

ТУВИНСКАЯ ПРАВДА

Орган Тувинского областного комитета КПСС, Верховного Совета и Совета Министров Тувинской АССР

Год издания 47-й
ВТОРНИК
18
АВГУСТА
1970 года
№ 193
(7763)
Цена 2 коп.

В обкоме КПСС

Патриотическая инициатива одобрена

Бюро Тувинского обкома КПСС одобрило патриотическую инициативу колхоза «Саянский» и колхоза «30 лет Октября» Даун-Хемчикского района, принявших на себя повышенные обязательства и обязавшихся ко всем труженикам сельского хозяйства с призывом широко развернуть социалистическое соревнование за успешное выполнение решений июльского Пленума ЦК КПСС и достойную встречу XXIV съезда КПСС.

Кызылский горком и районные комитеты партии, гор(рай)исполкомы, профсоюзные и комсомольские организации колхозов и совхозов обязали провести во всех хозяйствах, в бригадах и на фермах пионерское обсуждение образцов коллективов совхоза «Саянский» и колхоза «30 лет Октября» Даун-Хемчикского района с тем, чтобы разработать инициативные мероприятия и обязательства по успешному выполнению

решений июльского Пленума ЦК КПСС и достойной встрече очередного съезда партии.

В принятом постановлении бюро обкома КПСС подчеркнута необходимость сосредоточить внимание тружеников сельского хозяйства на выполнении плана заготовки кормов для общественного животноводства, организованном и качественном проведении уборки урожая, выполнении и перевыполнении социалистических обязательств по производству и продаже государству зерна, мяса, молока и шерсти. Надо добиться значительного увеличения общественного поголовья скота, повышения его продуктивности и роста урожайности всех сельскохозяйственных культур. Успешное осуществление этих задач является существенным вкладом в выполнение решений июльского Пленума ЦК КПСС и достойную встречу XXIV съезда Коммунистической партии.

В Совете Министров Тувинской АССР

Заготовке кормов — высокие темпы

Совет Министров Тувинской АССР отмечает, что низкий уровень производства кормов в Тес-Хемском районе вызывает серьезные препятствия для дальнейшего развития животноводства, следовательно продуктивности скота, является на высокую общественную инициативу колхозов и совхозов. Министерство сельского хозяйства республики, Тес-Хемский райисполком и его управление сельского хозяйства все еще не представляют должной требовательности к руководителям и специалистам хозяйства по укреплению кормовой базы, мирятся с низким урожаем кормовых культур, не принимают должных мер по улучшению природных кормовых угодий и созданию долготелесных культурных пастбищ. В результате на год в год хозяйства района не выполняют планы производства и заготовки кормов для общественного скота.

В этом году в районе предусмотрено заготовить 92 тысячи тонн грубых и 13 тысячи тонн сочных кормов. Для этого необходимо убрать травы с 11,4 тысячи гектаров.

Благоприятные погодные условия позволяют начать заготовку сена в долине реки Тес-Хем в третьем десятилетии. Но из-за недооценки важности заготовки кормов со стороны руководителей и специалистов хозяйства, районного управления сельского хозяйства (тов. Сарыглар) к сенокосу в Тес-Хеме приступили только в первых числах июля.

Заготовка сена началась неорганизованно. Про-

шел месяц, а заметных сдвигов в накоплении кормов в районе не произошло. Работы по улучшению лугов и пастбищ по существу не проводятся. Райисполком и сельские Советы не осуществляют должного контроля за включением в сенокосную достаточного количества техники, людей, слабо организуют работы по бытовому и культурному обслуживанию людей, занятых на сенокосе.

Совет Министров Тувинской АССР в своем постановлении от 13 августа с. г. указал заместителю председателя Тес-Хемского райисполкома тов. Сарыглару на крайне медленные темпы разворачивания работ, низкую организацию труда и малочисленность механизированных бригад, занятых на заготовке кормов.

Тес-Хемскому райисполкому дано указание — к 20 сентября с. г. всем хозяйствам выполнить установленные на 1970 год планы производства и заготовки грубых, сочных и других видов кормов. Для этого необходимо немедленно завершить организацию механизированных бригад и звеньев, укомплектовать их кадрами, закрепить за ними технику и транспортные средства, довести до кормозаготовителей конкретные задания, разработать меры материального и морального поощрения людей, перевыполняющих задания.

Во всех хозяйствах района следует организовать заготовку веточного корма, ручное сенокосе-

ние в лесах, на заболоченных и закустаренных участках, обеспечение косарей колхозов и совхозов литовками, граблями, вилами и другим необходимым инвентарем.

Наряду с работой тракторов надо широко применять косовую, сгребание и сваливание сена конными инвентарем, используя полностью все имеющиеся сенокосилки, конные грабли и волокуши.

К заготовке кормов необходимо привлечь все свободное население колхозов и совхозов, некоторых животноводов-ферм. Люди, занятые на заготовке сена, должны быть хорошо информированы о расценках, предусматривающих оплату труда.

Совет Министров республики рекомендовал обратить особое внимание на тщательный сбор сена, хорошее скирдование, правильный учет и оприходование всех заготовленных кормов и своевременную сдачу их на хранение ответственными лицами.

Тес-Хемский райисполком обязан усилить массово-политическую работу среди кормозаготовителей, обратив при этом особое внимание на бытовые условия, на бесперебойную доставку людям газет и журналов, на регулярное чтение лекций, докладов, проведение бесед и показ кинофильмов. Среди сенокосителей должно быть широко развернуто социалистическое соревнование за своевременную заготовку кормов.

Навстречу XXIV съезду КПСС

По всем хозяйствам Бай-Тайги

Будни, полные труда и забот

Много дел сейчас у тружеников колхоза «30 лет Октября» Даун-Хемчикского района, выступивших с инициативой достойно встретить XXIV съезд КПСС. В хозяйствах полным ходом идет подготовка к зерноуборочной страде, ремонтируются животноводческие помещения, овец и коз ухаживают за плантациями. На главной заботе в эти дни у колхозников — в достатке заготовить сочные и грубые корма для общественного скота. Сенокос ведут две кормодобывающие бригады, руководимые Кууларом Дункун-оолуевым и Динзы-Белеком Базаан-оолуевым. Бригады укомплектованы всей необходимой техникой и инвентарем. Там, где нельзя вести заготовку сена машинами, применяют ручную косу. На этой работе ежедневно занято не менее 150 человек.

Частые дожди сильно мешают кормозаготовителям. И они используют каждый погожий час. Часть влажного сена доставляется к местам зимовки. Здесь животноводы его провяливают, сушат и укладывают в зароды. В колхозе широко практикуются примитивная сушка трав. Для этого используются вентиляторы. Чабаны и школьники сушат также сено и веточный корм на чердаках животноводческих помещений, в лесу на деревьях.

Благодаря четкой организации труда в колхозе заготовлено уже 600 тонн сена и веточного корма. Недавно балетчицы пересмотрели равные азатские обязательства. Они решили заготовить еще 225 тонн грубых кормов. Решено выкосить все неудобцы, которые в прошлые годы не трогались.

Среди сенокосителей в авангарде соревнующихся идет машинист Спай-оол Ооржак. За световой день он скосил траву на 30 гектарах вместо 24 гектаров, предусмотренных планом. Чуть ниже показатели у трактористов Михаила Куула-

НА ИСТЕКШЕЙ неделе в Таз-ли состоялось собрание партийного актива района. Оно обобщило итоги июльского Пленума ЦК КПСС и X пленума Тувинского обкома партии, а также рассмотрело социалистические обязательства тружеников Бай-Тайги, принятые в честь приближающегося XXIV съезда партии. На собрании присутствовали руководящие работники партийных и советских органов, секретари пер-

вичных партотделов, специалисты сельского хозяйства, представители общественности. Участники собрания обсудили насущные задачи районной партийной организации по дальнейшему развитию сельского хозяйства, по активизации массово-политической работы среди населения района.

