



№ 115

19



Дважды Герой Советского Союза гвардии полковник Василий Ильич Мыхлик в гостях у курсантов Московского городского аэроклуба.

Фото Б. Антонова



За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

*Ежемесячный журнал Всесоюзного ордена Красного Знамени
добровольного общества содействия армии, авиации и флоту*

ГОД ИЗДАНИЯ 6-й

№ 2

ФЕВРАЛЬ 1955 г.

ВЫБОРЫ В СОВЕТЫ

В НАШЕЙ СТРАНЕ широко развернулась подготовка к выборам в Верховные Советы союзных, автономных республик и в местные Советы депутатов трудящихся. Эти выборы, как и все прошлые выборы в Советы депутатов трудящихся, будут проходить на основе нашей самой демократической в мире избирательной системы, которая зиждется на великих принципах Конституции СССР.

Составляя политическую основу СССР, Советы являются подлинно народными органами власти, высшей формой демократии, обеспечивающей развитие всех творческих сил общества. Вся деятельность Советов проходит при активном участии народа, под его повседневным контролем.

Верховные Советы союзных и автономных республик представляют собой высшие органы государственной власти на территории своей республики. Они издают законы, утверждают народнохозяйственные планы и бюджеты, охраняют государственный порядок и права граждан, руководят всей государственной деятельностью в республиках.

Теснейшим образом связаны с широкими народными массами крайние, областные, районные, городские, поселковые и сельские Советы депутатов трудящихся. Будучи органами государственной власти, они руководят культурным и хозяйственным строительством на местах, обеспечивают соблюдение законов и охрану прав граждан, заботятся об удовлетворении непрерывно растущих материальных и духовных запросов трудящихся.

Предстоящие выборы имеют большое государственное значение. Они будут проходить в обстановке всенародной борьбы за претворение в жизнь намеченной Коммунистической партией и Советским правительством величественной программы дальнейшего роста промышленного и сельскохозяйственного производства, борьбы за досрочное выполнение пятой пятилетки.

Под руководством Коммунистической партии советский народ добился замечательных успехов во всех областях экономики и культуры. Государственный план 1954 года — четвертого года пятой пятилетки — в целом по промышленности перевыполнен. Особенно успешно развивается тяжелая индустрия — основа основ социалистической экономики и обороноспособности нашей страны.

Больших успехов добились советские люди в осуществлении выработанной партией и правительством программы подъема всех отраслей социалистического сельского хозяйства. Увеличение производства зерна даст возможность полностью удовлетворить потребности страны в хлебных продуктах, иметь необходимые государственные резервы хлеба и достаточное количество фуража для растущего животноводства.

Достижения в развитии социалистической промышленности и сельского хозяйства позволяют значительно увеличивать производство товаров народного потребления, непрерывно повышать жизненный уровень народа, все более полно удовлетворять материальные и культурные запросы трудящихся.

Все наши успехи — результат мудрой ленинской политики Коммунистической партии, политики, отвечающей кровным интересам всех народов нашей страны и пользующейся их безграничной поддержкой. Эти успехи свидетельствуют о великой жизненной силе советского строя, ярко характеризуют

царящую в нашей стране обстановку мирного созидательного труда, атмосферу спокойной и непоколебимой уверенности советского народа в своих силах, в непобедимости своего великого дела. Невсякаям источником побед, одержанных нашей страной на всех участках коммунистического строительства, являются трудовой героизм, творческая инициатива и активность миллионов рабочих, колхозников, интеллигенции. Это живое творчество народных масс — могучий залог всех дальнейших побед советского народа — строителя коммунизма.

Предстоящие выборы в Верховные Советы союзных, автономных республик и в местные Советы депутатов трудящихся будут проходить в условиях дальнейшего укрепления советского общественного и государственного строя. В ходе избирательной кампании рабочие, колхозники, советская интеллигенция повышением своей политической и трудовой активности демонстрируют морально-политическое единство нашего общества, свою непоколебимую сплоченность вокруг Коммунистической партии и Советского правительства.

В тесном братском единении с трудящимися стран народной демократии и при поддержке всего прогрессивного человечества советский народ решительно выступает за сохранение и укрепление всеобщего мира. Избирательная кампания разветвляется в обстановке настойчивой и последовательной борьбы Советского Союза и возглавляемого им лагеря мира, демократии и социализма за мир между народами, за коллективную безопасность для всех стран, против империалистических поджигателей новой войны.

Особенность нынешней избирательной кампании заключается в том, что выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик и в местные Советы депутатов трудящихся будут производиться одновременно. Эта особенность придает подготовке к выборам особенно большой размах и массовость.

Победа социализма в нашей стране, законодательно закрепленная в Конституции СССР, обеспечила расцвет советской демократии — демократии высшего типа, означающей подлинное народовластие. Отличительной особенностью выборов в нашей стране, так же как и в тех странах, где власть принадлежит трудящимся, является народный характер выборов, обеспечивающий действительно свободное волеизъявление народа. Выборы депутатов в Советы производятся избирателями на основе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании. Все условия создаются для того, чтобы каждый избиратель на выборах, используя свое право избирать представителей в органы государственной власти, поступал так, как ему подсказывают его совесть гражданина СССР, его патриотический долг.

В нашей стране выборы проходят в атмосфере взаимного доверия и дружбы рабочих, крестьян, интеллигенции. Наши выборы вновь и вновь показывают как крепко союз рабочего класса и колхозного крестьянства, как нерушима дружба народов СССР, как безгранична любовь советского народа к родной Коммунистической партии. Эта любовь народа к партии, единение партии и народа находят свое яркое проявление в могучем народном блоке коммунистов и беспартийных, который неизменно одерживает замечательные победы.

Советская избирательная система обеспечивает широкое привлечение трудящихся к организации и проведению выборов, охраняет избирательные права граждан.

Иное положение наблюдается в странах капитала. Провозглашая в своих конституциях демократические права, господствующие классы капиталистических стран с помощью различных уловок, оговорок, ограничений, введением избирательных цензов по существу свели их на нет. Избирательный налог за право участвовать в выборах, ценз оседлости, высокие возрастной, имущественный и образовательный цензы, ограничения прав национальных меньшинств, в ряде случаев отстранение от участия в выборах женщин, военнослужащих — все это фактически не дает возможности участвовать в выборах миллионам трудящихся капиталистических стран. Достаточно сказать, что в США насчитывается более пятидесяти избирательных цензов, которые лишают избирательных прав от 20 до 25 миллионов американских граждан, т. е. четвертую часть населения, достигшего избирательного возраста. Не допускаются к избирательным урнам безработные, сезонные рабочие, большое количество негров, бедняки. Конечно, ни о какой подлинной демократии в США и других капиталистических странах не может быть и речи.

Истинно демократические выборы в Советском Союзе — массовая школа политического воспитания миллионов трудящихся, испытанное средство укрепления и расширения связи Советов с народом, вовлечения масс в государственную работу. Тесная и постоянная связь депутатов с избирателями, всенародная поддержка органов власти, критика недостатков в работе Советов, способствующая повышению их организаторской роли в коммунистическом строительстве — все это является свидетельством несокрушимой силы и прочности Советского государства, нашей родной Советской власти.

В нашей стране уже стало традицией ознаменовывать выдающиеся политические события новыми достижениями в труде. В дни подготовки к выборам среди тружеников города и деревни с новой силой развернулось социалистическое соревнование за повышение производительности труда, за лучшее использование имеющихся резервов, за новые успехи всех отраслей промышленности, транспорта, сельского хозяйства.

В эти знаменательные дни новыми успехами в своей деятельности хотят порадовать Родину и члены Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Добиваясь высоких показателей на производстве, в учебных заведениях, они в то же время еще шире развертывают оборонно-массовую работу, пропаганду военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний. В период избирательной кампании значительно оживилась деятельность многих местных организаций Общества, стали работать новые кружки, и в том числе авиационные, ряды Общества пополнились молодыми патриотами, желающими овладеть военными специальностями.

— Новыми успехами в учебе и работе встретить выборы в Верховные Советы республик и в местные Советы депутатов трудящихся! — под таким лозунгом трудится коллектив Московского аэроклуба. Спортсмены неустанно совершенствуют свое мастерство. Летчики клуба в четвертый раз завоевали кубок городского комитета ДОСААФ.

Хороших результатов в учебе достигли многие молодые спортсмены.

В эти дни в аэроклубе — большой патриотический подъем. Агитаторы проводят с избирателями беседы о Коммунистической партии — организаторе всех побед советского народа, о выборах в Верховный Совет РСФСР и местные Советы, об очередных задачах авиационных спортсменов.

