

УДАРНЫЙ
ТРУД

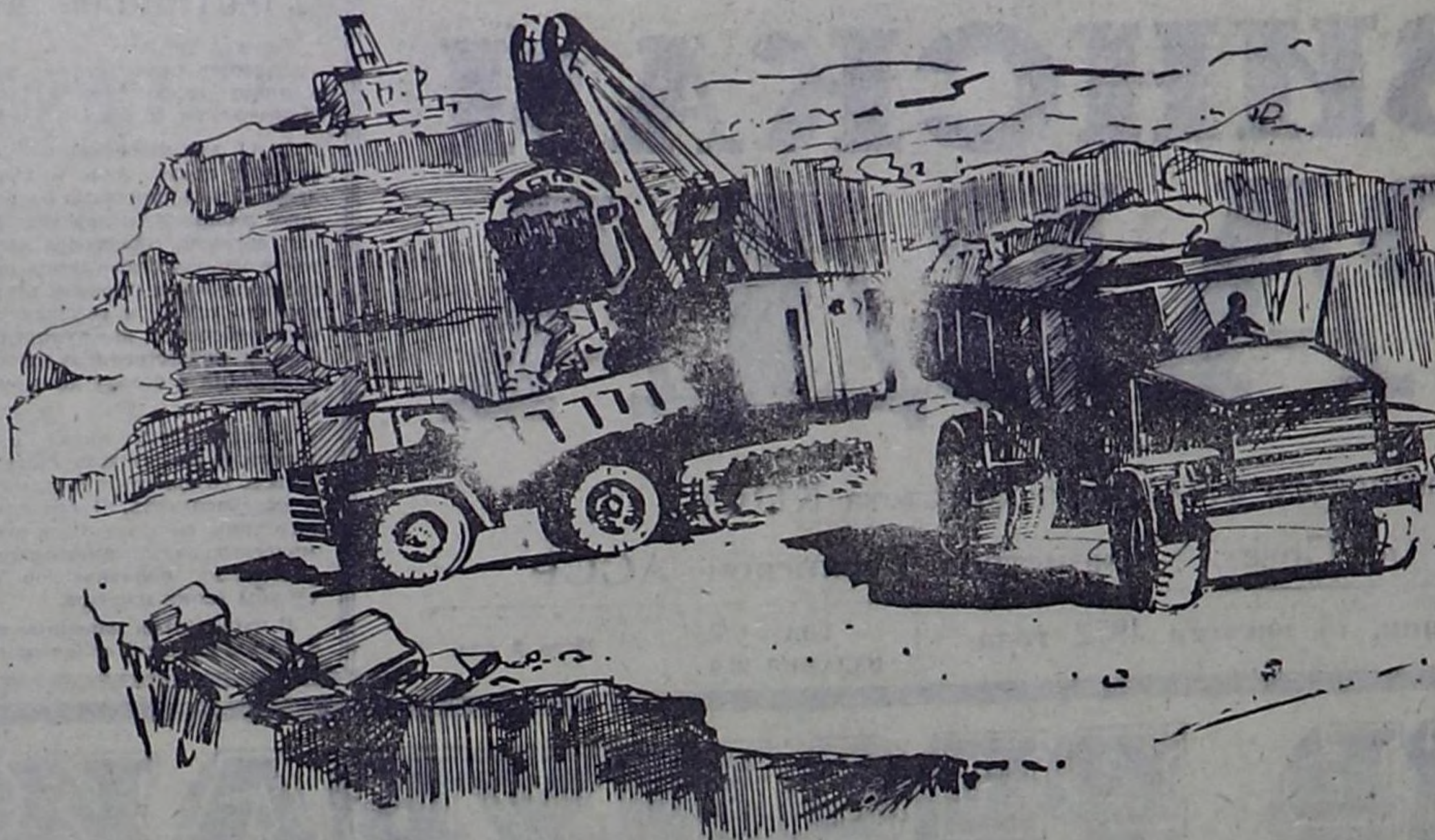
Трудной выдалась страда на оренбургской земле. Над обширной нивой за лето не прошло ни одного дождя. На полях палило солнце. Хотя хлеба и выстояли, но оказались ниже обычного. Собирали они раньше обычного, причем одновременно на яровых и озимых полях. Косить их надо было как можно быстрее и в то же время работать на самых малых скоростях, чтобы набрать потерю.