В самые дальние уголки района выезжают в эти дни лекторы и политинформаторы. Они доносят

до чабанов, хлеборобов и механизаторов суть партийных решений. Первый секретарь райкома партии А. А. Салчак, заведующий отделом организационно-партийной работы райкома КПСС А. С. Дембибин, председатель колхоза «Муриакич» Х. Ч. Куудурукпай, управляющие отделами совхозных организаций — сегодня в числе самых активных лекторов и политинформаторов района. Во

всех хозяйствах, отделениях, бригадах проходит сейчас собрание тружеников, на которых обсуждаются материалы последнего Пленума ЦК КПСС. В Шивиле, Шате, Кууде, Ден-Терке и других населенных пунктах уже побывали бойцы идеологического фронта. Бригады лекторов и политинформаторов выезжали в Кызыл-Даг, Бай-Тал, Кара-Холь, Шуй.

С лекциями — на полевые станы

У ТРУЖЕНИКОВ Улуг-Хемского района нет оснований сетовать на недостаток лекций. Москвичи, ленинградские лекторы, лекторы из Кызыла и других областных центров — нередкие гости в Шагонаре и хозяйствах района. Вот и в эти дни у улугхемцев выступил с лекциями о международном положении и правовых нормах международного права старший преподаватель Свердловского юридического института В. Н. Ключев. Вначале он выступил в районном Доме культу-

ры имени Александра Матросова. На следующий день — перед рабочими совхоза «Улуг-Хая», в сенокосной бригаде совхоза «Дружба» и перед жителями Чаа-Холы. После отъезда свердловчанки с лекциями по международному положению в район прибыл лектор обкома партии В. Ч. Очур. Его слушатели — сенокосители колхоза им. Жданова, труженики первого отделения совхоза «Улуг-Хая» — остались довольными после его обстоя-

тельные и интересные лекции. Как показал опыт, рабочие совхозов и колхозников, несмотря на страдную пору сенокоса и предуборочной кампании, ничуть не теряют интереса к политическим знаниям, к вопросам международной жизни. И. ДАНИЛОВ.

ИЗЫСКАЮТ РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА

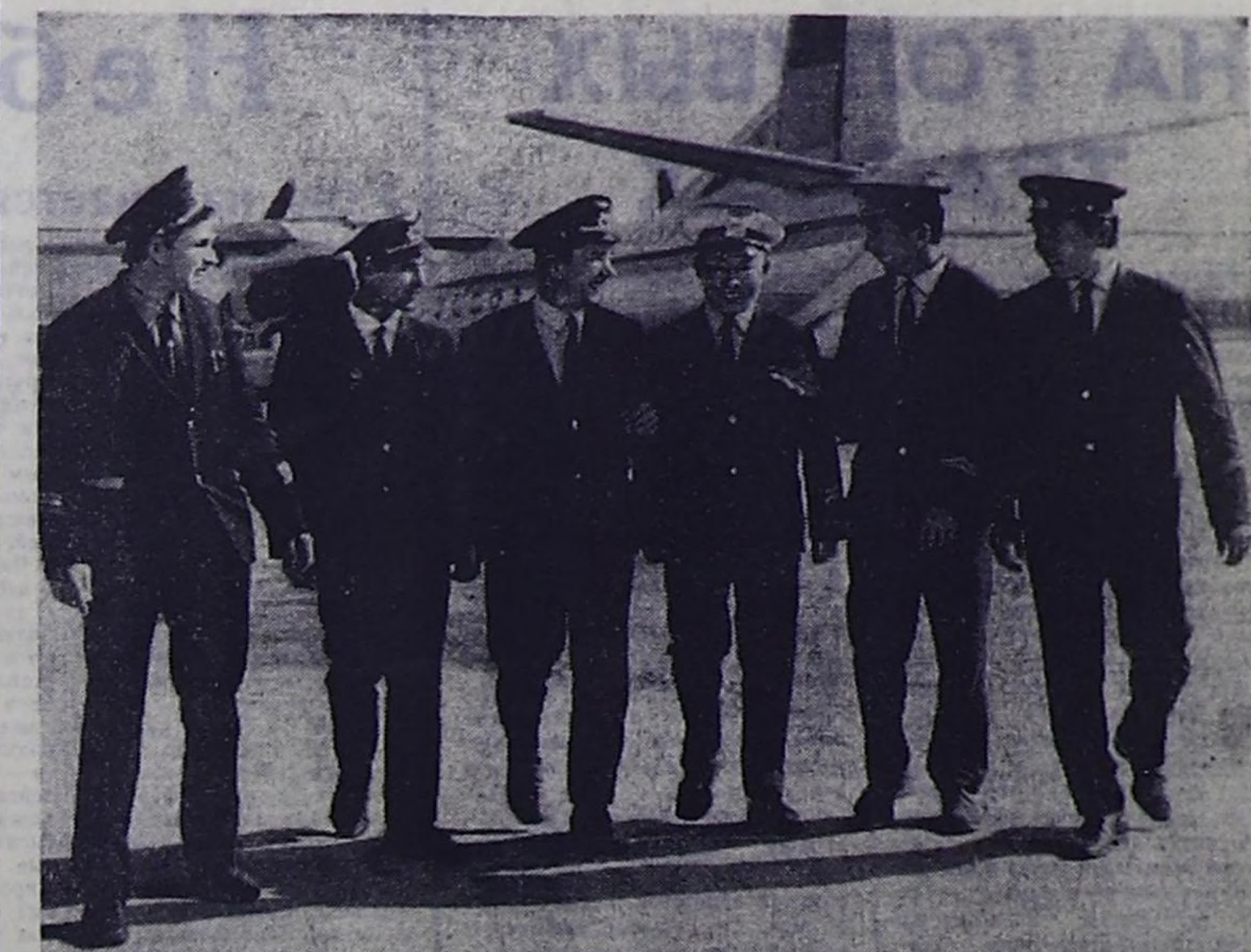
Мероприятия, намеченные после обсуждения Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве», успешно выполняются работниками цехов и подразделений комбината «Тува-кобальт». Особенно активно претворяют их в жизнь коллективы горнорудного хозяйства и дробильно-конвейерного цеха. В горном цехе, к примеру, с

целью облегчения труда слесарей оборудована механизмами кузнца на южном участке, здесь же установлен токарный станок на авто-стандарт, на откаточных горизонтах освоено подхватное крепление, введен в эксплуатацию электрический экскаватор, переоборудовано отделение для просушки спецодежды и сделано многое другое, что дало цеху более 15 тысяч рублей экономии. В дробильно-конвейерном цехе произведен монтаж оборудования на заканчивающее бурение третьей скважины для строительства хлебопечки. Работа не прекращается ни на один день. — Свой праздник — День строителя — мы отметили ударным трудом, — рассказывает А. И. Сидоркин. М. БЕРЕТАРЬ. З. ООРЖАК. Овюрский район.

СКВАЖИНЫ В БАЙ-ХААКЕ

Трест «Тувинводстрой» ведет большие работы по бурению водных скважин в Эрзине, Тес-Хеме, Овюре и других засушливых районах Тувы. Благодаря самоотверженному труду буровиков, значительную выгоду получают колхозы, совхозы и промышленные предприятия этих районов. В нынешнем году сооружается

несколько скважин и в Бай-Хааке. Возглавляет бригаду буровиков здесь мастер Андрей Иванович Сидоркин. Под его началом работают шесть человек — опытные, дисциплинированные рабочие. Особенно хорошо трудятся Иван Пандыцин, Михаил Василенко и Владимир Подлейкин. Сейчас бригада А. И. Сидоркина заканчивает бурение третьей скважины для строительства хлебопечки. Работа не прекращается ни на один день. — Свой праздник — День строителя — мы отметили ударным трудом, — рассказывает А. И. Сидоркин. М. БЕРЕТАРЬ. З. ООРЖАК. Овюрский район.



Новыми успехами в труде, высокими достижениями в перевозках пассажиров, грузов, обслуживании сельского хозяйства республики встречают День воздушного флота СССР авиаторы Тувы. На снимке: лучшие пилоты Кызылского аэропорта В. А. Калугин, Е. И. Неретков, В. Л. Лихачев, К. Ч. Куулар, В. Г. Бабкин и В. В. Сат. Фото А. Осталчука.

