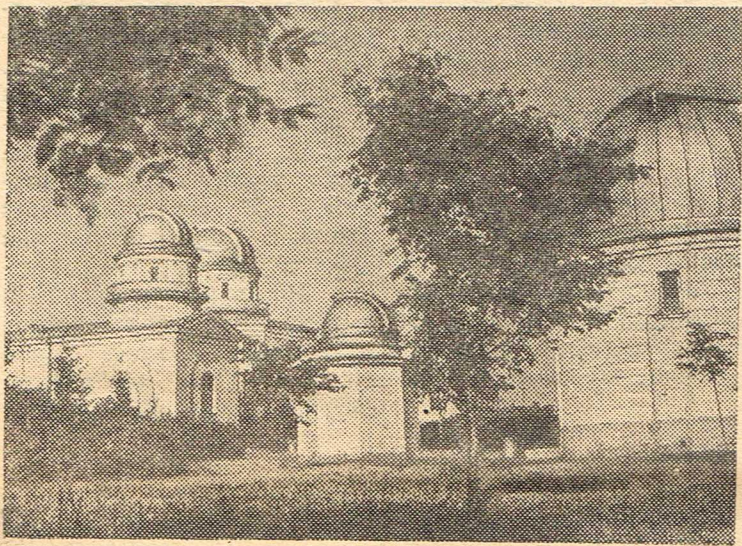
Среди участников агитбригады немало людей, любящих меткое слово, острую шутку, веселую частушку. Вот почему в программе концертов нашей бригады много сатиры и юмора, что, несомненно, понравится сельским зрителям.

Вместе с агитбригадой выехал заместитель начальника планового отдела треста Бокситстрой тов. Зигерт. Он выступит с лекциями: «Республика Куба» и «О положении во Вьетнаме».

Поездка к подшефным еще более укрепит дружбу тружеников города и села.

И. ГУРТОВОЙ,
заместитель председателя
объединенного стройкома
треста Бокситстрой.

ПУЛКОВСКОЙ ОБСЕРВАТОРИИ — 125 ЛЕТ



ЛЕНИНГРАД. Сегодня исполняется 125 лет самой крупной в нашей стране Пулковской астрономической обсерватории Академии наук СССР. Основанная выдающимся русским ученым В. Я. Струве, своими открытиями и точностью исследований она сыграла большую роль в развитии не только отечественной, но и мировой астрономической науки.

В отделах обсерватории с помощью самых современных астрономических инструментов ведутся широкие исследования, имеющие большое практическое и научное значение. Пулковские каталоги координат звезд по своей точности превзошли аналогичные работы других обсерваторий. На основе астрометрических исследований обсерватории в нашей стране широко развилась геодезия и картография. Интересные исследования ведутся по астрофизике, изучению Солнца, Луны, планет и звездных систем.

В Пулковской обсерватории работали многие выдающиеся ученые, среди них В. Я. Струве, А. А. Белопольский, Ф. А. Бредихин. Здесь проходили стажировку и изучали постановку дела многие зарубежные ученые.

Территория Пулковской обсерватории дважды была районом боевых действий. В 1919 году на Пулковских высотах шли ожесточенные сражения с белогвардейскими бандами Юденича, а в годы Великой Отечественной войны в непосредственной близости от обсерватории в течение трех лет проходила линия фронта. Немецко-фашистские захватчики подвергли Пулково варварским бомбардировкам и обстрелам, стремясь стереть его с лица земли.

Ныне обсерватория не только полностью восстановлена, но и расширена. Наша промышлен-