Коммунист-механизатор В. А. Дюба, как и многие другие, понимал, что требуются дополнительные силы, круглосуточная ударная работа. Когда пришла пора уборки, Виктор Андреевич с комсомольцами — Сергеем и Александром вышел в поле сразу же с агрегата. В считанные дни механизаторы сколотили 515 гектаров. Затем 455 гектаров успели побороть и обмолотить валки.

На время жатвы в колхозе «Красный Октябрь» в радиусе механизаторов встали коммунисты — кинооператор Николай Асеев, слесари Петр Еремкин и другие. 65 коммунистов повели комбайны, являлись на тока и другие участки хлебного фронта. Поддержка норм — таковы показатели большинства на них.

...Поля наполнены гулом машин. Идет пахота ранней зари.

Оренбург. (ТАСС).



Один за другим выезжают из карьера Каа-Хемского угольного разреза тяжело груженные «БелАЗы». Четко, без задержки затрунует самосвалы окрестной породой экипаж экскаватора во главе с машинистом Г. Р. Потемевым.

Где-то, тоже на вскрыше, трудятся на буровом станке экипаж П. И. Манисского. По итогам социалистического соревнования в поле он вышел на первое место среди буровиков. Среди экскаваторщиков победителем оказался экипаж машинистов экскаватора «ЭКГ-4»

№ 3 Н. Н. Филиппова и В. Л. Порина. План августа у них тоже идет с перевыполнением.

Хорошо потрудились угольщики и на других участках разреза: За второй квартал этого года сверх плана добыто угля на 6,9 процента. По социалистическим обязательствам, принятым в честь 50-летия образования СССР, горняки обещают добыть угля на 20 тысяч рублей сверх задания.

Рис. В. Волченко.

ПРОВЕРЯЕМ ВЫПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ
РЕЗЕРВЫ ЕСТЬ. ИХ НАДО ИСПОЛЬЗОВАТЬ

Соревнуясь за достойную встречу 50-летия образования СССР, сельские Советы, колхозы и совхозы Каа-Хемского района в первом полугодии успешно справились с выполнением государственных планов закупок мяса, молока и шерсти. План продаж мяса выполнен на 120,8 процента, молока — на 121, шерсти — на 160,8 процента.

На успешно выполненное задание по продаже мяса решающее влияние оказала неслыханная организация закупа и откорма животных в большинстве хозяйств. Среднедневной живой вес его в совхозе «Буренский» за полугодие, например, составил 370 килограммов. Совхоз в первом квартале продал государству бычков в возрасте до двух лет средним живым весом 386 килограммов. Колхоз «30 лет Октября» сдал 74 головы крупного рогатого скота средним весом 359 и совхоз «Красное знамя» — 86 го-

лов по 354 килограмма. Многие животноводы вывели большой вклад в выполнение государственного плана. Хороший молодой на откорме и в нагульных гуртах в совхозе «Буренский» вырастил скотник Саган Чадав-ооло. За ним закреплено 150 голов молодняка старше года. По гурту среднесуточный привес составил 947 граммов.

Высоких среднесуточных привесов добивается скотник совхоза «Красное знамя» Доржу Сангатович Чап-оол. Кызыл-оол Садамович Дулуш из совхоза «Вперёд».

В совхозе «Буренский» также доярки Евгения Федоровна Коробейникова, Зинаида Мышкорова Ушуксар, Мария Кузюмична Холмогорова и другие получили от каждой фуражной коровы по 1.000—1.200 килограммов молока. Чабан этого же совхоза Миней Апкае-

вич Дамба настриг с каждой овцематки по 4,3 килограмма шерсти, а чабаны колхоза «30 лет Октября» Бадхы Дипишви Калын, Дондун Арачаевич Дара — по 3,3 килограмма.