МОГУЧИЕ КРЫЛЫЯ РОДИНЫ

— Прекрасные летчики, молодые, но как хорошо знают, а главное понимают технику, как чувствуют самолет и как умело владеют им! — говорит Иван Иванович Истыго, с увлечением рассказывая о своей недавней поездке в авиационные подразделения. Такая оценка многого стоит: за плечами заместителя главного командующего военно-воздушными силами страны генерал-полковника авиации И. И. Истыго более тридцати лет службы в армии. Он прошел трудные фронтовые дороги, в 25 лет уже командовал авиационным полком. Личным примером генерал и сегодня показывает подчиненным, как нужно овладеть совершеннейшей техникой. Заслуженный военный летчик СССР, он освоил 35 типов самолетов и летает до сих пор.

Каждый раз, когда приближается День воздушного флота, испытывается необыкновенное волнение и чувство гордости, — говорит генерал. Этот день давно стал традиционным праздником в нашей стране. Он был установлен постановлением Советского правительства 28 апреля 1933 года в ознаменование больших успехов в строительстве авиации и в целях мобилизации сил советского народа на ее дальнейшее укрепление. В день своего праздника летчики, авиационные специалисты, ученые и конструкторы, работники авиационной промышленности отчитываются перед советским народом, перед Коммунистической партией за то, что сделано для дальнейшего развития нашего воздушного флота, намечают новые, более высокие рубежи боевого совершенствования.

Этот год для личного состава военно-воздушных сил, как и для всех советских людей, особенный. Летчики, штурманы, инженеры, техники, младшие авиационные специалисты, труженики авиационного тыла и связи, воинов других профессий добились больших успехов в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Ленин, Коммунистическая партия стояли у истоков рождения советской авиации. В трудное время, когда в стране царил экономический развал, когда полыхала гражданская война, Ленин и партия прилагали огромные усилия, чтобы создать в Советской России свой красный воздушный флот, подготовить для него квалифицированные кадры. За время предвоенных пятилеток окрепла и развилась материально-техническая база отечественной авиации. Крылья нашей Родины становились все более могучими. Всем намечена чеканка успеха. Именно тогда первыми в стране Героями Советского Союза стали семь летчиков. В тот же период прогремела слава экипажей В. Чалова и М. Громова, В. Гризодубова и В.

Боккинаки. На самолетах, созданных советскими конструкторами, они совершили выдающиеся дальние перелеты. В те годы Ленинский комсомол принял шефство над военно-воздушными силами страны. В авиацию он посылал лучших представителей советской молодежи. Сотни тысяч юношей и девушек овладевали авиационными специальностями в аэроклубах, планерных и парашютных кружках. К началу Великой Отечественной войны военно-воздушные силы нашей страны имели хороший боевой опыт. Мастерство советских летчиков, их отвага были наглядно продемонстрированы еще во время конфликта с белофинскими наймитами империалистов, в боях за свободу испанского народа, в борьбе с японскими самураями у озера Хасан и реки Халхин-Гол и в других боевых операциях. Импералистические агрессоры тогда узнали сокрушительную силу ударов советской авиации.

Ставший путь прошла советская авиация в годы Великой Отечественной войны. Являясь мощным и напористым (Окончание на 2-й стр.)

В честь всенародного праздника

Министр обороны СССР Маршал Советского Союза А. Гречко по случаю Дня воздушного флота СССР издал приказ, в котором поздравил воинов армии и флота, летчиков и штурманов, инженеров и техников, специалистов военной и гражданской авиации, работников авиационной промышленности, спортсменов-авиаторов ДОСААФ, ветеранов советской авиации с всенародным праздником — Днем воздушного флота СССР.

Труженики нашей страны, говорится в приказе, встречают традиционный праздник авиаторов в обстановке всенародного социалистического соревнования в честь XXIV съезда партии. Задачи, поставленные июльским (1970 г.) Пленумом ЦК КПСС, вызвали новый подъем творческих сил советского общества. Героическим трудом рабочего класса, работников сельского хозяйства и интеллигенции успешно выполняются задания завершающего года восьмой пятилетки.

Одавляя свою творческую энергию делу строительства коммунизма, советские люди бдительно следят за процессами международного империализма. Они отчетливо сознают серьезную угрозу всеобщему миру и безопасности народов, создаваемую агрессивными действиями империалистов в Индокитае и на Ближнем Востоке.

Достойный вклад в упрочение оборонного могущества Советского государства, отмечается в приказе, вносят труженики авиационной промышленности, гражданской авиации, авиаторы ДОСААФ.

Министр поздравляет и поздравляет их с всенародным праздником — Днем воздушного флота СССР, пожелав личному составу военно-воздушных сил дальнейших успехов в боевой и политической подготовке, в укреплении воинской дисциплины и организованности, в приумножении героических традиций советской авиации.

В ознаменование Дня воздушного флота СССР по приказу министра сегодня, 18 августа, в 21 час по местному времени проведут праздничный фейерверк в столице нашей Родины — городе-герое Москве, в столицах союзных республик, в городах-героях Ленинграде, Волгограде, Севастополе, Одессе и в крепости-герое Бресте.

Кончина В. И. Мурадели. Тяжелую, незаполнимую утрату понесло советское музыкальное искусство. На 63-м году жизни скоропостижно скончался один из крупнейших советских композиторов, видный музыкальный и общественный деятель Вано Иацх Мурадели. (ТАСС).

НА ГОЛУБЫХ
ТРАССАХ

Сегодня наша страна празднует День воздушного флота СССР. Советские авиаторы встречают его в обстановке нового трудового подъема, вызванного широко развернувшимся среди них социалистическим соревнованием в честь XXIV съезда КПСС.

Гражданская авиация Советского Союза располагает сейчас технической базой, имеет достаточное количество замечательных квалифицированных и опытных пилотов, штурманов, инженеров, техников. На обслуживаемых ею трассах работает более ста пятидесяти Героев Советского Союза, около тридцати Героев Социалистического Труда. Наши воздушные корабли летают в 57 стран мира, обслуживают 2.500 маршрутов, длина которых превышает 600 тысяч километров.

Свой последний вклад в эти достижения вносят и авиаторы нашей республики. Несмотря на трудные метеорологические условия нынешнего года, они сумели успешно выполнить шестимесячный план воздушных перевозок, доставив в районы Тувы более трех тысяч тонн грузов, свыше трехсот тонн почты, перевезли 87 тысяч пассажиров.

Авиация занимает и в сельском хозяйстве республики не последнее место. Большую помощь труженикам полей оказали наши пилоты в этом году при обработке полей, химической прополке, уничтожении грызунов. Успехов в труде добились экипажи пилотов Шавар-ола Ондара, Владимира Целищева, Виктора Магкова.

В коллективе авиаторов Кызылского аэропорта есть много хороших работников. Здесь трудятся отличники Аэрофлота В. Дрибба, В. Крайнов, В. Чистяков, В. Литвищенко, А. Мысенко, заслуженные работники транспорта Тувинской АССР Х. Холуя, А. Богданов, К. Чуулар. Пилоты Х. Холуя и Ш. Ондар являются депутатами Кызылского городского Совета депутатов трудящихся. 42 человека награждены у нас

Ленинкой юбилейной медалью.

Многие из наших авиаторов постоянно заботятся о повышении своей квалификации, участвуют в институтах и училищах страны. Только в этом году тридцать из них получили высшее образование. Постоянная учеба, повышение своего мастерства — первое и главное требование, которое предъявляет сегодня к ним время. Техника постоянно совершенствуется. В 1971 году в нашем порту появились новые машины «ЯК-40». Они будут обслуживать линии, связывающие Кызыл с Абаканом, Новосибирском и Иркутском. Обновится и вертолетный парк. Скоростные, удобные в эксплуатации, большой грузоподъемности вертолеты «В-2» с успехом заменят уже известные «Ми».

Вся ответственность в честь XXIV съезда КПСС, коллектив тувинских авиаторов решил добросовестно выполнить план, получить сверх плана 70 тысяч рублей прибыли, значительно улучшить культуру обслуживания пассажиров и условия труда самих работников порта. В достижении этих результатов внесут и свою большую долю службы движения, связи, ремонта и отдела перевозок. Здесь также есть много хороших людей: диспетчеры Г. Мальцева и Н. Пикваров, инженер-синтезист Г. Калугина, авиатехник В. Бушуев, инженер Ю. Владимиров и другие.

