# НА ПРИЕМНЫХ ПУНКТАХ НЕТ ПОРЯДКА

14 июля, в 2 часа дня, на ссыпной пункт № 12 в г. Ливны, прибыли подводы с зерном нового урожая. Это колхоз «Вперед к социализму», Черкасского сельсовета, первым в районе начал хлебопоставку.

Прибытие этого обоза было отмечено торжественной и заботливой встречей со стороны работников Заготзерно. В своих приветственных речах они обещали хлебосдатчикам быть и в дальнейшем такими же внимательными и заботливыми и организовать образцовую встречу новому урожаю.

Но вот наступили горячие дни уборки. Сотни подвод, груженых золотистым зерном, потянулись к ссыпным пунктам.

И время уличило руководителей Заготзерно в том, что их слова резко расходятся с делом. Оказывается, ссыпные пункты почти повсеместно не готовы к приемке зерна.

Вот двор ссыпного пункта № 22. Двор до невозможности запружен подводами. У весов выстроилась огромная очередь.

— Хотя бы навес какой был, а то жара невыносимая. Негде от нее спастись,— жалуется колхозник Бочаров, привезший сдавать хлеб из артели «Искра».

— Напиться негде. Даже киоска не открыли, — говорят хлебосдатчики.

Колхозники из артели «Искра» приехали на этот ссыпной пункт в 9 часов утра. В ожидании приемки хлеба они были вынуждены стоять в очереди 5 часов.

В начале четвертого часа приняли хлеб от колхозников артели «Правда», которые приехали на пункт в 11 часов дня. Колхозники из артели «Строитель» ожидали своей очереди больше четырех часов. Ни у одной артели зерно не было принято своевременно и быстро.

Эти безобразия происходят потому, что на пункте № 22 имеются только одни сотенные весы с десятичными и полусотенными гирями. На регулировку веса уходит очень много времени. Приемщик зерна весьма малоопытный, и у него на подсчеты и взвешивание хлеба, на поиски и оформление документов идет напрасно значительная часть времени.

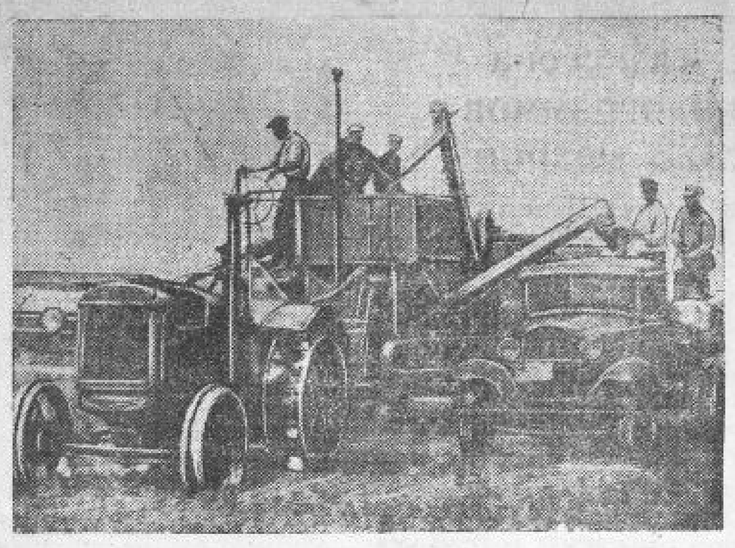
Большую дезорганизацию в приемку хлеба вносит и существующая неясность в вопросе, где должны сдавать колхозы хлеб, привозимый на автомашинах и подводах. Пока и те и другие сдают в одном месте. Причем автомашины разгружаются вне очереди. В колхозах района автомашин более десятка. Они то и дело прибывают на пункт, и подводы в это время оттесняются на задний план.

Предлагали колхозники для автомашин открыть особый приемочный пункт, но это предложение было только одобрено руководителями Заготзерно.

Ссыпной пункт № 22 не исключение. На всех четырех пунктах, открытых в городе, такая же история: очереди, неорганизованность, неразбериха.

Скверно поставлено и культурно-бытовое обслуживание хлебосдатчиков. Ни на одном пункте нет красных уголков, не найдешь ни книг, ни газет, ни журналов. Обещали работники районо (заведующий Гунихин) культурно обслуживать хлебосдатчиков, но своего обещания не сдержали. Райпотребсоюз и другие торгующие организации все еще спорят, кто из них обязан заниматься обслуживанием хлебосдатчиков. Дальше этих споров дело не идет.