Но нельзя упоминать о неиспользованных резервах по увеличению производства и продаже продуктов сельского хозяйства. В совхозе «Красное знамя» доярки Нанчат Седиповна Демок-оол и Надежда Васильевна Сергеева недодали от коровы соответственно по 1.506 и 1.368 килограммов молока. В среднем на ферме получено по 1.447. Это — самый высокий показатель среди всех молочных хозяйств ферм района. И вот Усть-Буренская ферма необоснованно ликвидирована. Если в 1966—67 годах хозяйство продавало государству около 300 тонн молока, то в 1971 году продало лишь 143 тонны. Объяснить это можно непродуктивным планированием специализации хо-

зяйства. Будем надеяться, что партийные и советские органы района примут действенные меры по восстановлению высокопродуктивных хозяйств народного контроля, чтобы провести вторичную стрижку коз, на которых после первой стрижки осталось около 25 процентов шерсти.

Под различными предлогами руководители и специалисты большинства хозяйств отказываются стричь полуторный и тонкий покров. Управлению сельского хозяйства следует организовать учет поголовья, подлежащего стрижке, и проконтролировать ее выполнение. При этом нужно обратить особое внимание на качество стрижки и сбора шерсти, правильно хранить ее и вовремя доставлять в приемные пункты. В июне во время доставки шерсти на базу Кызыла колхозом «Победа» был утерян запрессованный тюк шерсти весом около

90 килограммов. Он так и не найден. В колхозах и совхозах района по-прежнему не уделяется должного внимания сдаче и качеству кожаного сырья. В первом полугодии, например, в хозяйствах осталось много шкур крупного рогатого скота. Было забито 185 свиней, а сдано только две шкуры. От низкого качества сдаваемого кожаного сырья хозяйства района ежегодно недополучают крупные суммы. Только за первое полугодие убытки составили 5.075 рублей.

Если все перечисленные и другие резервы полностью использовать, то колхозы и совхозы в целом район успешно смогут справиться с выполненным планом продаж животноводческой продукции во втором году девятой пятилетки.

А. СИНОВ,

инспектор по закупкам и качеству сельскохозяйственных продуктов по Каа-Хемскому району.

ПЫЛИ СТАНЕТ
МЕНЬШЕ

Новое приспособление для очистки воздуха в шахтах разработано специалистами Института физико-технических проблем Севера Якутского филиала Сибирского отделения АН СССР. Оно успешно испытано на приске «Кулар» и представляет собой компактную конструкцию, которая крепится на пневматический молоток. Во время бурения приспособление подает в шпур подогретый воздух. Мерзлая порода становится более податливой, увлажненные частицы склеиваются и оседают.

Якутск. (Корр. ТАСС).

Развитие гражданской авиации всегда сопровождалось ростом числа пассажиров на самолетах. Но для дальнейшего развития простое наращивание числа мест уже недостаточно. Потребовались новые решения, позволяющие привести в соответствие растущий объем перевозок с организационной транспортной системы в целом. Поэтому-то и последние годы и возникла идея организации перевозок по типу автобусных, или идеи аэробуса.

Аэробус — среднерейсовый самолет с высокой экономичностью и повышенным комфортом. Такая машина должна максимально сократить предполетное и послеполетное время и отвечать требованиям новых принципов организации движения. С чисто технической стороны аэробус — тяжелый самолет с широким простором фюзеляжа. Дальность его полета относительно невелика. А коммерческая отдача должна значительно превышать аналогичные характеристики лайнеров предыдущих поколений.

На одном типе самолетов, создаваемому в прошлом, не представлялось столь длительная разработка проектов и столь продолжительная дискуссия. Спорным оказалось все: вместимость машины и дальность полета, число и компоновка двигателей, размер и форма фюзеляжа.

Наибольшую дискуссию вызвала транспортировка багажа, определяющая саму суть аэробуса. При изучении ее появились идея «багаж при себе», то есть перевозка багажа, как на железной дороге. Было рассмотрено несколько вариантов решения задачи на основе трех «типов» гражданской авиации: комфорта, веса, экономичности. Анализировались всевозможные «за» и «против». Оказалось, что проблема чрезвычайно сложна и противоречива. Так же, как и вопрос весовой эффективности аэробусов.