Заветная мечта поколений — коммунизм — воплощается в жизнь поседневно и ежедневно трудом всего советского народа. И гражданская авиация занимает во всем гигантском экономическом, научно-техническом и культурном прогрессе Советского государства далеко не последнее место. Работать еще лучше, добиваться новых достижений — главная обязанность каждого, кто к ней причастен.

Л. МАКАРОВ,
заместитель начальника
Кызылского аэропредприятия
по политической части.

Они учат летать
самолеты

600 тысяч километров — такая протяженность воздушных дорог Аэрофлота. Они связали между собой не только крупные центры страны, но и небольшие города, поселки. В нынешнем году самолеты перевезут 75 миллионов пассажиров. Советские авиалайнеры регулярно приземляются на аэродромах почти 60 стран мира.

Тысячи воздушных кораблей поднимаются каждый день в небо. У каждого из них свой путь, свое задание. Одни везут пассажиров, другие — срочные грузы, третьи спешат на помощь хлеборобам, геологам. Но какая бы это ни была машина — будь то новая модель или выпускаемая серийно — она обязательно прошла через руки летчиков-испытателей. Они первыми знакомятся с новыми самолетами и вертолетами, дают путевку в жизнь.

Накануне Дня воздушного флота корреспондент ТАСС встретился с заслуженным пилотом-испытателем СССР Б. А. Аноповым. Он — Герой Социалистического Труда, заместитель начальника Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации.

В раскрытое окно кабинета доносились гулы моторов. На летном поле видны серебристые машины. — Летчики нашего института первыми в гражданской авиации садятся за штурвал новых самолетов. Какие машины испытывают они сейчас? — спрашиваю Бориса Андреевича.

— Завершается первый этап государственных испытаний нового лайнера — «Ту-154», — говорит Б. А. Анопов. — Проходит он успешно, и в будущем году этот самолет начнет перевозить пассажиров. «Ту-154» — представитель второго поколения советских реактивных машин. Он заменит на авиалиниях «Ту-104», «ИЛ-18» и «АН-10».

Новый самолет отвечает всем требованиям современной авиационной науки и техники. Его крейсерская скорость — около тысячи километров в час. Вмещая 164 пассажира — значительно больше, чем первый «Ту», — он в то же время легче его. Важно и то, что разбег у «Ту-154» почти втрое меньше, чем у его предшественника. На новом самолете — три двигателя. Он может продолжать полет, даже если два из них выйдут из строя.

Вы уже, вероятно, заметили, господа, указывая на летное поле, Б. А. Анопов, миниатюрный, словно игрушечный, самолет. Внешне он чем-то напоминает «АН-10». Это «БЕ-30». Если «Ту-154» будет основным самоле-

том для перевозки пассажиров на линиях средней протяженности — 3-5 тысяч километров, — то этот предназначен для местных трасс. Несмотря на небольшие размеры — «БЕ-30» рассчитан на 14 пассажиров, — по комфорту он почти не уступает «АН-10» или «ИЛ-18».

В институте проводят также испытания один из вариантов вертолета «КА-26». Он приспособлен для работ в качестве крана и поднимает тонну груза, а вообще эта винтокрылая машина благодаря сменному оборудованию будет широко использоваться в самых различных отраслях народного хозяйства.

Коллектив готовится к испытаниям сверхзвукового «ТУ-144». Наши лучшие испытатели К. Калус, М. Кузнецов, В. Кузьменко и В. Попов уже прошли необходимую теоретическую подготовку на земле и готовы подняться в воздух первым в мире пассажирским сверхзвуковым самолетом.

— Вот уже более 30 лет вы, Борис Андреевич, отдали авиации и половину из них посвятили испытанию новой техники. Как изменилась, на ваш взгляд, эта профессия за последнее время?

— Требования к летчику-испытателю существенно изменились. Это должен быть человек, который прежде всего любит свое дело, влюблен в небо. Он должен быть любознательным, иметь отличную реакцию, обладать большими знаниями. Вот это последнее, как мне кажется, и отличает нынешнего испытателя самолетов.

Ведь за последние несколько лет, не говоря уже о десятилетиях, техника и в частности самолетостроение, добилась огромного прогресса. В результате изменилась сама методика испытаний. Еще недавно тяжелые самолеты никогда не испытывали на больших углах атаки вплоть до сваливания. Впервые это сделал Э. Кузнецов на «ИЛ-62». Сейчас без такого вида испытаний ни один самолет не выйдет на трассу.

— За свою летную жизнь вы встречались со многими испытателями. Кто из них для вас является примером?

— Герой Советского Союза заслуженный летчик-испытатель Сергей Николаевич Анохин. Это действительно летчик-испытатель экстра-класса, человек без страха и нервов. Таких у нас единицы. И хотя С. Н. Анохин сейчас уже не летает, я продолжал восхищаться им. К сожалению, близко познакомиться с ним мне так и не пришлось.

А вот с другим прославленным мастером Владимиром Константиновичем Кожинским мне посчастливилось работать вместе, испытывать «ИЛ-18». Это подлинный самоходок и очень интересный человек. На его примере воспитано не одно поколение советских летчиков-испытателей.

ТУВИНСКАЯ
ПРАВДА

Утро начинается с полетов

Длинные тени на земле, прозрачный и чистый, как после грозы, воздух, распахнутое к небу, еще влажное от росы летнее поле, которое кажется в эти ранние утренние часы особенно просторным. Смотрю на него и не верится, что минут через тридцать оно, такое большое и тихое, словно предвещая светлую степь, стремительно рванется из-под крыльев вальсующих машин и будет казаться с высоты только маленьким серым пятном.

Мы стоим с Чимий-оолом у начала поля, слушаем, как на близкой стоянке просыпается первый мотор, медленно идем навстречу каскаду низких раскатистых звуков.

Алексей легко и свободно ступает вперед. В его правой руке покачивается в такт шагам снятая с головы фуражка, а за небольшой подтянутой фигурой удивительно хорошо выглядит на фоне стоящих аэродромных самолетов.

Машина Чимий-оола — крайняя слева. Лицо Алексея светлеет, в глазах появляется радостный блеск, какой бывает у человека, встретившего, наконец, близкого друга.

— А утро-то, утро какое,

Алексей? — здоровается с Чимий-оолом высокий, плечистый летчик, протягивая ему крупную загорелую руку. Несмотря на внешнее разительное отличие, они чем-то похожи друг на друга, как бываю неуловимо схожи люди одной профессии. Не так давно Владимир Целищев летал с Алексеем вторым пилотом. Теперь он тоже командир экипажа, но дружба между ними осталась прежней.

Чимий-оол впервые поднялся в небо восемнадцать лет назад. С тех пор он провёл в воздухе более десяти тысяч часов. Легко подсчитать, сколько это составляет суток, километров. Но не в этом, очевидно, суть. И даже не в том, что небо стало родной стихией для сына аэронавта — такова наша советская действительность. Главное — он может гордиться сделанными тысячами доставленных в разные уголки республики пассажиров, сотнями тонн перевезенных грузов, десятками спасенных человеческих жизней при выполнении санитарных заданий, многими гектарами леса, сохраненными от пожаров. А еще важнее — уважение людей. Три раза Алексей Хунаевич



Вот такой он и есть, Алексей Матюшов.



Из кабины Исакову хорошо видны и земля, и небо.

Чимий-оол, летчик Кызылского аэропорта, коммунист избирался депутатом Кызылского городского Совета, сейчас он — член горкома партии...

Владимир Целищев впервые увидел землю с высоты на десять лет позже Чимий-оола. Но он и немного моложе своего старшего друга. А вот уважением в аэропорту пользуется тоже немалым. Можно привести слова товарища Владимира: «Летчик он отличный, друг надежный». Несколько лет он был председателем местного комитета, в последнее время

В пяти метрах от земли

В маленькой комнатке — стол, скамья, табуретка. В широко распахнутую дверь косым потоком врываются солнечные лучи. Недалеке видны сиденья вертолета, работающие вольные техники.

Владимир Исаков сидит за столом лицом к двери, шуршит от бумажки в глаза яркого света и машинально вертит в руках пачку сигарет, с нарисованными на ней контурами самолетов. Таким, несколько необычным способом, минуту назад он объяснял мне принципы их устройства. При этом, делая это так горячо и увлеченно, словно отставал перед оппонентом свою единственно правильную точку зрения. Кстати, командир вертолета Владимир Исаков и по характеру своему такой же упорный, настойчивый, целеустремленный. Начало тому положила, наверное, его служба в истребительной авиации, полеты на сверхзвуковых реактивных самолетах, требующих от летчика именно этих качеств.