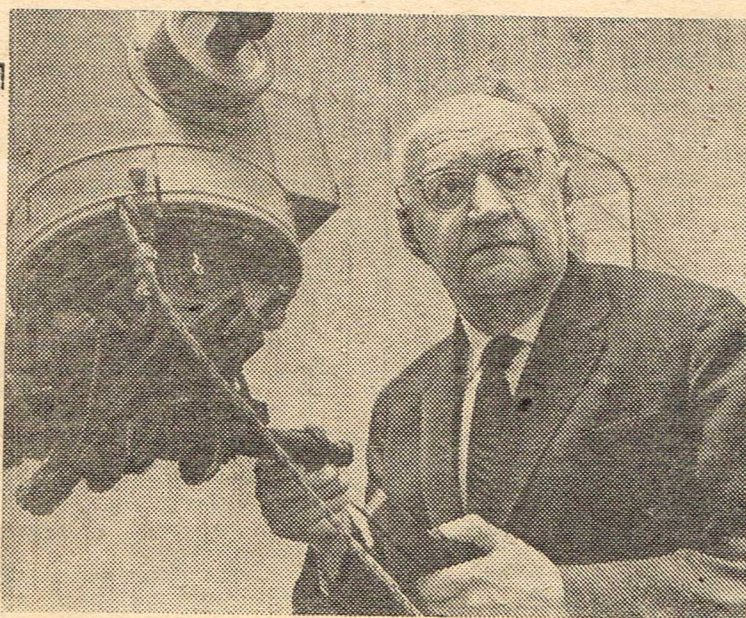
ность помогла оснастить ее новейшими оригинальными приборами, позволяющими достигнуть исключительной точности наблюдений. Все большее применение находят новые методы исследования небесных тел, помогающие вскрывать закономерности развития и строения Вселенной. Значительное развитие получила новая отрасль науки — радиоастрономия, организована регулярная служба фотографических и визуальных наблюдений советских искусственных спутников Земли.

Ученые Пулковской обсерватории самоотверженно трудятся во славу советской науки, во славу нашей великой Родины.

НА СНИМКАХ: главное здание Пулковской обсерватории (верхний снимок); директор обсерватории крупнейший советский астроном академик А. А. Михайлов (нижний снимок).

Фото П. Федотова.

Фотохроника ТАСС



ЭЛЕКТРОЛИНИЯ И ДЕРЕВЬЯ

Труженики нашего города хотят видеть свой город красивым. С каждым годом в нем увеличивается число деревьев, появляются скверы, благоустраиваются улицы, дворы, строятся детские площадки.

Огромную долю труда в благоустройство своих дворов вкладывают и владельцы частных домов. Однако с сожалением приходится отмечать, что озеленение ведется без какого-либо согласования с архитектором города. Допускаются серьезные ошибки в выборе места для посадки деревьев. Если взглянуть на улицы нашего города, то можно заметить, что на многих зеленые ряды идут под линиями электропередач, а вершины тополей и черемухи высятся над проводами.

Каждый человек знает опасность прикосновения к электрическим проводам. И все же, как ни странно, родители совершенно не следят за детьми, которые собирают ягоды черемухи с самых верхушек.

Товарищи, помните и разъясняйте ребятишкам, что в местах, где электрические прово-

да касаются стволов или сучьев, опасно не только прикосновение к проводам, но и к дереву, особенно в сырую погоду.

Чтобы избежать несчастий, необходимо систематически подрезать деревья. Горкомхоз нынче не занимается этим. Лишь отдельные жители подрезали деревья у своих домов. Это должны сделать все. На момент работ по первому требованию будет отключена электросеть горэлектросети энергоцеха СУБРА.

Еще хочется заметить, что многие горожане сооружают временные хозяйственные постройки на территории своих дворов. Причем вопрос этот ни с кем не согласовывается. А ведь очень легко можно при земляных работах повредить электрический кабель, что грозит большими неприятностями.

Товарищи, берегите свою жизнь. Сообщайте немедленно о каждом замеченном нарушении электротехники дежурному электрику города, научите это и ваших детей.

И. ДЮРЯГИН,
старший мастер горэлектросети.

НАШИ ДЕТИ — ВЫПУСКНИКИ

Сегодня у наших детей праздник. Сегодня они выпускники. До свиданья, детский сад, здравствуй школа!

Два года провели малыши в детском саду № 16. Два года в одной группе, у одного воспитателя и у одной няни. Мы благодарны этим женщинам, Тамаре Федоровне Рыжовой и Нине Николаевне Чулковой, за материнское отношение к нашим детям, за их хорошее воспитание.