В последнее время пассажирские самолеты условно делятся на поколения. К первому поколению относятся турбовинтовые и турбореактивные машины, во втором — реактивные с двухдвигательными двигателями и комбинированными двигателями.

Внепяти отличительная особенность самолетов третьего поколения — непервичные крупные двигатели и большой

фюзеляж. Ширина фюзеляжа увеличена почти вдвое по сравнению с предшествующими самолетами. Разумеется, не все самолеты третьего поколения будут широкофюзеляжными. Для линий с малым ростом перевозок не-прежнем проектируются самолеты с типовыми фюзеляжами. Скачок в размерах фюзеляжа связан с резким ростом коммерческой нагрузки и числа пассажиров. Кроме того, увеличение грузовых перевозок потребовало транспортировки груза и контейнерах. А размеры контейнеров таковы, что на эксплуатируемых сейчас самолетах их не перевезешь. Поэтому и

му же интереса аэробуса приходится решать по-новому. Поиск рационального числа мест показал, что десять штук — допустимо лишь для очень коротких рейсов. Оптимальное же их число не превышает 8—9 при двух продольных увеличенных проходах. Стало больше и поперечный проход, и входных дверей, размеры которых позволяют входить сразу двум пассажирам. Подобная компоновка, более свободное размещение кресел больших размеров, простор высоких салонов, большие багажные полки, закрытые створками, — вот отличительные черты внутрен-

АЭРОБУС-САМОЛЕТ
СЕМИДЕСЯТИХ
ГОДОВ

возникла идея крупногабаритного фюзеляжа с оптимальной конфигурацией. Размеры и форма фюзеляжа определяют компоновку салонов и, следовательно, комфорт. Обеспечить пассажиру уютное и приятное воздушное путешествие можно только на основе компромисса между повышением требований к комфорту и стремлением к росту экономичности. Высокий уровень удобства, привлекательность, способствует росту загрузки самолетов. Следовательно, повышается экономичность. Но, с другой стороны, вследствие снижения степени использования объема фюзеляжа растет вес снаряженного самолета, а это оказывает отрицательное влияние на экономичность.

Удобные кресла, низкий уровень шума, хорошее кондиционирование воздуха, приятные интерьеры салонов самолетов второго поколения приобрели категорию международного стандарта. Проблема

его вида аэробусов. При создании самолетов, на которых мы летим сегодня, конструкторы стремились повысить плотность компоновки кабин, то есть максимально использовать объем фюзеляжа. Повышение репутации давалось дорогой ценой. Ведь теснота никогда не нравилась пассажирам. Теперь же очевидно тенденция к повышению удобства на борту лайнера.

Другая, не менее сложная проблема — выбор числа и компоновки двигателей. Предшествующие самолеты с тоннажем, подобным аэробусам, имели четыре двигателя. Достоинства силовых установок с высокой степенью двухконтурности (малый удельный вес и небольшой расход топлива) в полной мере проявились при тяге свыше 16.000—18.000 килограммов. Поэтому при проектировании аэробусов встал вопрос о применении двух- и трехдвигательной схемы для самолетов с весом до 150 и 200 тонн.

Четырехдвигательная схема родилась и утвердилась еще в период поршневого авиации, когда для дальнейшего роста мощности силовых установок появились непреодолимые технические трудности. Но главное, такая схема наиболее полно отвечала требованиям безопасности полетов при минимальных экономических издержках. Часто применяемая сейчас трехдвигательная схема была предложена в результате исследования силовых установок на корме самолета. К тому же весовые и экономические характеристики самолетов с тремя и четырьмя двигателями оказались примерно равными. Разумеется, при условии, что они разработаны, исходя из одинаковой степени безопасности и производимости. Применение двухдвигательной схемы при проектировании турбореактивных коротко-средних самолетов («Ту-134», «Кавалера», «Boeing-737») с тоннажем, увеличенным по сравнению с двухдвигательными поршневыми машинами примерно вдвое, не вызвало сомнений.