— И «гражданка» мне приглянулась — так по душе, — говорит Владимир. — Особенно вертолеты нравятся. Во-первых, почти полная самостоятельность в полете. Я имею в виду, что приходится принимать решения, приходя к совершенно новым площадкам, где никто тебе не подскажет, ни его направление, ни состояние грунта не подскажет. Тут уж, как говорится, на бога надейся, а сам не плошай. И работа интересная. То геологов обслуживаешь, то оленеводов, то воздушных пожарных высматриваешь, то в такое место забираешься с врачом, где и медведь запросто можно встретить...

Исаков встает из-за стола, идет к порогу, с минуту стоит, упершись руками в дверные косяки и почти полностью заслонив спиной солнечный свет, затем весело бросает в мою сторону:

— Что сидеть в стенах-то? Пойдем-ка, я тебе машину свою покажу... Мы сразу попадаем из затененной прохлады в теплый, почти горячий воздух. Вертолет Владимира находится тут же, рядом с домиком, где обычно отдыхают пилоты и техники. Владимир отпирает замок в дверце и показывает маленькую удобную кабину. Кресло, ручка, доска приборов,

Через час машина Исакова поднялась в воздух. Я долго следил за ней, пока она не растаяла в дымке над горами, и вспоминал последнюю перед вылетом фразу Владимира:

— Помните, как в «Двух капитанах» тетя просила Саню Григорьеву летать пониже. Не знала она, что летать-то низко намного труднее, чем высоко...

Руки рабочего человека

Беды в тот день ничего не предвещало. Машина поднялась как обычно, уверенно набрала высоту и послушно легла на курс. А то, что, конечно, никто не ожидал, случилось далеко от места взлета. Тихо, неожиданно очень тихо стало в кабине. Все попытки пилотов запустить мотор снова ни к чему не привели. Самолет начал планировать. Но командир не растерялся. Буквально в

считанные секунды он нашёл выход из положения и посадил свою внезапно умокшую машину почти без единой царапины.

Пассажиры вскоре уехали, командира наградили именными часами, а на самолете стали срочно менять детали. Кому поручить эту ответственную работу в таких необычных условиях, в порту долго не гадали. Полетел туда с бригадой тех-

ников Алексей Александрович Матюшов. Тяжело ему там пришлось с ребятами. Ведь двигатель к самолету им пришлось тащить с километр чуть ли не на руках.

Машина эта летает по сей день, о том, что случилось с ней, вспоминают в порту все чаще, а Алексей Александрович откровенничал за это время уже с десятком других моторов.

Матюшов руководит на технической базе Кызылского аэропорта самым ответственным участком — БТР — бригадой труженников работ. Называя говорят само за себя. Когда я последний раз встретился с Алексеем Александровичем, а это было несколько дней назад, он спокойно трудился в своем небольшом ангаре. Мне почему-то бросились тогда в глаза его руки, невольно державшие карандаш во время записей в блокноте, и словно само совершенство того, как вливал обыкновенные гачевые ключи. Руки настоящего рабочего человека: с виду грубые, даже массивные, на самом же деле очень чуткие и на удивление умелые.

Матюшов не очень разговаривает. Высокий, несколько грузноватый, со скупой улыбкой на крупном лице, он чем-то напоминает прожорливого полугая из заводского мастера, который, позав все премудрости своей профессии, обстоятельно передает их своим ученикам. На самом же деле Алексей Александровичу только сорок два. Но учеников у него действительно много. Двое из них трудятся вместе с ним — техник Анатолий Ткаченко и механик Владимир Козлов.

— Скажите, Алексей Алек-

сандрович, — спросил я, — сколько времени жено на полную смену летного двигателя?

— Сорок восемь часов. В норму вносим всегда и с запасом.

Комментарии, как говорится, лишние. Опыт это знает? Наверное, и то, и то. Ведь и опыт у Матюшова очень большой. — с сорока года работает он в порту, и талант его очевиден.

«Какие марки машин приходилось обслуживать? Давал я ему еще один вопрос. Он немного подумал, ответил:

— Вначале «ПО-2», «ЯК-12», «ИЛ-2», «АН-2». Но знаком с ними — с «ИЛ-14», «ТУ-104».

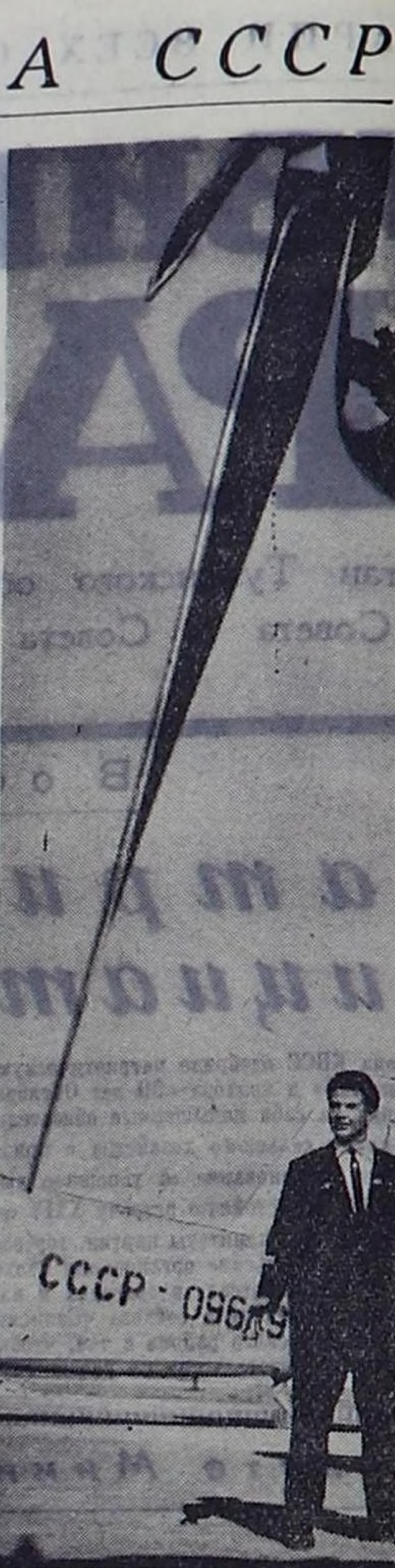
Начальник технической базы Андрей Андреевич Матюшов, рассказывая мне о де Матюшове, перечислял заслуги и достоинства, но особенно подчеркивал:

— В социалистическом соревновании среди участников почти постоянно держит место. Осталось одно из них по итогам второго квартала. Бригада коммунистическая.

Что же можно еще сказать о нем? Пожалуй, очень много. Но хочется ограничиться одной фразой: у этого человека действительно рабочие руки. И пилоты, имеющие свои машины, дух после его осмотра, быть совершенно спокойными в любых трассах.

А. ОСТАПЕНКО

Фото автора



Их часто видят вдвоем. Владимир Целищев и Алексей Матюшов — старые друзья.

Матюшов, — спросил я, — сколько времени жено на полную смену летного двигателя?

— Сорок восемь часов. В норму вносим всегда и с запасом.

Комментарии, как говорится, лишние. Опыт это знает? Наверное, и то, и то. Ведь и опыт у Матюшова очень большой. — с сорока года работает он в порту, и талант его очевиден.

«Какие марки машин приходилось обслуживать? Давал я ему еще один вопрос. Он немного подумал, ответил:

— Вначале «ПО-2», «ЯК-12», «ИЛ-2», «АН-2». Но знаком с ними — с «ИЛ-14», «ТУ-104».

Начальник технической базы Андрей Андреевич Матюшов, рассказывая мне о де Матюшове, перечислял заслуги и достоинства, но особенно подчеркивал:

— В социалистическом соревновании среди участников почти постоянно держит место. Осталось одно из них по итогам второго квартала. Бригада коммунистическая.