На снимке: агитатор коммунист Я. Пономаренко беседует с спортсменами аэроклуба о выборах в Верховный Совет РСФСР и местные Советы депутатов трудящихся.

Фото Б. Антонова

Это оживление в работе ДОСААФ необходимо закрепить и увеличить. Республиканские, краевые, областные, районные, первичные и учебные организации Общества должны еще шире популяризировать цели и задачи ДОСААФ, как массовой организации советских патриотов, призванной содействовать укреплению оборонной мощи нашей Родины. Вовлекая в ряды Добровольного общества широкие массы трудящихся, следует в то же время улучшать работу военно-спортивных, технических, авиационных кружков, добиваясь того, чтобы такие кружки были при каждой первичной организации — на каждом предприятии, в каждом колхозе, совхозе, учреждении, учебном заведении. Рост рядов Общества и оживление деятельности его организаций — это явления взаимосвязанные, обуславливающие друг друга. Практика показывает, что там, где инициатива и самостоятельность будут ключом, где созданы и активно работают различные кружки, где систематически проводятся интересные мероприятия, пропагандирующие цели и задачи Общества, там и быстро увеличиваются его ряды.

Организации ДОСААФ, как и все общественные организации и общества, должны принимать активное участие в подготовке и проведении выборов в Верховные Советы союзных, автономных республик и в местные Советы депутатов трудящихся. Для проведения агитационной работы комитеты ДОСААФ направляют свои лучшие пропагандистские силы. Весь опыт агитационно-массовой работы, накопленный организациями нашего Общества, надо использовать для того, чтобы глубоко, ярко и доходчиво разъяснять членам ДОСААФ, населению выработанную и осуществляемую Коммунистической партией политику, направленную на дальнейший подъем народного хозяйства и культуры, на повышение материального благосостояния советских людей, на последовательную борьбу за построение коммунистического общества в нашей стране. Большое внимание в лекциях, докладах и беседах должно быть обращено на необходимость повышения обороноспособности нашей миролюбивой социалистической державы, на повышение бдительности советских людей, их готовности в любой момент выступить на защиту своего любимого Отечества.

Радостно идут советские люди навстречу выборам в Советы. Они знают, что активное участие всех избирателей в выборах, их единодушное голосование за кандидатов блока коммунистов и беспартийных, самоотверженный труд народа, — все это будет способствовать осуществлению мудрой политики нашей партии, достижению новых успехов на пути к коммунизму. Выборы явятся новой мощной демонстрацией могучей жизненной силы Советского строя, великих преимуществ социалистической демократии, нерушимого единения Коммунистической партии, Советского правительства и всего народа.



НА СТРАЖЕ МИРА И БЕЗОПАСНОСТИ НАШЕЙ РОДИНЫ

ТРИДЦАТЬ СЕМЬ лет тому назад Коммунистическая партия создала Вооруженные Силы социалистического государства.

Советские Вооруженные Силы были вызваны к жизни Великой Октябрьской социалистической революцией для защиты ее завоеваний от внутренних и внешних врагов. Впервые была создана армия, вышедшая из недр народа, кровно с ним связанная и защищающая его интересы. Советская Армия родилась как армия освобожденных рабочих и крестьян, армия защиты интересов социалистического государства, армия дружбы и братства между народами нашей страны.

Вся история нашей армии является живым примером беззаветного служения народу, отваги и героизма, доблестного выполнения своего воинского долга.

Путь, пройденный Советскими Вооруженными Силами за тридцать семь лет их существования, вызывает чувство законной гордости у всех народов нашей страны. В ожесточенных боях против многочисленных врагов нашей Родины Советская Армия и Военно-Морской Флот покрыли свои боевые знамена неуязвимой славой и заслужили всенародную любовь.

В годы гражданской войны наша армия, сильная своим революционным духом, опираясь на поддержку рабочих и крестьян, наголову разгромила полчища четырнадцати капиталистических государств и внутренней контрреволюции, с честью отстояла великие завоевания пролетарской революции.

После окончания военной интервенции и гражданской войны, в годы мирного строительства, Советская Армия и Военно-Морской Флот надежно охраняли созидательный труд нашего народа. И всякий раз, когда международные империалисты пытались с помощью вооруженной силы сорвать строительство социализма в нашей стране, Советская Армия давала достойный отпор агрессорам.

Осуществление ленинского плана строительства социализма в СССР превратило нашу страну в могучую индустриально-колхозную державу, привело к упрочению союза рабочего класса и крестьянства, дружбы народов СССР и морально-политического единства нашего общества. Все это явилось гранитной основой силы и крепости Советского Союза и его Вооруженных Сил, повышения обороноспособности нашей страны. Советский народ получил возможность оснастить свои Вооруженные Силы первоклассной боевой техникой и оружием, обеспечить страну и армию всем необходимым на случай войны.

Наряду с вооружением армии новой боевой техникой Коммунистическая партия уделяла большое внимание подготовке военных кадров. Партия воспи-

тала у советских воинов высокие морально-боевые качества: беззаветную преданность социалистической Родине, храбрость, героизм, бесстрашие, готовность к преодолению любых трудностей во имя победы. В армии были выражены замечательные специалисты военного дела, вооруженные марксистско-ленинской теорией, хорошо овладевшие передовой советской военной наукой, люди с широким политическим, военным и культурным кругозором.

Всей своей мощью, всеми своими победами Советская Армия и Военно-Морской Флот обязаны Коммунистической партии, которая является их организатором, руководителем и воспитателем. Коммунистическая партия неустанно укрепляла боевую мощь нашей армии, воспитывая советских воинов, как и весь народ, в духе постоянной боевой готовности. И когда настал час грозных испытаний, когда германский фашизм напал на нашу страну, Коммунистическая партия смело взяла на себя всю ответственность за судьбы Родины, уверенно направила усилия советского народа на полный разгром ненавистного врага.

Великая Отечественная война явилась самым тяжелым испытанием, выпавшим на долю Советской Армии и всего нашего народа. Ни одна из армий других стран не смогла бы устоять перед мощью внезапного удара вооруженных сил гитлеровской Германии. Огромная работа Коммунистической партии по подготовке страны к активной обороне дала возможность советскому народу и его армии одержать победу над сильным и коварным врагом.

В годы войны партия развернула гигантскую организаторскую и воспитательную деятельность на фронте и в тылу, развязала возвышающие цели борьбы с гитлеровскими ордами, вдохновляла советских воинов на героические подвиги во славу социалистического Отечества. Единство советского народа и его армии, их сплоченность вокруг Коммунистической партии и Советского правительства, доблесть, мужество, высокий боевой дух наших воинов, самоотверженность тружеников тыла явились важнейшим источником победы над врагом.

Великая Отечественная война еще раз убедительно подтвердила положение марксизма-ленинизма о том, что всяна является всесторонним испытанием всех материальных и духовных сил народа. Лишь те государства выдерживают это испытание, которые сильнее своего противника по развитию и организации хозяйства, по опыту, мастерству и боевому духу своих войск, по выдержке и единству народа на всем протяжении войны. Именно таким сильным и могучим государством и является Советское государство, пользующееся безграничной поддержкой нашего народа.

Верные своему народу, поддержанные всем могуществом нашей социалистической державы, хорошо оснащенные оружием и боевой техникой Советские Вооруженные Силы блестяще выполнили свою задачу. Они не только отстояли честь, свободу и независимость Родины, но и спасли народы Европы и Азии от угрозы фашистского порабощения. Естественно, что широкие народные массы во всем мире видят в Советской Армии своего верного друга, стоящего на страже мира и международной безопасности. Наличие этой силы является серьезнейшей преградой на пути новых американско-английских претендентов на мировое господство.

Победоносно закончив войну, героический советский народ приступил к мирному строительству, в короткий срок залечил тяжелые раны, нанесенные нашей стране нашествием врага, и добился дальнейшего расцвета сил социалистического общества на его славном пути к коммунизму.

Значительно упрочилось международное положение Советского Союза, неизмеримо вырос его авторитет среди трудящихся масс всего мира. Народы земного шара не хотят повторения бедствий войны. Они настойчиво борются за сохранение и упрочение мира. В авангарде борьбы за мир идет могучий Советский Союз. Советский Союз, Китайская Народная Республика, все страны народной демократии являются главным препятствием на пути развязывания империалистической агрессии.

В боях за свободу и независимость своей Родины советский народ с особой силой познал ценность мира. Самую войну мы вели во имя мира, во имя мирного и созидательного труда.