**В. СТЕБАКОВ.**



**В колхозе «Веселе життя», Шебекинского района, введена непрерывная разгрузка комбайна.**
**На снимке: зерно из бункера на ходу выгружается в автомашину.**
Фото БОГДАНЧИКОВА.

# СОРЕВНОВАНИЕ ТРЕХ ЗНАТНЫХ КОМБАЙНЕРОВ

**Еще задолго до начала уборки три знатных комбайнера: тов. Затенайко, комбайнер-орденоносец Богословской МТС, тов. Колесниченко, комбайнер Валуйской МТС, и тов. Романченко, комбайнер Волоконовской МТС, заключили между собой договор на социалистическое соревнование.**

**Сегодня мы печатаем первые результаты социалистического соревнования трех знатных комбайнеров. Орденоносец тов. Затенайко обязался убрать за сезон 700 гектаров, из них 450 колосовых и 250 под-селнуха, т. Колесниченко — 500 гектаров зерновых и 175 гектаров подсолнуха и тов. Романченко — 600 гектаров колосовых и 200 гектаров подсолнуха.**

| | | |
|---|---|---|
| Орденоносец-комбайнер **т. Затенайко** убрал своим комбайном 280 гектаров. | Комбайнер **т. Романченко** убрал своим комбайном 235 гектаров. Сэкономил 93 килограмма горючего. | Комбайнер **т. Колесниченко** убрал своим комбайном 160 гектаров. |

# ТАМ, ГДЕ СЛАБА ОРГАНИЗУЮЩАЯ РОЛЬ МТС

Старший агроном Касторенской МТС тов. Лазебный и заместитель директора Ореховской МТС тов. Циплаков очень недовольны отдельными руководителями колхозов, где убирают хлеб комбайнами.

— Игнорируют комбайны,—возмущенно заявляют они.

— Председатель колхоза «Новая жизнь» Назарьев не высылает людей обкашивать углы, не организовал своевременной доставки горючего и быстрой разгрузки зерна,—говорит Циплаков.

Почти дословно подобные жалобы, только, конечно, о других председателях, повторяет и Лазебный.

И действительно, в значительной части колхозов, в частности в колхозах «Красное знамя», имени Молотова, имени Ворошилова и других, обслуживание комбайна во время работы организовано очень плохо.

В колхозе «Новая жизнь» за 4 дня комбайн простоял 13 часов: подводы запаздывали с подвозкой горючего и воды. В колхозе имени Ворошилова комбайнер вынужден был разгружать бункер от зерна прямо на землю.

Кто же виноват во всех этих безобразиях? Виноваты председатели этих колхозов в том, что комбайны простаивают из-за плохого обслуживания, но не меньшая вина и директоров МТС.

Недели за две до уборки, где должны были работать 15 комбайнов МТС, там колхозы выделили специальные звенья. Колхозники с большой охотой пошли в них. Как только началась уборка, звенья кое-где распались. Председатели колхозов и бригадиры перебросили людей на другие работы, а новых не выделили. В МТС знали в свое время об этом, но ничего не предпринимали, и звенья не были пополнены людьми.

Руководители МТС не обратились непосредственно к самим колхозникам, не рассказали о безобразном отношении их председателей к делу организации борьбы с потерями.

Наконец, комбайновая уборка, а следовательно и обслуживание комбайна, обусловлены договорами МТС с колхозами, которые имеют силу закона. Почему же это сильнейшее орудие директора МТС не используют? Почему отдельные председатели колхозов, которые под различными предлогами игнорируют комбайны, интересы колхозников, а следовательно и интересы социалистического государства, не приведены к порядку?

**Г. ИГНАТЬЕВ.**

# Выполнили план зернопоставок

**25 июля конзавод № 12, Октябрьского района, досрочно закончил выполнение плана хлебопоставок. Сдано 600 центнеров высококачественного зерна.**

**ЧЕБОТАРЕВ.**

* * *

**Колхоз «Пробуждение», Орловского района (председатель колхоза Савин), полностью выполнил годовой план зернопоставок.**

## НА ПОЛЯХ ОБЛАСТИ

### ВЕЧЕРА САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА СТАНЕ

Комсомольцы колхоза имени Шевченко, Чернянского района, организуют культурный отдых колхозников в поле. В обеденный перерыв прикрепленные к бригадам комсомольцы проводят громкую читку газет, журналов и отрывков из художественных произведений.