Что же можно еще сказать о нем? Пожалуй, очень много. Но хочется ограничиться одной фразой: у этого человека действительно рабочие руки. И пилоты, имеющие свои машины, дух после его осмотра, быть совершенно спокойными в любых трассах.

А. ОСТАПЕНКО

Фото автора

Могучие крылья Родины

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

более мобильным видом Вооруженных Сил, она оказала существенное влияние не только на ход и исход отдельных операций, но и войны в целом. С первых же дней разбойного и переломного нападения гитлеровской Германии на нашу страну советские летчики-истребители, штурмовики, бомбардировщики проявляли в боях с немецко-фашистскими захватчиками высокое боевое мастерство, чудеса отваги. Невозможно перечислить всех героев. Но в этот день хочется назвать наших выдающихся летчиков, ныне генерал-полковников авиации, трижды Героев Советского Союза А. И. Покрышкина и И. Н. Кожедуба. На закончившемся на днях в Ульяновске лотом Всесоюзном слете участников похода по местам революционной, боевой и трудовой славы нашего народа почетным гостем был Герой Советского Союза Б. Ковзан. Он — единственный в мире летчик, применивший четырежды в боях более двухсот раз шли на воздушный таран.

Не было ни одного значительного сражения, чтобы в нем не участвовала авиация. О многом говорят такие цифры: в контрнаступлении под Москвой действовало 760 наших боевых самолетов, в битве под Курском — 4.300, в Берлинской операции — 7.500. И что примечательно: из всех

самолетов, потерянных гитлеровскими ВВС за всю войну, три четверти уничтожено на советско-германском фронте, а 55 тысяч из них сбиты в воздухе и сожжены на земле советскими летчиками.

Постоянная забота Коммунистической партии, нашего народа о своей армии, авиации, флоте с особой силой проявилась во время войны. В труднейших условиях ученые, конструкторы, инженеры и рабочие трудились над созданием новых типов самолетов, над совершенствованием лучших машин из выпускавшихся раньше. За годы Великой Отечественной войны советская авиационная промышленность выпустила 142.800 самолетов, тогда как промышленность Германии только 97.900 самолетов. За период войны в серийное производство было запущено 25 новых типов самолетов и 23 типа авиационных моторов.

В послевоенные годы строительство и развитие Советских Вооруженных Сил характеризуется глубокой научно-технической революцией. Для авиации это: развитие реактивной техники — важнейшее направление, определенное еще во время войны. В начале 1944 года Государственный Комитет Обороны принял решение о том, что развитие реактивной техники является первоочередной задачей авиации. И если боевой реактивный истребитель «МИГ-9», впервые под-

нявшийся в воздух в апреле 1946 года, показал часовую скорость 911 километров на высоте 4500 метров, то ныне сверхзвуковые и ракетные самолеты, которые составляют основу самолетного парка воздушных сил, способны летать днем и ночью в сложных метеорологических условиях — от малых высот и до тридцати тысяч метров со скоростью в три тысячи километров в час. Советские конструкторы создали принципиально новые типы боевых машин — с изменяемой в полете геометрией крыла и самолеты с вертикальным взлетом и посадкой. Эти самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Говоря о научно-техническом прогрессе в авиации, И. И. Пстыго подчеркнул, что дальняя авиация оснащена сейчас межконтинентальными воздушными кораблями — ракетосамолетами, способными преодолевать огромные расстояния, достигая любой точки земного шара. Они имеют огромные всеполюсные силы — ракетные классы «Воздух—поверхность» с мощными зарядами. Самолеты стратегической авиации могут наносить удары по наземным и морским целям, не заходя в зоны противовоздушной обороны противника.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

Самолеты способны нести на своем борту все виды современного оружия, основой которого являются ракеты различных классов «Воздух—воздух» и «Воздух—земля», способные эффективно поражать врага.

ТОЛЬКО ЛИ В СПЕЦИАЛИЗАЦИИ ДЕЛО?

ОСТРЫЙ СИГНАЛ
О школьных дневниках, карандашах и настоящей заботе

НА СЧЕТУ у межегеевских овощеводов немало доблестей. Хотя нынешняя капуста и холодна, весна создала немало хлопот, но со своими задачами справляются успешно.

Всех на виду плоды их трудов и кропотливого труда. Радует глаз капуста. Первые кочаны ее поступают в стол горожан. Многие из них мало на прилавках магазинов. Следует сказать спасибо специалистам хозяйства за то, что они делают все от них зависящее.

Ранней весной, когда на дачах еще не набухли почки, специалисты поставили горожанам 10 тонн лука, 3 тонны чеснока, а теперь намерены еще больше 60 тонн огурцов.

около 40 тонн столовой свеклы, 12—15 тонн моркови, 9 тонн помидоров, более 500 тонн капусты. И все это с площади 65 гектаров. Много это или мало? На этот вопрос советский агроном-овощевод А. Лисовский ответил так:

— Может быть, и не много, но для нас и не мало. Если бы другие овощеводческие хозяйства давали горожанам столько майской и июньской зелени, было бы совсем хорошо.

Ответ специалиста заставляет задуматься всерьез. В самом деле, не в чести у нас в республике огородничество. Самая обыкновенная луковица, прежде чем оказаться на вашем столе, должна проделать путь в несколько сотен километров, тогда как всем очевидно, что в условиях республики она превосходно произрастает. Да разве же только лук? На землях Каа-Хемского,

Пий-Хемского, Тандинского, многих других районов прекрасно чувствуют себя все овощные культуры, в том числе и арбузы, о картофе и речи нет. Даже при самом примитивном уходе его родится до 70 центнеров на гектаре.

Если подойти к «овощной проблеме» по-хозяйски, то отпадает необходимость нашим заготовителям совершать тысячекilометровые автопробеги. Но в том-то и дело, что многие руководители пригородных колхозов и совхозов не хотят обременять себя излишней заботой. Площади под овощи отводятся самые мизерные, ухода за ними никакого нет, и более-менее пригодных хранилищ. К примеру, из 10 овощехранилищ, что имеют хозяйства и потребительская кооперация Каа-Хемского района, ни одно не отвечает должным требованиям.

Причем, у каахемцев укоренилась такая порочная практика: убирать картофель и овощи в самый последний момент и в основном руками учащихся и пенсионеров. И в конечном итоге получается, что основная часть урожая попадает под дождь или заморозки. А поскольку помещения, где складываются овощи и картофель, тесны и совершенно непригодны, то и получается, что каахемцы не только не поставляют городу овощи, но и сами их не видят. То же самое в Пий-Хемском, Тандинском и других районах.

Таким образом, упускаются большие возможности решить сложный вопрос. И самое обидное, что с кем бы из руководителей пригородных колхозов и совхозов ни поговорил, все делало ссылку на то, что есть, мол, специализированные хозяйства — совхозы «Межегей»,

«Каа-Хаак» и «Ден-Терезин», вот пусть они и занимаются овощеводством. И никто не берет в расчет, что те траста шестьдесят гектаров, на которых межегейцы выращивают картофель и овощи, никак не могут сделать «погоду» в масштабах республики. К тому же надо иметь в виду, что хозяйство на огромных площадях выращивает хлеб, содержит крупные животноводческие фермы, доходы от которых составляют основу его экономики. А совхозы «Каа-Хаак» и «Ден-Терезин» еще только становятся на ноги, правда, очень и очень медленно. Нет, за всеми подобными отговорками кроется равнодушие к решению важной задачи, стоящей перед республикой.

В этой связи вспоминается разговор с главным государственным инспектором по закупкам и качеству сельхозпродукции Каа-Хемского района. По так и

не получили вразумительного ответа. Не могут его дать и их коллеги из Тандинского, Пий-Хемского районов.

Дописывая последние строки этой корреспонденции, я связался по телефону с председателем колхоза «14 лет Октября», он с увлечением рассказывал о силе земли, на которой выращивает и высеивает все: от картофеля, дающего на гектаре до 160 центнеров, хохлатая капуста, огурцы, помидоры и арбузы. Но вот беда: не желают заниматься этими культурами в районе — и точка. Одни хозяйственные руководители, уклоняясь от кропотливого и хлопотливого дела, ссылаются на нехватку людей и техники, другие находят оправдание в том, что продукция хранится в поле.

Почему тогда продукция не закупится осенью заготовительными организациями? — возникает вопрос.