И все же, когда формировалось представление о аэробусах, двухдвигательная схема являлась предметом длительных дискуссий. Конструкторы Франции, Голландии, ФРГ, совместно разрабатывавшие аэробусы, остановились на двух двигателях для самолетов весом 120—140 тонн и дальностью полета 2100 километров, а американцы — на трех (180—200 тонн и 4300 километров). Аэробус весом 180—200 тонн может быть высокоэкономичным и при четырех двигателях, имеющих низкий удельный вес и расход топлива, высокие показатели ресурса и надежности.

При проектировании аэробуса произошла переоценка достоинств и недостатков корневой установки двигателей. В отношении широкофюзеляжных самолетов эта компоновка уже не обладает многими достоинствами лайнеров второго поколения с подобной схемой. Поэтому два вида компоновок оказались практически равноценными и выбор места расположения двигателя стал вопросом вкуса конструкторов, их мастерства и опыта.

В. ШТЕЙН, лауреат Ленинской премии, кандидат технических наук (АН).

В КОМСОМОЛЬСКИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

К НОВОМУ
ПОХОДУ
ЗА ЗНАНИЯМИ

ПРИБЛИЖАЕТСЯ новый учебный год в системе комсомольского политпросвещения. В Даун-Хемчикском райкоме ВЛКСМ уже готовятся к нему. В частности, сейчас здесь составляются списки комсомольцев, не имеющих среднего образования, помогающих педагогам в приеме учащихся в вечерне-сменные и заочную школы, организуют среди юношей и девушек разностороннюю работу и ведут предпринятые комплексные учебные группы политпросвета. Запланировано организовать 53 кружка, девять теоретических семинаров и шесть школ коммунистического труда.

Первый секретарь райкома комсомола Х. Монгуш рассказывает:

— В прошлом году в работе политпросвета у нас было много недостатков. Например, учебные кружки в совхозах «Большее», имени ХХП съезда КПСС, «Тувинский» свои занятия начали только в январе. А кружки отделения Хондерея (совхоз имени ХХП съезда КПСС), ПМК-463, объединения «Сельхозтехника» и в течение всего учебного года работали очень плохо. Произошло это, мы считаем, по-

литпросвещения и учащихся школы рабочей молодежи постоянно контролируется. Все восемь политкружков — а они охватывали почти 180 юношей и девушек — организованно завершили учебную программу года. Комитет ВЛКСМ ежемесячно представлял отчет о проведении занятий и посещаемости слушателей райкому комсомола.

Так же организованно проведена учебная программа в комсомольской организации совхоза «Алдан-Маадыр». На центральной усадьбе совхоза в кружки записались 27 человек. Пропагандистом здесь уже третий год работает член КПСС В. Ховалыг. Занятия он ведет содержательно. В кружке «Основы социалистической экономики» (центральной усадьбы совхоза «Чараа-Бак») слушатели, наряду с теоретическими темами конкретного плана, изучают конкретную экономику своего хозяйства. Неплохо налаживается экономическая учеба молодежи в колхозе «30 лет Октября»: занятия проводятся регулярно, два раза в месяц, а содержание их по возможности всегда улавливается с производством.

ПОДГОТОВКА к новому учебному году в системе комсомольского политпросвещения в Даун-Хемчикском районе является в настоящее время составной частью подготовки к 50-летию СССР. В райкоме ВЛКСМ и первичных комсомольских организациях сейчас разрабатываются мероприятия по проведению в сладе Ленинского зачета в честь этой даты.

Л. ДУБЫНИНА.

ИНИЦИАТИВНЫЕ ДЕЛО
НАХОДЯТ

Было это несколько месяцев назад. Комитет ВЛКСМ Кызылской фабрики индивидуального пошива и ремонта одежды взял под контроль учащуюся молодежь. А ее на фабрике много, и почти все комсомольцы участвуют в техникумах, на курсах. Старший мастер салона «Чечек» Нина Ключина, например, студентка-заочница Московского технологического института бытового обслуживания, четверо — слушатели вечернего университета марксизма-ленинизма.