Твердая и непоколебимая мирная политика Советского Союза и стран народной демократии, их последовательная борьба за всеобщее сокращение вооружений, за запрещение атомного, водородного оружия и других средств массового истребления людей противостоят агрессивным захватнической политике новоявленных претендентов на мировое господство. Американско-английские империалисты лихорадочно сколачивают агрессивные военные блоки, создают многочисленные военные базы, ведут гонку вооружений. Поджигатели новой войны все свои упования возлагают на атомную бомбу, которую они рекламируют как средство достижения легкой победы в молниеносной войне. Но кто не помнит, что и гитлеровские разбойники, напав на Советский Союз, уповали на молниеносную победу с помощью своих воздушных и танковых армий? Однако все эти расчеты Гитлера потерпели полный крах. Не ясно ли, что и нынешние расчеты американско-английских империалистов столь же иллюзорны, как и расчеты их германских предшественников.

В интересах безопасности социалистической Родины Советские Вооруженные Силы проявляют высокую бдительность, постоянно совершенствуют свою боевую и политическую подготовку, повышают боеготовность частей и подразделений с тем, чтобы всегда быть готовыми дать решительный отпор любому агрессору.

Советский народ делает все необходимое для того, чтобы наша армия постоянно находилась в боевой готовности и сумела бы в любых условиях отстоять государственные интересы и безопасность нашей страны. Благодаря героическому труду нашего народа, Советская Армия и Военно-Морской Флот оснащены новейшей современной боевой техникой и вооружением. Личный состав Вооруженных Сил настойчиво совершенствует свое боевое мастерство, воинскую выучку, повышает военную культуру, исходя из современных требований.

Занятый мирным созидательным трудом, советский народ бдительно следит за происками реакционных, империалистических сил, которые стремятся обострить и усилить международное напряжение, развязать новую войну. Вот почему, всеми силами отстаивая великое и священное для всех народов дело мира, советский народ, Коммунистическая партия считают необходимым неустанно совершенствовать и укреплять Вооруженные Силы Советского государства, чтобы обеспечить безопасность нашей Родины.

Командные кадры Советской Армии и Военно-Морского Флота успешно решают задачи дальнейшего повышения боевой готовности войск, укрепления воинской дисциплины, единоначалия и строгого уставного порядка в частях и подразделениях.

Командиры, политорганы и партийные организации воспитывают воинов в духе беззаветной преданности социалистической Родине, великому делу Коммунистической партии, в духе непоколебимой верности военной присяге и воинскому долгу, вырабатывают у них высокие морально-боевые качества, необходимые для победы над любым противником.

Тридцать седьмую годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота наш народ встречает в обстановке нового огромного политического и трудового подъема, вызванного крупными успехами во всех областях коммунистического строительства, подготовкой к выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик и в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся. Советские люди с огромным энтузиазмом трудятся над осуществлением намеченной Коммунистической партией и Советским правительством величественной программы дальнейшего роста промышленности и сельскохозяйственного производства, повышения материального благосостояния народа. Претворение в жизнь этой программы еще больше укрепит обороноспособность нашей Родины, повысит боевую мощь Советских Вооруженных Сил.

Являясь верным стражем мира и безопасности социалистической Отчизны, наша армия тем самым снискала себе огромную любовь и горячую признательность советского народа. Наш народ безгранично любит свою армию, постоянно заботится о ней, окружает ее отеческим вниманием.

Ярким выражением всенародной заботы о Вооруженных Силах, об еще

большем укреплении их мощи является деятельность Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту — массовой организации советских патриотов. ДОСААФ СССР проводит большую работу по пропаганде военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний среди членов Общества и населения, воспитывает их в духе беспредельной преданности Коммунистической партии и Советскому правительству. День Советской Армии и Военно-Морского Флота ДОСААФ отмечает новыми успехами в своей патриотической деятельности, в воспитании мужественных, отважных защитников Родины, хорошо знающих военное дело, готовых преодолеть любые трудности на пути к достижению победы.

Советская Армия и Военно-Морской Флот встречают свое тридцатисемилетие, как никогда, сильными и могучими. Прошедшие осенью истекшего года учения и маневры наших войск показали, что советские воины умело используют новейшую военную технику в обстановке, приближенной к боевой действительности. Они успешно выполнили поставленные перед ними задачи, учились тому, что необходимо на войне.

Советская Армия — первоклассная армия нашего времени. Она вооружена самой передовой советской военной наукой. Возвышенны и благородны ее задачи — задачи охраны созидательного труда наших людей, защиты государственных интересов великого Советского Союза. Советский народ, успешно строящий коммунистическое общество, может быть уверен, что его Вооруженные Силы и в дальнейшем с честью будут выполнять стоящие перед ними задачи.

АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ НАГРАЖДЕНЫ МЕДАЛЯМИ

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР награждает медалями большую группу авиационных спортсменов.

Среди награжденных золотыми медалями первой степени — московские парашютисты А. Н. Макарихина, Ю. А. Архангельский, В. В. Томарович, А. С. Дунаев, Н. Ф. Анискин, А. И. Исанин, М. В. Перов, Е. А. Лебедин, А. В. Калинин, В. П. Раков, Б. А. Шустров, Д. Т. Жорник, К. В. Лушников, Н. С. Щербинин, воронежский парашютист С. И. Багинский, симферопольский парашютист Г. А. Виталин.

Золотой медалью первой степени награждены также летчики-спортсмены Я. Д. Форостенко (Москва) и В. А. Калинин (Киев).

Все эти товарищи награждены за установление всесоюзных рекордов, превышающих существующие мировые рекорды.

Серебряными (позолоченными) меда-

лями второй степени за установление всесоюзных рекордов награждены киевские парашютисты Н. П. Ткаченко, Е. П. Бурьян, В. И. Бутов, планеристы В. А. Лысков (Барнаул), Е. Н. Платонов и А. В. Федорова (Гомель), А. Н. Щербак (Днепропетровск), В. Е. Выгонов, Л. И. Бган и В. В. Иванов (Москва), летчики-спортсмены Я. Д. Форостенко, З. Н. Постникова, Г. В. Печников, Г. К. Запорожец (Москва), авиамodelисты Л. Е. Липинский (Харьков), И. И. Иванников (Фрунзе), О. К. Гаевский (Москва), Д. А. Фарафонов (Уфа) и ряд других товарищей.

Юные авиамodelисты Е. Савуха (Харьков), Г. Аполлонов (Николаев), В. Бандурин (Благовещенск) и Е. Томарев, рекорды которых зарегистрированы по группе авиамodelистов до 17 лет, награждены дипломами первой степени.

Среди авиационных спортсменов есть уже такие товарищи, которые награждены несколькими медалями. В их чис-

ле — симферопольский парашютист Г. А. Виталин, награжденный двумя медалями первой степени и двумя медалями второй степени, московский парашютист К. В. Лушников, награжденный двумя медалями первой степени и медалью второй степени, московский авиамodelист О. К. Гаевский, награжденный тремя медалями второй степени. Две медали первой степени получит ворошиловградец С. И. Багинский, две медали второй степени — киевлянин Е. П. Бурьян. По несколько медалей получат и ряд других авиационных спортсменов.

Наибольшее количество медалей получают парашютисты: 24 первой степени и 22 — второй. За ними следуют планеристы, которые получают 12 медалей второй степени. Рекорды спортсменов-летчиков отмечены тремя медалями первой степени и семью медалями второй степени. Авиамodelисты завоевали одну медаль первой степени и семь медалей — второй.



Коммунист

ПОЭМА

Рис. худ. К. Арцеулова

Борис Дубровин

44-ый год... С тревогой
На Висле пехотинцы ждут,
Глядят на небо: где подмога?
А самолеты не идут.
А мы не только не взлетели,
В кабину сесть не довелось:
Надвинулся до самой цели
Туман на двести с лишним верст.
И сердце каждого, как рана,—
Томил охваченный леском,
Перебинтованный туманом
Недвижимый аэродром.
Но нет приказа. На задание
Туман лететь нам не велит.
Пока до взлета партсобрание
Ведет в землянке замполит.
Вокруг стола сидят солдаты:
Стрелки, пилоты — свой народ.
— Вот заявление в кандидаты
Сергей Леснов нам подает.
Все знаем этого пилота,
В боях воздушных закален...
В землянке предлагает кто-то:
— Пусть о себе расскажет он.

Но за стеною шаг в тиши
Порывист и упруг.
К ушанке руку приложив,
Шагнул посыльный в круг:
— Леснова требует к себе
Полковник Соловьев.
И с экипажем на КП
Ушел Леснов без слов.
Ушел спокойный паренек.
Вернется ли опять?
Он о себе так и не смог
Собранию рассказать.
Лишь, продолжая разговор,
Вдруг в тишине тугой
Взревел запущенный мотор.