Часто после работы проводятся вечера самодеятельности, которые проходят живо и интересно.

### ВЫПУСКАЕМ СТЕННЫЕ ГАЗЕТЫ

В четырех бригадах колхоза «Гигант», Орловского района, через день выходят бригадные стенные газеты, которые читаются в поле во время обеденного перерыва и после работы.

Стенные газеты пользуются большим авторитетом у колхозников. Они помогают бригадам отлично проводить уборку. Количество поступающих заметок в стенгазету все время возрастает.

**КАЛМЫКОВ.**

### КНИЖНЫЕ ПЕРЕДВИЖКИ В БРИГАДАХ

В Щигровском районе организовано 7 колхозных стационарных библиотек. Правления колхозов для своих библиотек закупают много разных книг. Библиотека артели «Колхозный труд» уже приобрела художественной литературы на 500 рублей.

Большую работу развернули библиотеки по организации культурного отдыха колхозников, работающих на уборке. Во время обеденных перерывов приезжают в поле работники библиотек и проводят там громкую читку книг.

**К.**

### ДРУЖНО РАБОТАЕМ, ВЕСЕЛО ОТДЫХАЕМ

В колхозе «Сознание», Болховского района, одновременно с уборкой развернулась молотьба. Молотилка работает бесперебойно. Качество обмолота хорошее.

Ежедневно во время перерывов на току проводятся игры и танцы. Под гармошку поют частушки.

Заиграю, заведу
Двадцатирядовую,
А колхоз деревню вывел
На дорогу новую.

* * *

Товарочка дорогая,
Товарочка милая,
До чего же весела
Работа коллективная.

**АНТОНОВ.**

# О премировании передовых женских тракторных бригад и отдельных трактористок

**Постановление обкома ВЛКСМ и облзу**

1. Подводя итоги работ женских тракторных бригад на весеннем севе, обком ВЛКСМ и облзу отмечают удовлетворительную работу большинства женских тракторных бригад, организованных по МТС Курской области в 1936 году, занявших первое, второе и третье место по отношению всех тракторных бригад в МТС.

2. За лучшие показатели работ, экономию горючего и хорошее состояние тракторов премировать патефонами следующие три женские тракторные бригады:

а) МТС имени Тельмана, Болховского района (бригадир тов. Шляхова), выработавшую на первое июля в среднем на каждый трактор «СТЗ» 460 га, сэкономив 3152 килограмма горючего.

б) Скороднянской МТС, Скороднянского района (бригадир тов. Белкин), выработавшую на 1 июля на тракторе «СТЗ» 428 га.

в) Б.-Троицкой МТС, Б.-Троицкого района (бригадир тов. Колошина), выработавшую на 5 июля на тракторе «СТЗ» 419 га, сэкономив 4524 килограмма горючего.

3. Премировать ручными часами следующих передовых трактористок:

а) тов. Жарких Татьяну—МТС имени Тельмана, выработавшую за свою смену на тракторе «СТЗ» 266 га, сэкономившую 559 килограммов;

б) тов. Залогину Анастасию, Шумаковской МТС, выработавшую за свою смену на тракторе «СТЗ» 246 га;

в) тов. Заугольникову Пелагею, Возовской МТС, выработавшую за свою смену на тракторе «СТЗ» 242 га, сэкономившую 1153 килограмма горючего.

4. Обком ВЛКСМ и облзу надеются, что на этих достигнутых успехах трактористки и бригадиры женских тракторных бригад не остановятся, а, наоборот, приложат больше сил для того, чтобы побоевому выполнить и перевыполнить условия, определенные ЦК ВЛКСМ и Наркомземом в своем постановлении о соревновании женских тракторных бригад.

5. Обком ВЛКСМ и облзу основным недостатком в работе женских тракторных бригад считают отсутствие у большинства женских тракторных бригад надлежащих бытовых условий (главным образом, нет будок) и не организована общеобразовательная, политическая и техническая учеба с трактористками.

Большинство райкомов комсомола и директоров МТС не проявили надлежащей заботы о женских тракторных бригадах и не создали необходимых бытовых условий для их работы.