Много забот было в последние дни и у заведующей комбинатом Руфины Яковлевны Санниковой. Она хлопотала об устройстве всей подготовительной группы в школу, об учебниках и тетрадях.

Хочется пожелать коллективу детского комбината № 16 успехов в трудном, но благородном деле воспитания детей.

Н. ХРАМОВА, В. ЗАЙЦЕВА, Е. МАЛЫХ, О. ИЗОСИМОВА, А. ПУРЫШЕВА, В. ЧЕРЕЗОВА.

Вернулись

с выигрышем

В товарищеском матче по шахматам, состоявшемся в минувшее воскресенье в Краснотурьинске, победу со счетом 4:2 одержала команда нашего города.

С выигрышем вернулись домой кандидат в мастера тов. Плотноков, второразрядники тт. Брежнев и Романов. Вничью сыграли тт. Митрофанов и Орлов.

Редактор **П. И. РЕУТОВА.**

Продолжается свободный прием подписки на газету «Комсомольская правда» на IV квартал 1964 года.

Подписку следует оформить не позднее 8 сентября.

СПОРТ В ЧЕСТЬ ДНЯ ШАХТЕРА

Начался розыгрыш традиционного приза по футболу в честь Дня шахтера. Калыинцы принимали команду Третьего Северного поселка. Хозяева поля в этом матче дали предметный урок сопернику. Они показали, как надо атаковать чужие ворота и защищать свои. В наступлении они провели меньше времени, чем гости, но каждая их атака была опасной.

В первом тайме возможность забить мяч имели Сергеев, Гильмуллин, Селиверстов, но гола не получилось. На 69-й минуте комбинацию, начатую Зубковым на левом фланге, калыинцы закончили голом.

Надо отметить, что вратарь Третьего Северного Тазнахметов взял несколько трудных мячей.

Последние 10 минут прошли в атаках гостей, и защитникам

Калыи пришлось хорошо потрудиться, чтобы удержать счет. Этот напряженный матч они выиграли с минимальным счетом (1:0).

Результаты очередного тура Черемухово и Второго Северного — 1:0. Встреча команд Второго Северного и ЦРММ закончилась вничью (1:1).

Одновременно проходит первенство города по футболу. Итоги встреч таковы: «Бокситстрой» — «Спартак» — 3:1, «Звезда» — «Спартак» — 6:1, СУБР — Покровск — 8:0.

Команда управления подсобных предприятий на очередную игру с СУБРОм не явилась. Это должно насторожить комсомольскую организацию и инструктора физкультуры треста Бокситстрой тов. Дегтярева. Ему следует уделять внимание не только той команде, которая выступает в первенстве области, но и цеховой.

В. ФЕДОСЕЕВ.

Жилищно-коммуналь о му

отделу СУБРА на постоянную работу требуются землекопы.

Городская баня остановлена на ремонт с 18 по 26 августа.

В шихтовальный цех СУБРА и ЦРММ срочно требуются электрослесари и слесари 4—6 разрядов.

Обращаться к начальникам цехов.

Меняю 2-х комнатную благоустроенную квартиру в Нижнем Тагиле на равноценную в Североуральске.

Звонить: через коммутатор СУБРА 3-74, комната 14, Костылеву.

Выражаем сердечную благодарность шахтному комитету шахты № 9 Черемуховского рудника, руководителям предприятия, совету пенсионеров поселка, горноспасательному отряду и его командиру П. П. Гавришу, всем друзьям и знакомым, принявшим участие в похоронах мужа и отца

Ефима Григорьевича КОТОМИНА.

Семья покойного.

Адрес редакции: г. Североуральск Свердловской обл. ул. Маяковского, 3 (второй этаж). Телефоны (через коммутатор города) редактора — 1-63, зам. редактора — 1-68, промышленного отдела — 1-67, отдела писем, ответственного секретаря и бухгалтера — 3-99, корректоров — 1-62 (2 зв.)

Тираж 8101

Типография Управления по печати Свердловского промышленного облисполкома ул. Белинского, 26-а.

Заказ 3134