И слился с ним другой.
В тумане предстоит полет,
Зенитки — на пути.
Пусть коммунистом он идет
На все, что впереди.
Растаял самолет во мгле
Над лентою шоссе...
Мы за Леснова на земле
Подняли руки все.
Пускай, как острием штыка,
Решителен и быстр,
Распарывает облака
Товарищ-коммунист!

Задание простое.
Пехота не ждет,
Должна она с боем
Рвануться вперед.
Задание пилоту:
Разведать сумеи —
Пройдут самолеты
Дивизии всей,
Туман разрывая,
Разняв облака,
К переднему краю,
Где наши войска.
Задание: пробиться
К своим напрямик,
Помочь, отбомбиться,
Радировать амиг.
Туман. Но приборы
Увидят сквозь мглу.
Туман. Но моторы
Помогут крылу.
И штурман — Соколовцев,

И Силин — радист, —
Они — комсомольцы!
А он — коммунист?

Есть годы, что быстрее минут:
Они промчатся, не пройдут.
Но есть минуты иногда
Объемистее, чем года,
Когда встает сильнее нас
Непререкаемый приказ,
Когда проверишь ты в бою
И смелость и любовь свою.
И, что-то большее любя,
Ты забываешь про себя.
И, хоть блеснет последний свет,
Подумаешь, что смерти нет.

Длится минуту полет
Или год?
То прижимаясь к земле,
То вывись взлетев до предела,
В облачной ватной мгле,
Что в плексигласе белела,
Пробился к Висле
И навис он
Над ошарашенным врагом.
И ахнул первых взрывов гром.
«Можно!» — подав сигнал радистом,
И, пока далеки,
На аэродроме быстро
Выруливали полки.
«Морзе» коснулся радист Силин,
Осколки — иголки
Обшивку прошили,
И связь
Оборвалась...
А дивизия шла,
Хоть дорога была тяжела,
И в проём облаков
На врагов

Обрушила бомбовый груз
И легла на обратный курс.

Земли коснувшись, как пружина,
К своей стоянке в тот же час
Уже последняя машина
Подруливала, торопясь.
Механик, техник, мотористы,
Заботливые, как врачи,
Ее оглядывали быстро,
И тихо звякали ключи.
Уже заправлены бензином,
Пополнив бомбовый запас,
К полету снова все машины
Готовы были, хоть сейчас.

И только на одной стоянке
Машины нет.
Не постучит Леснов в землянке
О свой планшет.
На старте шашки дымовые
В туман чадят.
А где товарищи? Живые?
Придут назад?
Как будто в месяцы минуты
Кто растянул.
И всем мерещится как будто
Далекий гул.
А командир, у старта стая,
Крутя усы,
Глядит не в небо грозное,
А на часы.

У штурмана в крови висок,
Радист на аппарате замер,
Но прежде проскрипел зубами:
«Сергей, зайди еще разок...»
Но болью и Сергей пронзен,
Он и бессилем, и не зорок:
В груди, пробив комбинезон,
Застрял осколок.



С педальей ноги поползли,
Рука скользнула со штурвала.
Земля, мутневшая вдали,
На миг отчетливо стала.
Он руль нащупывал во мгле,
Он ноги утверждал на место,
Он жил!
А самолет к земле
Пикировал почти отвесно.
Руль на себя он потянул
И вырвал из пике машину,
Хвостом едва не полоснув
По сосен дрогнувшим вершинам.
Снаряда близкого разрыв...
Осколки взвизгнули в кабине.
Тогда Сергей, глаза открыв,
Направо взгляд, налево кинул,
И не пришел в себя стрелок,
И штурман сзади бредил лежа.
Но звал Сергей (он знать не мог):
— Стрелок, Ф-3, Ф-3, Алеша...

И машина пошла, поползла еле-еле
Снова сердце Леснова и руки слабели,
И сбивался он с курса, и часто терял
И сознание, и сразу — штурвал.
Сквозь туман пробивался Леснов
На Восток,
И добраться к своим по расчету не мог.
Но с Востока,
Как компаса стрелка,
Из туч
Вдруг прорезался утранный солнечный луч.

И погладило солнце его по плечу,
И Леснов так и шел, так и шел — по лучу.

Он разбитого компаса видеть не мог,
Но он солнце увидел!
Он шел на Восток!
И когда уже сила уйдет от бойца,
Ни кровинки — на сером безмолвьи лица,

И последним, ослабшим усилием пока
Драгоценный штурвал зажимает рука,
То приходит Отчизна на помощь ему,
Тот единственный луч
Посылая во тьму.

У взлетной стоять полосы
Сколько можно без цели...
Глупо смотреть на часы,

Но мы на часы смотрели.
И если он дышит еще вдали,
Если не смешан с землею,
Может быть, мы Леснова спасли
Этой вот верой живою.

Машина измятою кромкой крыла
Как будто по сломанным соснам ползла.
Не выпустив шасси, упав на живот,
Винтом подогнувшимся землю скребет.

За санитарною машиной
Все — к самолету, все — бегом.
Не открывается кабина,
Ее взломали топором.
Сокольников мертв. Недавижим Силин.
В крови поник Сергей Леснов.
Их на носилках опустили
И обступили их без слов.
Комбинезон, тяжелый, мокрый,
Вскрыт у Леснова в тот же миг.
Мы расстегнули гимнастерку,
И врач к его груди приник.
Пошарив в гимнастерке скользкой,
Он вынул, будто дав ответ,
Его пробитый,
Комсомольский
Весь кровью залитый билет.
— Сережа, жив?
— А ну поднимем:
Лежит неловко голова...
И вдруг он серыми, сухими
Губами шевельнул едва.
— Что шепчет?
— Тише...
— Может, имя?
Сперва не разбирали слов.
— Я в кандидаты принят?
— Принят!
— Спасибо... — прошептал Леснов.



Воспитанник аэроклуба

«Победа», мягко оседая и поднимаясь на рессорах, мчалась мимо фабричных ворот «Пролетарки». Солнечные лучи, отражаясь в ветровом стекле автомобиля, яркими пучками света падали на стены домов, на лица прохожих.

Машина мчалась быстро, и тем не менее многие из рабочих, направлявшихся на утреннюю смену, успевали узнать сидевшего за рулем человека в авиационной форме.

— Это ведь наш, калининский, — сказал паренек в форме ученика ремесленного училища своим товарищам. И ребята, видимо, вместе проходящие на фабрике производственную практику, остановились, провожая взглядом темнотеленую «Победу».

— Я был на митинге, когда ему бюст в Рамешках открывали, — продолжал тот же вихрастый ремесленник, — Антонина Викторовна Невская, наша учительница, там еще выступала. Она и его, этого полковника, учила.

— Так это, значит, дважды Герой Смирнов, ведь я его тоже однажды видел, — проговорил другой юноша.

Чувствовалось, что ребятам очень хотелось, чтобы машина зачем-нибудь остановилась — тогда они смогли бы как следует взглянуть на летчика-героя. Но «Победа» продолжала удаляться по проспекту имени Калинина. И вскоре — этого, конечно, не могли видеть ремесленники — она уже мчалась по шоссе, ведущему к аэроклубовскому аэродрому.

Эта дорога была хорошо знакома Алексею Семеновичу Смирнову. Сколько раз еще в то время, когда он был курсантом аэроклуба, проплывало это шоссе под крылом его учебного самолета. И только подумал он об этом, как тут же увидел в воздухе заходящий на посадку самолет «По-2».

— Смотри, мамаша, — показал он сидящей рядом с ним женщине на приземляющийся самолет. — Вот так и я когда-то на этом аэродроме начинал летать.

И снова невольно припомнились Алексею Смирнову годы учебы в аэроклубе. Как знать, смог бы стать он таким умелым летчиком-истребителем, настоящим асом, если бы не прошел этой великопознательной летной школы первой ступени! Именно здесь познавал он, в то время молодой, девятнадцатилетний рабочий азы увлекательной, но сложной авиационной науки.

А как строг и требователен был первый инструктор Смирнова Сергей Мальков! Но может быть именно поэтому он и оставил о себе такую хорошую память. На долгие годы запомнились Смирнову, как, впрочем, и многим другим бывшим курсантам Калининского аэроклуба, наставления инструктора.

Мальков любил кропотливо «повозиться» со своими питомцами, так, чтобы у них остались крепкие знания и навыки. Ни одна, даже малейшая ошибка

Гвардии капитан Б. Шуканов

курсанта в технике пилотирования, не оставалась незамеченной им.