Поэтому обком ВЛКСМ и облзу предлагают лично секретарям РК ВЛКСМ и директорам МТС добиться:

а) организации для каждой женской тракторной бригады будки—жилого вагона, хорошо его оборудовать.

б) прикрепления к бригаде для учебы учителя, пропагандиста, механика. Наметить дни и часы учебы, занятия проводить регулярно без отрыва от производства;

в) окружить женщин-трактористок вниманием и заботой в работе, учебе и быту.

**Секретарь обкома ВЛКСМ СТУКАЛОВ.**

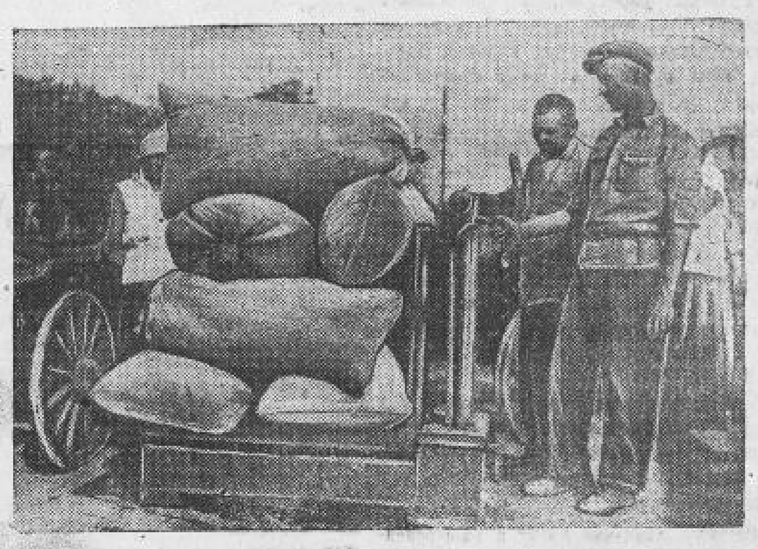
**Начальник облзу ГУСЕВ.**

# ВЫРАБОТАНО 922 ГЕКТАРА

Тракторы «ЧТЗ» в Горшеченской МТС работают неплохо. К 15 июля 3 трактора выработали 2496 гектаров и сэкономили 5337 килограммов горючего.

Лучший тракторист МТС Е. М. Сергеев за это время (с напарником) выработал 922 гектара и сэкономил 2719 килограммов горючего.

**И. РОГОВ.**



**Колхоз «Свой труд», Бесединского района, ежедневно отправляет на ссыпной пункт хлеб в счет зернопоставок. Колхозом уже выполнено 50 процентов годового плана.**
**На снимке: весовщики полевского пункта Заготзерно тов. Тулупов принимает зерно колхоза «Свой труд».**
Фото ШЕХОВЦОВА.

***Проф. А. Н. ТУПОЛЕВ***

# СОВЕТСКИЙ ДАЛЬНИЙ САМОЛЕТ

Ни одна техническая отрасль так быстро не прогрессирует, как авиационная. Ее успехи просто поражают. В 1918 году скорость полета истребителя измерялась 200 километров в час, потолок 3000—4000 метров; дальность—250 километров. В 1936 году опытные образцы машин этого класса развивают 500 километров; достигают потолка 11000—12000 метров, а дальность их полета превосходит 750—800 километров. Еще нагляднее этот прогресс виден на росте летных характеристик бомбардировщиков. В 1918 году крейсерская скорость бомбардировщика едва превышала 125 километров, теперь она достигла 420 километров; потолок бомбардировщика поднят с 3000 метров до 10000 метров, а дальность его полета выросла с 500—600 километров до 4.000 километров. Эти цифры сами говорят за себя.

Особенно напряженно борется техническая мысль за дальность полета, за расширение радиуса действия самолета. Значение этого фактора для транспортной авиации и военного воздушного флота понятно каждому, кто имеет даже самое общее представление о роли самолета в современной жизни человечества.

Выдающуюся роль в стремлении техники — создать машины, способные на длительные беспосадочные полеты, неизменно, сыграл знаменитый перелет Чарли Линдберга через Атлантический океан (1927 г.). Отважный летчик, вылетев из Нью-Йорка, пересек впервые в истории океан.