И вот члены штаба «Комсомольский проектор» провели рейд по вечерним школам, техникумам, где учащаяся молодежь. — Хорошо, что пришли, — обрадовались им в заочной средней школе. — Учится у нас Люба Четчикина. В последнее время занимается плохо, на консультациях ходит редко. Может, вы на нее подействуете?..

Комсомольские активисты побывали у Любы дома, беседовали с ее матерью. Причиной мешающих учебе, не было. И тогда собрался штаб совместно с комитетом ВЛКСМ.

— Просто устала, не могу больше — отговаривалась Люба. — Не достигла мне до конца учебы.

А как же Нина Машковцева? Не меньше тебя работает, а учится, — возмущалась член комитета ВЛКСМ Любовь Волошина, закрывшая из филиала «Каа-Хем». — Разве ты хуже? Остаток до всего несколько месяцев, в одиннадцатом классе уже...

Подобствовал принципиальный разговор. Четчикина дала слово подтянуться. И вот победа — она получила аттестат о среднем образовании. Сейчас Люба готовится к поступлению в техникум.

Если члены комитета

ВЛКСМ инициативны — дело всегда найдется. Они ежесекундно стали проводить рейды по филиалам фабрики. Их итоги записываются в специальный дневник. Вот одна из записей: «Рейд № 8. Ателье «Чечек». Проведена проверка состояния технического оборудования. В бригаде В. Пьянковой плохо работает пресс, а в бригаде Е. Спассиковой — пельменная машина класса 25-А. В бригаде А. Золотухиной по ателье корпус пресса».

По итогам этого рейда была составлена докладная записка главному механику фабрики П. И. Башну, который тоже является членом ВЛКСМ. Вскоре были приняты меры: в бригадах В. Пьянковой и Е. Спассиковой машины отремонтированы, устранены неисправности пресса и в бригаде А. Золотухиной.

Часто по материалам рейда выпускаются «молнии». Красочные карикатуры оформляются начальным экспериментальным цехом комсомольца Тамара Иттыгина.

В мае состоялось собрание по подведению итогов Ленинского зачета. Было отмечено, что все комсомольцы выполнили план четырех месяцев. В социалистическом соревновании под девизом «Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь!» победила комсомольская группа салона «Чечек».

Все комсомольцы успешно сдали третий этап Ленинского зачета, — рассказывает секретарь комитета ВЛКСМ старший мастер Тамара Титова. — Многие работники освоили смежные профессии. Люба Волошина из филиала «Каа-Хем» может заменить в работе швей-мотористку и механика. Мастер по пошиву брюк Люда Ускова часто по производственной необходимости приходит в цех массовых заказов и выполняет обязанности швей-мотористки.