— Инструктор, что и врач, часто говорил о своей профессии Сергей Мальков, — он должен вначале установить точный диагноз, а затем дать наиболее действенный рецепт.

Сам Мальков умело это делал: выяснив причины неудач обучаемых, он говорил каждому, что надо делать, чтобы избежать ошибок, совершенствовать мастерство. К каждому курсанту он имел свой особый подход. Он то и дело вмешивался в действия одного, но зато предоставлял чуть ли не полную самостоятельность другому, не боясь, что тот не справится с пилотированием машины. Инструктор хорошо знал, на что способен тот или иной курсант и как надо поступать, чтобы эти способности проявились возможно полнее.

Многое из методов обучения и воспитания перенял от своего первого наставника и Алексей Смирнов. Став уже зрелым летчиком, командуя эскадрилей на фронте, он часто вспоминал своего инструктора, и старался ему подражать.

Как-то молодой летчик, недавно пришедший в эскадрилью, допустил грубый промах при посадке — высоко вырвался самолет. Как бы поступил в таком случае инструктор Мальков? Как бы он реагировал на ошибку обучаемого? Что бы он предложил для ее исправления? Командир эскадрильи принял решение лишь после того, как мысленно нашел ответы на эти вопросы.

— Завтра, как только возвращусь с задания, — сказал он молодому летчику, — полетим вместе на «спарке». Покажу вам, как надо подводить машину к земле.

Аэроклуб! Где бы ни был летчик, через какие бы суровые испытания ни прошел, никогда не забудет он своего первого полета на учебном самолете. «Вот и сбылась моя мечта», — с гордостью говорит себе каждый юноша, впервые испытав, что значит самому управлять самолетом. Многим сверстникам Смирнова, как и людям более раннего и более позднего поколений, увлекающимся с детства авиацией, дал аэроклуб путевку в воздух.

И как приятно бывало встретить спустя много лет человека, с которым вместе начинал постигать летное дело. Такие памятные встречи были и у Алексея Смирнова. Как-то во время боя с белофиннами на аэродром, где базировались истребители, приземлился бомбардировщик. Из его кабины вышли трое рослых, коренастых летчиков. В одном из них узнал Смирнов своего приятеля по Калининскому аэроклубу — Петра Исаева. И начался разговор.

— А что слышал о Малькове?

— А где сейчас Венедиктов?

— Ты, я вижу, на СБ летаешь?

— А ты на «Чайке»? Ну рассказывай, как воюешь.

Но рассказывать Смирнову в то время, пожалуй, еще было не о чем. Он всего дважды встречался с вражескими самолетами, и оба раза схватка заканчивалась тем, что неприятельские летчики убивались во-своих.

Настоящим мастером воздушного боя стал он позднее, в годы Великой Отечественной войны. Когда на прифронтовом аэродроме случай свел Смирнова с другим питомцем аэроклуба, бывшим текстильщиком «Пролетарки» Николаем Шевцовым, он уже имел немалые боевые заслуги.

— Смирнов сражается с врагом, как умелый воздушный боец, — сказал его другу командир Тищенко. — У него хватка подлинного аса!

Эту лестную характеристику Алексей Смирнов постарался подтвердить в последующих воздушных боях с фашистами. Ему сопутствовали удачи. Кое-кому из его боевых товарищей даже казалось, что ему просто везет: из многих, на первый взгляд, безвыходных положений он выходил победителем. Но дело было, конечно, не в везении, а в том, что день ото дня, от боя к бою росло его умение, повышалось мастерство. А отваги и мужества ему было не занимать.

Впрочем не каждая схватка приносила ему радость. Под Воронежем, например, Смирнов однажды попал в такую «переплет», что еле уцелел. Вылетев на «охоту», он встретил в воздухе две девятки «юнкерсов», шедших под прикрытием «мессершмиттов» бомбить наши позиции. Стремительно врезавшись в строй бомбардировщиков, отважный летчик первой же очередью сразил фашистский самолет и только было собрался повторить атаку, как на выручку «юнкерсам» поспешили «мессершмитты». Смирнов принял бой. Искусно сделав боевой разворот, он мгновенно оказался в хвосте вражеской машины. Длинная очередь прошла немецкий истребитель, но вражеский самолет все же продолжал «тянуть». Войдя в азарт, Смирнов бросился в погоню за противником и в конце-концов добил его. Но в пылу боя он и не заметил, как другой фашистский истребитель свалился на него сверху и внезапно ударил очередью по самолету. Пришлось выбрасываться с парашютом.

Этот бой был хорошим уроком для Смирнова. Он сделал для себя вывод: драться надо страстно, но нельзя безрассудно увлекаться атакой; отвагу и храбрость следует сочетать с трезвым и точным расчетом.

Не только этот бой, но и любой другой являлся для Смирнова хорошей школой, предметом глубокого анализа. Возвращаясь с задания, летчик неизменно задавал себе вопросы: что ново-

го, по сравнению с известными ему приемами, применил в этой воздушной схватке противник, что характерно для его тактики, для его действий, в чем его сильные и слабые стороны? Во время боя Смирнов учился по малейшей заюлющ, сделанной неприятельским самолетом, разгадывать истинное намерение врага и противопоставлять ему свою тактику. Он атаковывал противника внезапно, неожиданно, умело сочетая маневр с огнем; все усилия направлял к тому, чтобы уничтожить врага с первой же атаки. В этом и заключалась одна из важнейших особенностей искусства аса.

Смирнов отважно сражался в небе Ленинграда, храбро дрался с врагом над Воронежем, проявил себя мужественным воином в боях на Калининском фронте, позднее ставшем Прибалтийским.

Еще в первый год войны его, воспитанника комсомола, приняли в ряды Коммунистической партии. «В эти суровые и тяжелые для Отчизны дни,— писал Смирнов в своем заявлении в партийную организацию долка,—я имею огромное желание стать коммунистом. За великое и правое дело, за торжество коммунизма готов отдать все свои силы, а если потребуется—и свою жизнь».

Славная Коммунистическая партия воспитала в молодом офицере высокие морально-боевые качества: беззаветную преданность советской Родине, жгучую ненависть к ее врагам. Она сделала летчика волевым, несгибаемым бойцом, не отступающим ни перед какими трудностями, готовым в любую минуту на героический подвиг во имя Отчизны.

Эти возвышенные благородные качества наглядно проявились во время боев за Невель. По шесть—восемь боевых вылетов совершал Смирнов ежедневно. И ни один из них не обходился без встречи с фашистскими самолетами. Обнаружив в воздухе неприятеля, отважный летчик первым вступал в бой. Он действовал ошеломляюще, навязывал противнику свою волю и предпочитал всем видам боя только один—наступательный.

Горячо, с вдохновением, свойственным страстному воздушному бойцу, дрался в те дни Алексей Смирнов. В тот памятный период боев за Невель ему присвоили звание Героя Советского Союза. Эту высокую награду он воспринял, как и подобает советскому летчику. Он понял, что теперь его долг еще беспощаднее разить врага, всеми силами способствовать быстрейшему очищению родной земли от гитлеровских захватчиков.

Не было дня, чтобы Смирнов, командовавший тогда эскадрилей, не уничтожил со своим ведомым трех-четырех фашистских стервятников.



Дважды Герой Советского Союза гвардии полковник А. С. Смирнов.

По всему фронту гремела слава о бесстрашном и мужественном летчике.

Сам Алексей Смирнов, однако, никогда не склонен был преувеличивать свои боевые заслуги. Партийная организация воспитала в нем великолепное чувство—не удовлетворяться достигнутым, непрерывно стремиться к новым и новым успехам. Даже в дни напряженных боев Смирнов всегда находил время для того, чтобы заглянуть в учебник практической аэродинамики, разобраться в тех вопросах теории полета, которые казались ему недостаточно ясными. Плоды его работы над совершенствованием своего мастерства давали себя знать в любой воздушной схватке с врагом.

Однажды случилось так, что Смирнов оказался один перед несколькими фашистскими истребителями. Враги со всех сторон окружили его самолет. Казалось, летчику несдобровать. Но прекрасно зная возможности своей машины, искусно владея техникой пилотирования, умея выбирать из многочисленных фигур пилотажа самую выгодную в данной обстановке и неожиданную для противника, Смирнов умело увернулся от огня нападающих. Резко пойдя на петлю Нестерова, советский летчик увидел, что гитлеровцы делают то же самое. Тогда, пройдя верхнюю точку петли, он сделал незаметный крен и его

машина уклонилась несколько вправо. Фашисты же выполнили эту фигуру в «классическом» стиле и потеряли преследуемого из виду. Этим не замедлил воспользоваться находчивый летчик. Сделав во время выхода из петли Нестерова небольшой доворот, он оказался чуть выше и сзади ведомого нападающей пары. Смирнов быстро нажал на газетки, дал длинную очередь и «фокке-вульф», загоревшись, упал на землю.