Лавры мужественного американца лишили спокойствия итальянцев, англичан и особенно французов, считающих себя по праву пионерами в организации дальних беспосадочных перелетов. С тех пор ежегодно авиационная статистика регистрирует один или несколько дальних беспосадочных перелетов, среди которых наиболее рекордным оказался перелет французов Кодос и Росси. В августе 1933 года они безостановочно пролетели 9104 километра, перекрыв за 70 с лишним часов расстояние Нью-Йорк — Райяк (Сирия). Их путь, подобно Линдбергу, лежал через Атлантический океан.

В 1935 году Владимир Коккинаки на советском самолете конструкции инж. Поликарпова вырвал у итальянского летчика Донати мировой рекорд высотности полета; лишь на-днях он отвоевал второй международный рекорд для двухмоторной машины, взявши на борт 500 кг. коммерческого груза. И вот теперь отважные летчики Чкалов, Байдуков и Беляков выдвинули советскую авиацию на первое место в мире также и по дальности беспосадочного полета.

Если принять во внимание необычайно тяжелую метеорологическую обстановку, неслыханные трудности для аэронавигации в Арктике и в Охотском море, то их перелет несравним с теми рекордами, которыми отмечена история борьбы авиации за дальность. Самолет «АНТ-25» дважды встретил на своем пути свирепые циклоны, дважды подвергался обледенению, бороться с которыми современная техника пока еще бессильна. И все же мужественный экипаж победил в решительной схватке с природой.

Чкалов — один из самых выдающихся испытателей машин нашей современности — говорил перед стартом:

— Это верно, что я никогда не летал в Арктике. Ну и что же? Я верю в «АНТ-25». Такая машина сумеет пробиться через Арктику...

И, действительно, наш самолет проложил себе путь сквозь все невзгоды. Он выдержал до конца тяжелейшие испытания, и это наполняет гордостью наше сердце за детище коллектива ЦАГИ — самолет «АНТ-25».

Что представляет собой самолет, на котором совершили дальнее и опасное путешествие наши героические летчики? Это—классический моноплан с низко расположенными крыльями. Размах крыльев достигает 34 метров, удлинение—13. Площадь крыльев—88 кв. метров. Можно с полной уверенностью заявить, что **ни в одной стране среди самолетов аналогичного класса нет машин с таким большим удлинением.** Сконструировать подобное крыло заставила необходимость значительно увеличить радиус действия самолета.

Тов. Туполев.

Крылья самолета «АНТ-25» отличаются еще одной существенной принципиальной особенностью. Гигантские бензиновые баки (длина каждого из них достигает 7 метров) являются органической частью конструкции. По своей форме баки идеально подходят под профиль крыла. И вместе с другими элементами крыла они несут некоторую часть нагрузки.

Любопытна и другая подробность. Расположение бензиновых баков в крыльях дает большой выигрыш в прочности. И вот почему. Крылья тяжело нагруженной машины испытывают большие напряжения в полете под воздействием аэродинамических сил, направленных снизу вверх. Сила тяжести горючего направлена вниз и тем самым уменьшает эти напряжения.

Конструируя крыло «АНТ-25», инженеры столкнулись с весьма интересным техническим противоречием. Требовалось создать большое, но обязательно легкое крыло. Но в этом случае возникала опасность вибрации. Сделать же крыло тяжелым ради одной прочности не было никакого смысла; это пошло бы в прямой ущерб грузоподъемности самолета. Предстояло найти золотую середину. Задача требовала глубоких теоретических и экспериментальных исследований.

Наш институт изучил в аэротрубе многочисленные модели на самых различных скоростях, доводя модели иногда до разрушения. Проф. В. Ветчинкин совместно с инженером В. Беляевым дали конструкторам безупречный теоретический расчет крыльев на вибрацию. Это был новый шаг в теоретической аэродинамике, в расчетах крыла на прочность.

Самолет «АНТ-25» представляет собой сгусток технических новшеств. Он был, например, первой советской машиной, на которой поставили убирающиеся в полете шасси с масляным амортизатором и электрифицированным под'емом.

«АНТ-25» требовал серьезнейшей работы не только от нашего института, но и от других научных учреждений и заводов.

Взять хотя бы мотор «М-34» с редуктором, изготовленный заводом имени Фрунзе. Дальний перелет требовал, чтобы двигатель безупречно работал не меньше 80—100 часов подряд. Этого завод и вместе с ним Институт авиационного моторостроения добились. Многократные и длительные испытания серийного мотора на стенде и в воздухе, наконец, благополучно пройденный самолетом труднейший маршрут,—все это говорит об одном: мы научились делать авиационные двигатели, надежно и экономично работающие на различных высотах, в большом диапазоне температур и влажности воздуха.