Его мы задавали работникам Каа-Хемского района. По так и

не получили вразумительного ответа. Не могут его дать и их коллеги из Тандинского, Пий-Хемского районов.

Дописывая последние строки этой корреспонденции, я связался по телефону с председателем колхоза «14 лет Октября», он с увлечением рассказывал о силе земли, на которой выращивает и высеивает все: от картофеля, дающего на гектаре до 160 центнеров, хохлатая капуста, огурцы, помидоры и арбузы. Но вот беда: не желают заниматься этими культурами в районе — и точка. Одни хозяйственные руководители, уклоняясь от кропотливого и хлопотливого дела, ссылаются на нехватку людей и техники, другие находят оправдание в том, что продукция хранится в поле.

Почему тогда продукция не закупится осенью заготовительными организациями? — возникает вопрос.

Его мы задавали работникам Каа-Хемского района. По так и

К новому учебному году школы Эрзинского района, как и всей республики, готовились заранее. Ремонт школьных зданий и учительских квартир закончен полностью. В поселке Булу-Бажи построена новая школа на 150 учащихся, в Море — здание школы-интерната на 50 мест. Дровами и углем обеспечены на зиму почти все школы. Завозятся оборудование в кабинеты физики, химии и биологии: магнитофоны, энциклопедии, кино- и радиопаратура.

Но есть в подготовке к новому учебному году немало моментов, вызывающих тревогу. Один из самых серьезных — почти полное отсутствие культурных учреждений в сельских районах. Школьные учителя находят на их прилавках карандаши, ручки, перья, тетради, стертую линейку, карандаши и т. д. В прошлом году ни разу не поступил альбом для рисования и черчения, чертежные карандаши, гонимые. Вот уже два года отсутствуют в продаже школьные дневники. А ведь это очень важный документ, важное средство контроля родителей за учебной и посещаемостью учеников.

Кроме того, книжные магазины нашего района обеспечивают школьные библиотеки далеко не всеми учебниками.

Все это должно заставить задуматься райпо и республиканский отдел книжной торговли. Наши ребята должны иметь все условия для нормальной учебы.

Н. ДАКАА, учитель Эрзинского района.

ОСЕННИЕ АРЫ САДА

Ербинский сад, в котором находится Евдокия Савельевна Горскова, невелик. Его площадь — 50 гектаров. Трудными в первые годы работы и Евдокия Савельевна, и ее маленький коллектив, а то насылали морозы, то ушла снег и оголила нежные растения. В борьбе со стихией работники применяли и знания науки, и народные средства.

Так сохранить землянику, сделать, чтобы на будущий год она не только не погибла, и разрослась? Весь участок четыре гектара залили во время осенних морозов водой. А потом поверх льда вылили опилки. Так спасли землянику. Если учесть, что почти все было сделано вручную, усилиями четырех человек, то представьте, какой подчас героический труд проделали Е. С. Горскова, М. И. Салчак, Е. Т. Спирина.

Сейчас густые кусты земляники уже начинают сбрасывать листья. В этом году работники сада сдали в город уже почти две тонны земляники против двух центнеров прошлого года.

Скоро еще раз подымет участок, говорит Евдокия Савельевна, — в сентябре получим второй урожай. Сердце радуется, когда смотришь на этот сад. Как быстро выросли кусты! И хорошо, что земляника растет на песчаной почве. И хорошо, что в саду нет сорняков. И хорошо, что земляника растет на песчаной почве. И хорошо, что в саду нет сорняков.



Фото автора.

СЕЛЬСКИЙ КИНОМЕХАНИК

Пастушат вечер, и зажигаются огни в поселке Кок-Терек. Ярче всех, кажется, светятся огоньки в окнах сельского клуба. Сюда после рабочего дня собираются кочевники. По дороге они переговариваются между собой: «Нам Ондар, наверное, опять привез новый фильм. Надо торопиться». Они очень тепло говорят о Мадыр-оол Ондаре, киномеханике Алдан-Мадырского отделения.

Мадыр-оол еще школьником мечтал стать киномехаником. В 1958 году он окончил школу и ушел служить в Черноморский флот. Там он поступил учиться на курсы киномехаников флота.

Когда окончилась служба, Мадыр-оол Ондар стал работать киномехаником в родном селе Бора-Тайга. За добросовестный труд его уважают в селе. Молодой механик работал в селах Бора-Тайга, Кара-Чыраа, Суг-Акс, а с 1962 года — в Алдан-Мадырском сельском клубе.

Ондар постоянно перевыполняет план, широко рекламирует фильмы, проводит ра-

боту с киноорганизаторами, которые есть в Кок-Терек на каждой улице. Активными помощниками киномеханика стали заготовитель Донгак Вавукин, продавец Монгуш Тангит, завхоз школы Ооржак Дайтат и другие.

1964 год стал для киномеханика Ондара незабываемым: тогда он вступил в ряды КПСС.

Мадыр-оол постоянно учится, получил вторую категорию киномеханика. Он член партбюро отделения, активист Алдан-Мадырского сельского Совета. Его портрет не раз помещался на Доску почета Даун-Хемчикской дирекции кинесети, он награжден знаком «Отличник кинематографии СССР». Свою работу Ондар ведет в тесном контакте с заводским клубом Ооржак Серым, библиотекарем Баламаа Тас-оол. Киномеханик часто выезжает с новыми кинолентами на отгонные пастбища.

О. БОРАШ.

Совхоз «Суг-Холь» Даун-Хемчикского района.

Новости Зарубежная информация

БОЕВОЙ ОТРЯД ЯПОНСКИХ ТРУДЯЩИХСЯ

40-й съезд Генерального совета профсоюзов Японии, проходивший в Токио с 9 по 13 августа, совпал с 20-й годовщиной этого крупнейшего профсоюзного центра. Союзу — так по-японски называется Генсовет — объединяет в своих рядах свыше 4,200 тысяч трудящихся. Это почти половина всех организованных в профсоюзах японских рабочих и служащих. В Союзе входят 65 отраслевых профсоюзов страны. Среди них такие боевые организации рабочего класса, как Всеяпонский профсоюз рабочих государственных железных дорог, профсоюз учителей, национальный совет работников местных и муниципальных учреждений и многие другие. Генсовет является одним из ведущих отрядов международного рабочего движения.

Внутренняя и международная реакция прилагала немалые усилия, пытаясь столкнуть Союзу на путь соглашательства с капиталом, ослабить его деятельность в защиту интересов людей труда. Как отмечает газета «Асахи», когда 20 лет назад создавался Генсовет, предприниматели полагали, что он будет добиваться «гармонии между трудом и капиталом». Однако Генсовет стал на позиции борьбы за права трудящихся, за мир и демократию. И все 20 лет он твердо следует по этому пути.

С именем Союзу связаны ставшие

Позитивный шаг к миру и безопасности

БОНН. (ТАСС). Благодаря заключению договора между ФРГ и СССР мир стал более прочен, а обстановка — менее напряженной, заявил федеральный канцлер ФРГ В. Бранд, выступая в Бонне на пресс-конференции.

Бранд сказал, что договор поставил отношения ФРГ с Советским Союзом на новую основу. Он выразил уверенность, что договор будет содействовать обеспечению безопасности и разрядке напряженности.

Договор между ФРГ и СССР, заявил Бранд, облегчает усилия ФРГ в установлении нормальных отношений с другими социалистическими странами. Действительная разрядка напряженности в центре Европы немаловажна без учета отношений между ФРГ и ГДР.

Солідная политическая основа договора, подчеркнул Бранд, создает предпосылки для расширения отношений между СССР и ФРГ в экономической области, равно как и в других областях, в которых имеются общие интересы.

Подводящее большинство населения страны, сказал в заключение канцлер, поддерживает усилия федерального правительства по нормализации отношений с восточноевропейскими странами.

ПРАГА. (ТАСС). Подписав договор, СССР и ФРГ внесли важный вклад в дело нормализации и дальнейшего развития мирных отношений между всеми европейскими государствами, пишет «Руде пресс». Газета отмечает актуальность договора, считая, что его значение по мере реализации будет возрастать.

Заключение московского договора, заявил баварский канцлер «Правда», свидетельствует о том, что при наличии доброй воли государств, имеющих различный общественный строй и принадлежащие к разным военным группировкам, могут достигнуть взаимовыгодного соглашения.