Тридцать четыре сбитых вражеских самолета—таков итог, с которым пришел летчик-ас к концу Великой Отечественной войны. Первого фашистского «мессершмита» он сразил над Карельским перешейком, а последнего—«фокке-вульфа»—в небе Восточной Пруссии.

★

Это было сравнительно недавно. Из приемной старшего начальника позвонили Смирнову.

И вот летчик в кабинете авиационного начальника.

—Земляки прислали вам приглашение. Просят приехать, встретиться с молодежью.

...Встреча в аэроклубе, как и следовало ожидать, была волнующей. У курсантов, многие из которых мечтают и сами стать военными летчиками, посвятить свою жизнь благородному делу защиты Родины, оказалось немало вопросов к своему знатому земляку,

испытанному воздушному воину. Какие чувства овладевают летчиком в первом воздушном бою с врагом? Что ощущает он, впервые пересев с учебного самолета на боевой? Сколько трудно переносить перегрузки, испытываемые при полете на современном скоростном реактивном истребителе?

И Смирнов понял, как расширился круг интересов у нынешнего молодого человека—курсанта аэроклуба. Далеко вперед шагнула в своем развитии советская авиационная техника, вырос и кругозор людей, стремящихся овладеть ею.

Встретил здесь летчик-герой и своих старых друзей. Илья Васильевич Венедиктов, тот самый молодой рабочий вагонного завода, который обучался когда-то у Малькова в одной группе со Смирновым, теперь стал инструктором, воспитателем молодого поколения авиаторов.

...Полковник сидел в передней кабине УТ-2, а Венедиктов управлял машиной с заднего пилотского сидения. Самолет поднялся в воздух и под его крыльями полплыли давно знакомые Смирнову ориентиры—шоссе, идущее на Бежецк, голубая лента реки Тверцы, вдали показалась Волга.

И представилось на миг Алексею Смирнову, что его летная жизнь началась сначала...

БОЕВАЯ ЗАДАЧА КОМСОМОЛА

ВЫПОЛНЯЯ указания Коммунистической партии, комсомольские организации немало сделали для укрепления ДОСААФ, улучшения его работы и, в частности, для дальнейшего развития прикладных видов спорта.

Особенно большой интерес у советской молодежи вызывает авиационно-спортивная работа. Тысячи комсомольцев и комсомолок с увлечением занимаются в аэроклубах и авиатехклубах, на планерных станциях, в различных кружках и на курсах, овладевая специальностью летчика, планериста, парашютиста, авиамоториста. В 1954 году, в День Воздушного Флота СССР, среди участников парада на Тушинском аэродроме в групповом пилотаже 24 самолетов приняли участие летчики-комсомольцы: инженер К. Кабатов, студенты московских институтов Л. Кирьянов, Б. Похалюк и другие воспитанники аэроклубов. Среди комсомольцев немало отважных летчиков, парашютистов, планеристов, спортсменов-авиамodelистов. Ивановская комсомолка Нина Трушкина поступила в 1950 году в местный аэроклуб. Нина успешно сочетала производственную работу с учебой в аэроклубе: она стала умелой парашютисткой. Участвуя в групповом прыжке, Нина Трушкина установила мировой рекорд среди женщин, совершив затаенный прыжок с высоты 7 616 м и пролетев в свободном падении 6 500 м.

Велика роль Ленинского комсомола и организаций ДОСААФ в деле воспитания, подготовки и повышения мастерства авиационных спортсменов. Многие комсомольские организации совместно с комитетами ДОСААФ вовлекают молодежь в члены оборонного Общества, активно участвуют в создании кружков по изучению авиационных специальностей и проведению спортивно-массовых мероприятий.

Комсомольские организации стали больше уделять внимания авиационно-спортивной работе, больше помогать оборонному Обществу в развитии авиационного спорта. Достаточно сказать, что в аэроклубах страны свыше 75 процентов курсантов являются комсомольцами. Лучшие производственники и общественники рекомендуются на учебу комитетами ВЛКСМ. В таких аэроклубах, как Барнаульский, Казахский, Московский городской, Центральный аэроклуб Украинской ССР, подавляющее большинство обучающихся — комсомольцы.

Не следует забывать, что массовое вовлечение молодежи в занятия авиационным спортом возможно только при совместной работе первичных организаций ДОСААФ и комитетов ВЛКСМ. Примером может служить опыт комсомольской организации московского авиационного техникума им. Годовикова. Комитет ВЛКСМ техникума регулярно обсуждает планы работы первичной организации Общества, совместно с комитетом ДОСААФ намечает конкретные меры, направленные на расширение

В. Попов,
*заместитель заведующего
воспитательно-физкультурным отделом
ЦК ВЛКСМ*

массовой авиационно-спортивной работы. Комсомольцы проводят беседы о целях и задачах Общества, о лучших советских авиационных спортсменах.

Все комсомольцы техникума являются членами ДОСААФ. Совместно с комсомольской организацией комитет ДОСААФ организует соревнования авиационных спортсменов, вечера молодежи, на которых активисты оборонного Общества рассказывают о своей работе в авиационных кружках, призывают студентов вступать в ряды ДОСААФ. В техникуме работают парашютный, планерный, авиатехнический кружки. Занятия в кружках проводят преподаватели техникума и подготовленные из лучших комсомольцев-кружковцев общественные инструкторы. Комитет комсомола внимательно следит за работой общественных инструкторов, заслушивает их отчеты, помогает советами.

Пропагандистами авиационных знаний среди молодежи являются лучшие авиационные спортсмены — комсомольцы. Так, скажем, чемпион страны по парашютному спорту студентка Киевского медицинского института комсомолка Любовь Мазиниченко ведет большую общественную работу: она не только сама добивается высоких спортивных результатов, но и помогает товарищам, передает свой опыт тренировок молодежи, только начинающей заниматься парашютным спортом.

Повысился интерес к авиационно-спортивной работе у многих районных, городских и областных комитетов ВЛКСМ. Правильно поступил Московский городской комитет комсомола, включив в программу трехдневного семинара заведующих отделами по военно-физкультурной работе райкомов ВЛКСМ столицы изучение опыта военно-массовой работы и совместной деятельности с организациями ДОСААФ. Комсомольские работники побывали в аэроклубе, городской авиамodelьной лаборатории, где они обстоятельно ознакомились с структурой этих организаций, с планами их работы и т. д. Были также обсуждены мероприятия по выполнению планов военно-спортивного и авиационного обучения молодежи. Кировский райком ВЛКСМ, например, выделил несколько десятков активистов для помощи в работе первичным организациям ДОСААФ.

В Москве же практикуется проведение семинаров руководителей первичных организаций ВЛКСМ и коллективов ДОСААФ, на которых обсуждаются вопросы военно-массовой, в том числе авиационно-спортивной работы. В этом году Московский горком ВЛКСМ

и горком ДОСААФ совместно провели несколько таких семинаров в Киевском, Фрунзенском и других районах столицы.

Комсомольские организации Москвы, Ленинграда, Новосибирска совместно с комитетами ДОСААФ устраивают встречи молодежи с героями-летчиками, авиационными спортсменами. Во время таких встреч спортсмены делятся своим опытом, популяризируют работу учебных организаций ДОСААФ. Например, в Москворецком, Фрунзенском и Ленинградском районах столицы вечера встречи молодежи с авиационными спортсменами привлекли свыше трех тысяч молодых рабочих и студентов. После проведения такого вечера в Фрунзенском районе, на фабрике имени Свердлова 400 молодых рабочих вступили в ДОСААФ; здесь был также создан кружок укладчиков парашютов.

Нужно добиться, чтобы комсомольские организации широко использовали эти формы пропаганды целей и задач ДОСААФ, пропаганды авиационного спорта. Комитеты ВЛКСМ призваны все сделать для того, чтобы совместно с комитетами ДОСААФ удовлетворить тягу молодежи к авиационным знаниям.

Усилия комсомольских организаций следует направить на дальнейшее развитие самолетного, парашютного, планерного и авиамodelьного спорта, на достижение новых всесоюзных и мировых рекордов советскими авиационными спортсменами.

За последнее время, например, наши авиамodelисты несколько сдали свои позиции. Задача состоит в том, чтобы повысить мастерство спортсменов. Но это можно сделать только на основе массового развития авиамodelизма и, прежде всего, среди школьной молодежи. В этой связи большое значение приобретает подготовка кадров общественных инструкторов. Общественные инструкторы для работы среди авиамodelистов-школьников готовятся и внешкольными учреждениями и учебными организациями ДОСААФ. Эти организации должны установить между собой постоянное деловое сотрудничество.