Редкостное непостоянство метеорологических показателей Арктики вошло в поговорку. Даже на протяжении 200—300 километров летчик встречается здесь с самой разнообразной погодой. Опасность поджидает на каждом шагу. Это вынудило ЦАГИ разработать целую систему средств, обеспечивающих посадку колесного самолета «АНТ-25» на воду. Под руководством инж. Н. Лебедева были сконструированы особые баллоны из легкой прорезиненной ткани, упрятанные в крылья и под щелки капрта, что гарантировало экипажу безопасность в случае вынужденной посадки на воду. Предварительно вопрос о плавучести «АНТ-25» был изучен на модели в 1/25 натуральной величины. Эксперимент дал право быть уверенным в надежности избранных средств.

На людей, которые имели возможность видеть самолет в полном снаряжении, он производит впечатление машины, выдуманной фантазией Жюль Верна. Особенный интерес представляют для техников электрооборудование, контрольные и аэронавигационные приборы самолета. На щите первого летчика смонтированы 22 прибора и 5—возле щита; у сидения второго летчика — 7 приборов; у места штурмана—3 прибора. Кроме того, на самолете имеется радиостанция двухсторонней связи, баллоны с сжатым кислородом и кислородные маски. Понадобилось несколько сот метров провода, чтобы смонтировать электросеть, питающую приборы током.

Особенно замечателен тот факт, что для оборудования самолета брались не приборы-уникумы, а приборы серийного производства. Словом, в распоряжение летчиков и штурмана было предоставлено все, что известно в современной авиации; все, что дает возможность вести машину по курсу, несмотря ни на какие препятствия, полную потерю земных и астрономических ориентиров и неизбежные магнитные аномалии вблизи полюса, сказывающиеся на работе компасов.

Перелет блестяще завершен. Неведомый остров Удд—узкая песчаная полоска в Татарском заливе, на котором с виртуозной точностью Чкалов приземлил обледеневшую машину, приобрел теперь всемирную известность. Из последних донесений экипажа выяснилось, что на самолете «АНТ-25» оставалась еще целая тонна горючего. **Этого самолету хватило бы, пожалуй, еще на 2500 километров полета.** Значит, радиус действия «АНТ-25» может достигнуть примерно 12000 километров.

Самолет проектировала бригада, руководимая конструктором П. Сухим, в составе инженеров: Бертоша, Фомина, Осипова, Пеленова, Черныховского, Ромейко-Гурко и др. Много усилий потребовал подбор для самолета такого винта, который бы эффективно работал на всех режимах полета, начиная от взлета машины, когда ее полетный вес достигает 11 тонн. Этот винт (трехлопастный, металлический) был спроектирован под руководством проф. В. Александрова, инженеров А. Гришина и С. Белкина. Шасси, убирающееся в полете (впервые в Союзе), спроектировали инженеры Т. Сапрыкин, Е. Кожевников и А. Агладзе. Много энергии и настойчивости потребовали доводка и подготовка самолета к дальнему беспосадочному перелету и составление графика режима полета от начальника ОЭЛИД ЦАГИ тов. В. И. Чекалова, инженеров А. Чесалова, М. Тайца, В. Ведрова и К. Минкера. Монтаж оборудования приборов был поручен инж. Ф. Барбаумову, технику А. Хаханову и монтеру Емельянову. Безукоризненно работала бригада механиков «АНТ-25» в составе тт. В. Бердника, А. Кэраганова и Авданикина.

Многочисленный коллектив инженеров, техников и рабочих ЦАГИ вместе со всей страной с искренним волнением следил за каждым километром перелета «АНТ-25», и он несказанно рад блестящей победе новых героев нашей любимой родины — Чкалова, Байдукова и Белякова.

Пройдет немного времени, и мир увидит советские самолеты, способные на беспосадочные полеты в **пятнадцать—двадцать тысяч километров.** Страна, руководимая Сталиным, умеет растить мужественных людей, ценить своих героев. И эта страна должна обладать технически рекордной, самой мощной в мире авиацией для транспорта и обороны.

**(«ПРАВДА»).**