БУДАПЕШТ. (ТАСС). Московский

В упряжке «гуамской доктрины»

БАНГКОК. (ТАСС). Соединенные Штаты намерены финансировать участие Таиланда в продолжающейся агрессии в Камбодже.

Как явствует из заявления тайландского премьер-министра Т. Киттичако на пресс-конференции в Бангкоке, США предоставят снаряжение тайландским частям, которые под видом «добровольцев» будут направляться в Камбоджу. Вашингтон также намерен финансировать военную подготовку в Таиланде солдат тайландского режима. Киттичако заявил далее, что США будут увеличивать военную помощь Таиланду, в частности расширят поставки оружия.

Снова политическое убийство

НЬЮ-ЙОРК. 17 августа. (ТАСС). Расисты американского Юга совершили еще одно преступление. В Уэст-Пойнте (штат Миссисипи) они убили борца за гражданские права негров и социальную справедливость Джона Томаса.

Томас принимал активное участие в организации избирательной кампании негра Э. Баффингтона, добивавшегося выдвижения своей кандидатуры на пост мэра Уэст-Пойнта. Одно упоминание имени Баффингтона вызвало бешеную злобу местных расистов.

По подозрению в убийстве Томаса арестованы один из белых жителей Уэст-Пойнта. Однако полиция отказывается сообщить его имя, ссылаясь на то, что его вина пока «официально не установлена».

УРАГАН НАД МЕКСИКОЙ

ЛОНДОН. (ТАСС). Сильный ураган, сопровождаемый ливнем, обрушился на мексиканский город Гуана-

хуато. За 40 минут стихия наводрила много бед. В некоторых районах произошли наводнения, имеются жертвы.

Маршрут — колхозные поля

Львов. (Корр. ТАСС). От многих предприятий, транспортных и строительных организаций Львова ушли комбайны и автомашины. Более шести тысяч горожан отправлены в колхозы на уборку урожая.

Трудящиеся областного центра осуществляют над 190 колхозами, 28 совхозами и пятью птицефабриками. В горячие дни летней страды они получают помощь в строительстве объектов жилищно-коммунального обслуживания, оборудовании мастерских, ремонте и уходе за техникой, работают на полях.

ИГРА СО СМЕРТЬЮ

Военное ведомство США — Пентагон уже давно стал символом опасного авантюризма и смертельной угрозы для народов мира. Зловещим напоминанием об этом стало решение американских военных властей затопить в водах Атлантики 12,540 реактивных снарядов, начиненных смертоносным газом нервно-паралитического действия — сарином. Этот «серийный газ» обладает огромной токсичностью: достаточно треххвостой доли грамма газа попасть в легкие человека, чтобы через 5—10 минут наступила смерть.

Пентагон решил избавиться от этого опаснейшего оружия вовсе не потому, что Соединенные Штаты отка-

зались от производства и применения химического оружия. США до сих пор остаются единственной великой державой, не подписавшей Женевской конвенции, запрещающей использование химических и биологических средств ведения войны. Пентагон решил лишь уничтожить устаревшее химическое оружие, поскольку теперь созданы более сильные и эффективные средства, разработанные в секретных лабораториях американской военной машины.

Снаряды с газом, уложенные в бетонные контейнеры, были перевезены из арсеналов в порт Сан-Полит (штат Северная Каролина) и погру-

жены на ветхое судно времен второй мировой войны. Теперь они должны быть затоплены в океане в 280 милях от восточного побережья Соединенных Штатов.

Пентагонские генералы уверяли восторженную американскую общественность в том, что нет никакого риска «утечки газа» и заражения на долгие годы вод Атлантики. Но «гариш» военщины мало кого успокоил. Американские ученые опровергли утверждения Пентагона. По их мнению, акция по уничтожению смертоносного газа научна недостаточно тщательно. Его утечка из контейнеров под сильным давлением воды на

глубине около трех миль весьма вероятна. Это может привести к заражению фауны и флоры океана, вызвать экологические бедствия.

Действия Пентагона вызвали протесты мировой общественности. Генеральный секретарь ООН У Тан выступил со специальным заявлением, в котором отметил, что решение американского правительства является нарушением как Женевской конвенции 1958 года о режиме открытого моря, так и резолюции Генеральной Ассамблеи 1967 года о защите моря и океанов в интересах всего человечества. (ТАСС).



Ханой. Центральная магистраль вьетнамской столицы растянулась на несколько километров от Большого театра до Президентского дворца. Здесь расположены книжные и промтоварные магазины, центральный универсам, кинотеатры, редакции газет, выставочные залы и музеи.

КОГДА РАБОТЫ НЕТ

Если я не найду работу на эти месяцы, мне придется вообще бросить учебу, — заявил недавно корреспонденту газеты «Нью-Йорк» студент Мичиганского университета Джим Макферсон. Стоимость высшего образования в США не по карману миллионной семье даже с радением доходов. За четырехлетний курс обучения надо затратить минимум 16 тысяч долларов.

Перспективы на это лето выглядят неутешительными. — прилагать помощи директору Корнеллского университета по вопросам трудоустройства молодежи Дэвид Трулинг.

И если учесть, что сейчас в США, по данным министерства труда, почти 5 миллионов безработных, на-

дежды на получение работы у Джим Макферсона и его товарищей нет никакой.

Ну, а что ждет тех, кто заканчивает университет и колледжи? Для небольшого числа выпускников заветный билетик полон неопределенности — неизвестно, найдется ли для них работа, смогут ли они применить полученные дорогой ценой знания. Продолжающийся спад в ведущих отраслях экономики Соединенных Штатов — вот причина неизбежного безработицы.

В ближайшие месяцы нового увеличения безработицы. В первую очередь оно коснется молодежи, по крайней мере 700 тысяч юной и древней пополняют армию безработных.

Американский журнал «Юнайтед

Стейтс нью энд уорлд рипорт» и агентство Юнайтед Пресс Интернашнл провели недавно исследование, в результате которого пришли к выводу: выпускники 1970 года столкнутся с тем, что многие деловые и промышленные предприятия сейчас меньше заинтересованы в приеме на работу молодых людей, чем год назад.

Пресса подтверждает: спрос на выпускников 1970 года снижается в промышленности в общем на 15—25 процентов. Официальные лица считают, что набор на работу в этом году будет самым низким с 1953 года. Уже сейчас 25 компаний отказались принять выпускников этого года.

Проблема трудоустройства (а по

сути дела, это проблема будущего молодежи американцев) не случайно стала сейчас с особой остротой. Тенденция экономического спада в экономике США с каждым днем становится все более ощутимой. Их вынуждено признавать правительство. В докладе федерального резервного банка говорится, что падение уровня промышленного производства в Соединенных Штатах продолжается уже несколько месяцев подряд. Особенно сильно сокращается производство в сталелитейной, автомобильной, строительной отраслях промышленности. Ну, а сокращение производства в стали и автомобилях всегда оказывало влияние на судьбы всей американской экономики.

Спад производства в Соединенных Штатах сопровождается ростом цен, инфляцией, которую так и не удалось, несмотря на все обещания, обуздать правительству Никсона.

Безработица, снижение доходов трудящихся вместо сокращения огромных военных ассигнований — вот курс американских монополий, курс нынешнего правительства. Этот курс вызывает недовольство и критику трудящихся, и особенно молодых американцев, так как прежде всего бьет по ним.

Студенты, говорит президент университета штата Нью-Йорк профессор Гуд, подвергают сомнению всякую общественную систему США как таковую. Молодежь «бросает вызов большинству аспектов нашей социальной жизни, она отказывается пассивно наблюдать происходящее в стране процессы. Студенты не только остро реагируют на все, что происходит в стране, но и стремятся занять достойное место в борьбе за социальные перемены».

Э. ЧЕПОРОВ. (АПН).

Ханой. Центральная магистраль вьетнамской столицы растянулась на несколько километров от Большого театра до Президентского дворца. Здесь расположены книжные и промтоварные магазины, центральный универсам, кинотеатры, редакции газет, выставочные залы и музеи.

На снимке: один из участков улиц. Вдали виден Большой театр. Фото В. Соболева. (Фотохроника ТАСС).