Комитеты комсомола призваны систематически интересоваться работой аэроклубов и авиатехклубов ДОСААФ, помогать им устранять недостатки, содействовать тому, чтобы новые тысячи молодых патриотов были вовлечены в занятия авиационным спортом. Нередко комитеты ВЛКСМ проходят мимо конкретных, важных и интересных для молодежи дел. В ряде областных комсомольских организаций авиационно-спортивная работа находится в запущенном состоянии. Такого положение, например, в Курской области, а Курский обком ВЛКСМ ничего не делает, чтобы ликвидировать этот серьезный недостаток.

Недавно ЦК ВЛКСМ отметил запущенность военно-массовой работы сре-

ди молодежи в Чувашской комсомольской организации. Чувашский обком комсомола (секретарь — т. Иванов) и многие райкомы плохо вели среди молодежи пропаганду военных знаний, особенно в колхозах, МТС и совхозах. Стремление молодежи к овладению прикладными видами спорта в республике не удовлетворялось.

Многие комсомольские организации еще плохо связаны с коллективами ДОСААФ. Так, на Московском мясокомбинате имени Микояна интересно и содержательно работает первичная организация ДОСААФ, здесь созданы различные кружки, а комитет комсомола стоит в стороне от дела, которое увлекает молодых рабочих, инженеров и техников.

Райкомам, обкомам ВЛКСМ необходимо обратить особое внимание на укрепление первичных организаций ДОСААФ, особенно в сельской местности, добиться, чтобы во всех колхозах, МТС и совхозах были коллективы Общества. Долг комсомольских активистов — стать инициаторами создания в колхозах, МТС и совхозах авиационных кружков, в подготовке общественных инструкторов. Лучших комсомольских активистов надо направлять на работу в ДОСААФ. Пора покончить с таким положением, когда общественное поручение комсомольцу по военно-массовой работе считается поручением «второго сорта», и активиста загружают дополнительными заданиями.

Большое значение в развитии авиационно-массовой работы приобретает самостоятельность молодежи. Речь идет о том, чтобы комсомольские организации всячески поддерживали такую самостоятельность и боролись с проявлениями иждивенчества. Правильно сделали комсомолцы и активисты ДОСААФ г. Мозыря, Овручского рудоуправления Житомирской области, построившие своими силами парашютные вышки. В связи с этим не может не вызвать удивления тот факт, что ни в Москве, ни в Ленинграде нет ни одной парашютной вышки, а горкомы комсомола ожидают пока кто-то соорудит их для молодежи. На каждом предприятии имеются возможности для того, чтобы сделать простейший парашютный тренажер, изготовить различные учебные пособия. Важно привлечь к этому делу молодежь.

XII съезд ВЛКСМ поставил перед комсомольскими организациями ответственные задачи в области подготовки молодежи к труду и обороне Родины. Все комсомольские организации обязаны по боевому выполнять эти задачи. Активное участие в работе ДОСААФ является кровным делом комсомола. Задача состоит в том, чтобы как можно больше юношей и девушек занимались авиационным спортом. Необходимо усилить пропаганду авиационных знаний среди молодежи.

Комитеты ВЛКСМ должны постоянно вникать в деятельность Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, укреплять его первичные организации, добиваться, чтобы оборонно-массовая работа и прикладные виды спорта получили широкое развитие в организациях ДОСААФ фабрик и заводов, колхозов, совхозов и МТС, учебных заведений и учреждений.

В ОДНОМ РАЙОНЕ

М. Лебединский

ТЫСЯЧИ колхозников, механизаторов МТС и работников совхозов Коломенского района являются членами ДОСААФ.

Недавно в сельских первичных организациях района были проведены отчеты и выборы комитетов. Они сопровождались ростом активности и самостоятельности членов ДОСААФ. Участники собраний критически оценивали деятельность комитетов, вскрывали недостатки. В частности, отмечалось, что авиационно-массовая работа на селе не получила еще должного размаха, молодежь не всегда имеет возможность, соответственно своим желаниям, овладеть необходимыми авиационными знаниями. Колхозники говорили о своих нуждах, интересах, говорили о том, что их тревожит и заботит, справедливо оценивали от райкома ДОСААФ коренным образом улучшить пропаганду авиационных знаний в колхозах, совхозах и МТС района.

Укладчики парашютов из совхоза «Коломенский»

Алексей Кочетков в совхозе «Коломенский» известен, как передовой тракторист и хороший общественник. Ему доверили руководство первичной организацией Общества. Тракторист А. Кочетков, электромонтер И. Селиванченков и другие, избранные в комитет, энергично взялись за дело. Из бесед с товарищами они выяснили, что многие по примеру молодежи соседнего кирпичного завода пожелали изучить парашют и научиться прыгать с парашютом с самолета.

— Будем и мы учиться, — заявляли механизаторы, животноводы. С помощью райкома ДОСААФ комитет создал три кружка укладчиков парашютов. Новые заботы появились у Кочеткова и его помощников: как быть с руководителем, где приобрести парашют, как быть с теми, кто живет не на центральной усадьбе совхоза, а в 5—6 километрах от нее. Комитету успешно решить эти вопросы помогли секретарь партбюро Ф. Зюнов и председатель райкомкома А. Муравей. Руководителем кружков был назначен работник аэроклуба М. Обносов; аэроклуб обеспечил кружки и парашютами. Занятия решили проводить в клубе в специально оборудованной комнате. Товарищи же, живущие вдали от центральной усадьбы, с разрешения директора совхоза к месту занятий доставлялись на лошадях.

Основным методом обучения являлся практический наглядный показ с пояснением и исполнением приема или действия. Кружковцы прочно осваивали материальную часть парашюта, укладку и правила его эксплуатации.

После прохождения программы у кружковцев были приняты зачеты. 45 активистов совхозной организации получили звание укладчиков парашютов.

Они горячо стремились продолжать учебу с тем, чтобы завершить ее прыжками с парашютом с самолета.

— У всех большое желание — научиться прыгать с парашютом, плохо на полпути останавливаться, — сказал нам, выражая мысли своих друзей, член комитета ДОСААФ И. Селиванченков.

Но надежды укладчиков парашютов из совхоза «Коломенский» не оправдались.

О настойчивости, командировках и стиле работы райкома ДОСААФ

В райкоме ДОСААФ мы завели разговор о совхозной организации, об Алексее Кочеткове... Мы ожидали, что нам подробно расскажут об активистах, их успехах и неудачах, об авиационных кружках.

— Это вы о совхозе «Коломенский»? — осведомился председатель райкома Ф. Махновских. — Там был кружок, у нас акт сдачи зачетов имеется.

— А теперь как?

— Не работает.

— Как же с парашютными прыжками в совхозе?

— А мы не ставили такой задачи.

— Да, но такую задачу ставили перед собой совхозные активисты Общества.

Но вместо ответа т. Махновских почему-то стал гневно «изобличать» председателя комитета Кочеткова за то, что он не занимается проверкой исполнения. Как видно районный комитет плохо знает жизнь первичной организации ДОСААФ и запросы членов Общества.

Может быть райком собирался обобщить опыт первых в районе сельских авиационных кружков и первого в районе общественного инструктора по авиационным видам спорта. Нет! Возможно была попытка пропагандировать авиационно-массовую работу совхозной организации среди других сельских коллективов? И этого не произошло. Здесь даже не проявили должной настойчивости, чтобы помочь первичной организации наладить теоретическую подготовку парашютистов. А ведь прыжки с парашютом, проведенные в сельской местности, явились бы действенной агитацией за парашютный спорт в колхозах, совхозах и МТС. Этому делу райком не придал значения.

От того, насколько работники районного комитета умеют вникать в жизнь первичных организаций, в значительной мере зависит успех дела. В райкоме — два штатных работника: председатель — Ф. Махновских и инструктор — А. Аксенов. Первый в этой должности — свыше года, второй — 5 лет. Тов. Махновских — офицер запаса, имеет хорошую военную и общеобразовательную подготовку. Но в его руководстве авиационно-массовой работой на селе, как он сам говорит, не чувствуется огонька. Тов. Махновских понимает, что от него требуется гораздо больше, чем он делает, что

он часто занимается не тем, чем следует. В отчетах, которые райком направляет в областной комитет, не обнаруживается знания жизни, попыток поставить те или иные насущные вопросы, изменить стиль работы.