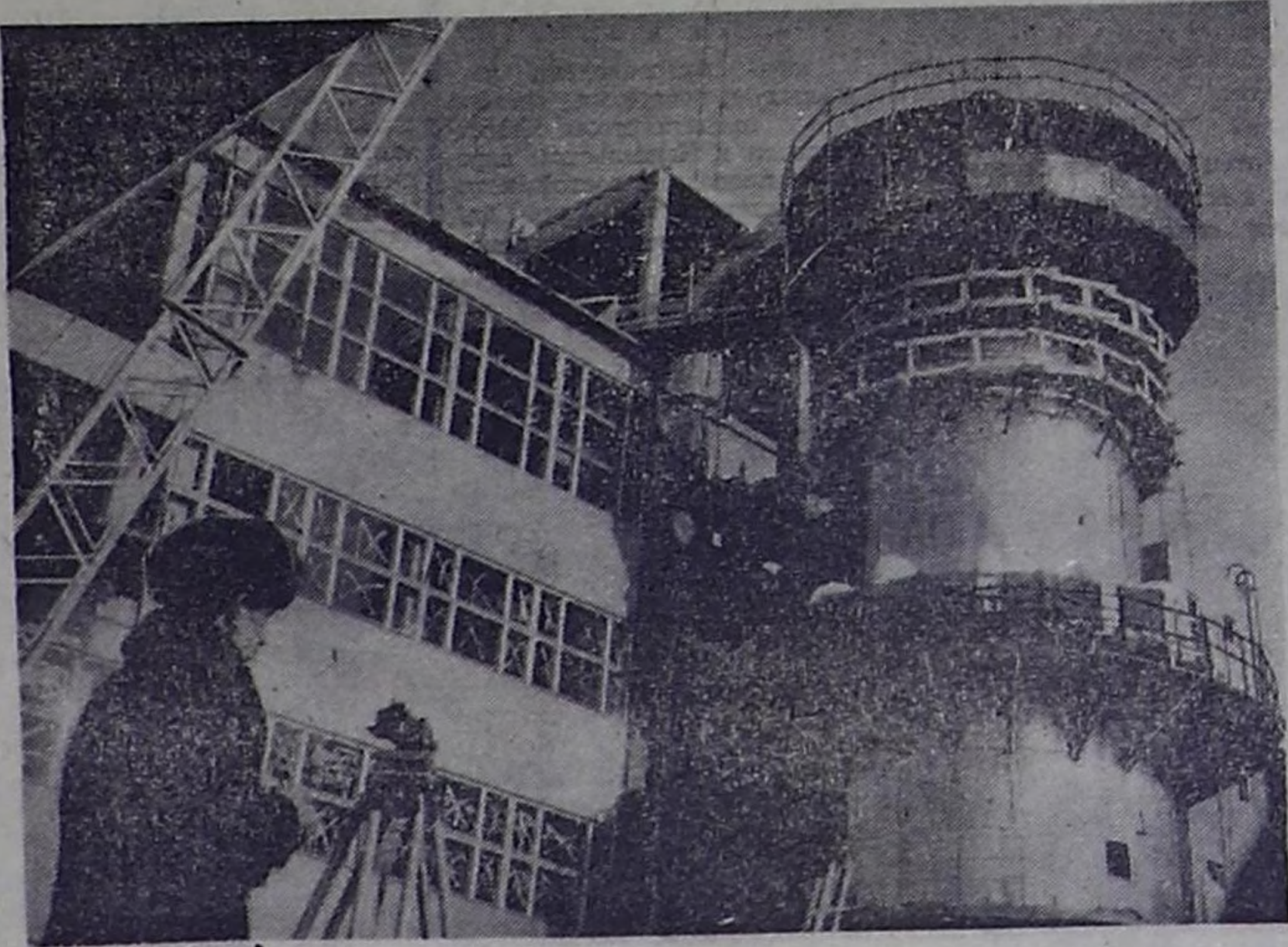
Н. СТЕПАНОВ.

Лаборатория
В кармане

Иногда маленькая шероховатость на поверхности детали может привести к большим неприятностям. Чтобы этого не произошло, существуют различные методы неразрушающего контроля. Но воспользоваться ими можно в основном только в лабораторных условиях. А если деталь весит несколько сот килограммов? Для таких крупногабаритных деталей создан специальный прибор, обеспечивающий быстрый и надежный контроль шероховатостей плоских, цилиндрических и конических поверхностей непосредственно на станках.

Прибор осторожно опускается на контролирующую поверхность, прижимают корпус и медленно вращают измерительную головку по детали. Когда алмазная игла — основа прибора — коснется поверхности, начинает перемещаться стрелка измерительной головки. По амплитуде колебаний устанавливают класс шероховатости.

Прибор очень компактен, прост по конструкции, не требует высокой квалификации контролера. Он разработан и внедрен на Уральском заводе тяжелого машиностроения им. Серго Орджоникидзе в Свердловске. Л. ИВАНОВА.



Саратовская область. Коллективом завода Красного Знамени в этом году досрочно сдать в эксплуатацию первую очередь завода синтетических моющих средств производительностью десятки тысяч тонн сухого порошка в год.

На снимке: строительство Энгельсского завода синтетических моющих средств. Ведется монтаж сушильной башни. На переднем плане — мастер участка В. Некрасов.

Фото Ю. Набатова. (Фотохроника ТАСС).