Так уж повелось, что т. Махновских и Аксенов, выезжая в первичные организации, все свое внимание сосредотачивают на сборе сводок и им не хватает времени разобраться в содержании, методах и формах работы. Но обязанность райкома — направлять деятельность первичных организаций, помогать им, помогать оперативно, вести живую организаторскую работу. И если работник плохо знает дело, не умеет подмечать новое, передовое, не способен всесторонне разобраться в деле, едва ли он принесет пользу. Отсюда рождается и одинаковый подход ко всем организациям, и формализм — отчет ради отчета, командировка ради командировки.

Инструктор райкома ДОСААФ А. Аксенов за последнее время пять раз побывал в с. Непецино, в колхозе имени Ворошилова. Каждая его командировка длилась не больше трех-четырех часов. Т. Аксенов успевал только побеседовать с председателем первичной организации колхозным счетоводом А. Шишкарёвым. Кроме т. Шишкарёва, инструктор не встречался ни с одним активистом Общества, он не знаком ни с одним членом комитета. Не имея представления о деятельности колхозной организации, т. Аксенов не знал, что, собственно, посоветовать председателю комитета. Он не сделал самого главного — не вскрыл наиболее характерных недостатков и не подсказал путей их устранения, не нащупал острых наиболее важных вопросов в жизни коллектива

ДОСААФ. Его поездки не принесли никакой пользы. В колхозе все осталось попрежнему: в первичной организации числится всего пять процентов от общего числа колхозников.

Между тем, в непецинском колхозе имеются все условия для развертывания военно-массовой, в том числе авиационной, работы. В артели трудятся колхозники, ранее служившие в авиации. Среди демобилизованных воинов нашлись и такие, которые после соответствующего инструктажа руководили бы кружками, создавали материальную базу (оборудовали, скажем, простейший парашютный тренажер и т. д.). Правление колхоза охотно выделило бы средства на покупку парашюта, а также литературы, наглядных пособий.

Изучив имеющиеся возможности, представитель райкома ДОСААФ, видимо, должен был вместе с членами комитета, демобилизованными воинами, посоветоваться, каким образом организовать авиационную учебу, какие кружки создать. Инструктор обязан был с помощью аэроклуба организовать инструктаж будущих руководителей кружков, подсказать, где и каким образом приобрести парашют. Хорошо устроить встречу колхозной молодежи с парашютистами аэроклуба. Все это способствовало бы налаживанию авиационно-массовой работы.

Еще один пример. В колхозе имени Хрущева, села Маливо, в котором трижды побывал т. Аксенов, можно создать несколько авиационных кружков, одним из которых охотно руководил бы преподаватель сельской школы М. Крючков, служивший в авиачастях. И здесь, как и в селе Непецино, сельские активисты не почувствовали поддержки райкома ДОСААФ.

Председатель райкома т. Махновских сетует на то, что, мол, мало отпускается средств на командировки и это, дескать, сказывается на работе. Может быть, эти претензии действительно справедливы, и областному комитету ДОСААФ следовало на это обратить внимание. Но, разумеется, речь должна идти не о количестве, а о качестве командировок.

Формы авиационно-массовой работы

Коломенский райком ДОСААФ вспоминает об авиационно-массовой работе большей частью по праздникам. Здесь с удовлетворением расскажут, например, что т. Махновских с помощью активистов в прошлом году организовал массовый выезд двух тысяч трудящихся района в Тушино на празднование Дня Воздушного Флота СССР. Расскажут и об авиационном празднике в Коломне, привлечшем тысячи колхозников. Это в праздники, но как же организуется авиационно-массовая работа в обычные дни?

Существуют различные формы авиационно-массовой работы: экскурсии на аэродромы аэроклубов, встречи с героями-летчиками, демонстрация авиационных документальных фильмов, фото-выставки, деятельность кружков и т. д. Таков отнюдь не полный арсенал средств, с помощью которых лучшие наши комитеты воздействуют на членов Общества, пропагандируют цели и задачи ДОСААФ. Но беда то в том, что в Коломенском районе нет вкуса к этим формам работы.

Взять такое средство пропаганды, как показ авиационных фильмов. В прошлом году Коломенский район получил несколько таких фильмов: «Молодежь, в аэроклубы!», «Авиационные спортсмены» и другие. Ряд кинокадров (фильм «Молодежь, в аэроклубы!») посвящен молодым патриотам Коломенского района, успешно сочетающим свою производственную работу с овладением авиационным спортом.

Авиационные фильмы можно и нужно было широко использовать для пропаганды авиационного спорта среди сельской молодежи. Хотелось думать, что райком ДОСААФ заинтересуется, где и когда будут показаны эти кинофильмы, позаботится о том, чтобы каждый такой показ обязательно сопровождался выступлениями активистов ДОСААФ, авиационных спортсменов, а может быть, и тех, о которых рассказывается в фильме. Наконец, следовало вместе с отделом культуры райсовета и конторой кинопроката составить план демонстрации в колхозах кинодокументов.

Райком ДОСААФ не оказался на высоте положения в этом вопросе.

— Мы в обиде на наших руководителей ДОСААФ, — заявил нам в беседе директор межрайонной конторы кинопроката И. Анашкин. — Они не интересуются, какие авиационные фильмы поступают к нам.

Недавно местная газета писала о том, что имеются случаи, когда киномеханики в целях экономии времени перед началом киносеансов не показывают документальных фильмов. В райкоме никак не реагировали на этот сигнал.



Руководитель авиационного кружка при Ленинградском областном Доме учителя А. Ялышев проводит занятие по технике запуска модели планера. Слева направо: Н. Косляченко, Г. Баранов, В. Горохова, Т. Чистякова, А. Ялышев и Т. Комдратьева.

здесь даже не знают, в каких колхозах такие факты имели место.

Не менее важным средством пропаганды авиационного спорта, как мы уже указывали, являются встречи членов Общества с героями-летчиками. Ныне в Коломне проживает несколько Героев Советского Союза — воспитанников областного аэроклуба. Этих товарищей не привлекают к пропагандистской работе. Райкому даже не известно где, на каких коломенских предприятиях работают некоторые из них.

Плохо зная жизнь первичных организаций, их запросы и нужды, особенности и условия работы того или иного коллектива, работники райкома не могут найти причины, обуславливающие неудовлетворительное состояние авиационно-массовой работы, вернее, не стремятся их найти. Между тем, при основательном изучении деятельности колхозных организаций откроется много неожиданного, всплывут большие наболевшие вопросы, требующие немедленного решения. Райкому стоило, например, задуматься над тем, что до сих пор в колхозах нет дееспособных первичных организаций, а в 16 артелях (из 32) они вовсе не созданы.

Необходимым условием коренного улучшения авиационно-массовой работы на селе является всемерное укрепление первичных организаций — основы нашего Общества. Главная обязанность райкома состоит в том, чтобы содействовать развитию самостоятельности и активности членов ДОСААФ, вырабатывать, воспитывать актив и с его помощью нацеливать первичные организации на решение стоящих перед ними задач. Усилия райкома ДОСААФ следует, прежде всего, направить на подготовку общественных инструкторов, являющихся центральной фигурой в авиационном обучении членов ДОСААФ. (В Коломенском районе за последние два года в сельских первичных организациях не подготовлено ни одного общественного инструктора по авиационным видам спорта).

В колхозах, совхозах, МТС района имеются огромные возможности для авиационного обучения, для пропаганды целей и задач ДОСААФ, для роста рядов Общества. Там работают сотни демобилизованных воинов, которых можно и нужно с успехом привлечь в качестве инструкторов, руководителей кружков, тренеров спортивных команд. Колхозы, совхозы и МТС располагают богатой техникой, на базе которой возможно организовать обучение военно-техническим специальностям. И там, где районные комитеты по-настоящему занимаются оборонной работой на селе, там хорошо работают коллективы ДОСААФ, непрерывно растут их ряды.

Дальнейшему укреплению первичных организаций и клубов Общества, более широкому развитию самостоятельности и активности их членов будут способствовать изменения, внесенные в Устав ДОСААФ.

Одно из изменений Устава, например, касается использования членских взносов. Теперь, кроме 30 процентов отчислений от членских взносов, оставляемых в первичных организациях, остальные

70 процентов членских взносов будут использоваться в основном на строительство спортивных сооружений для первичных организаций ДОСААФ, оборудование и материальное их оснащение. Важно, таким образом, чтобы комитеты ДОСААФ заблаговременно продумали, как должны быть использованы эти средства.

Перед первичными организациями открываются новые возможности для широкого развертывания массовой авиационной работы среди членов ДОСААФ и населения.

Лучшей формой объединения актива явилось бы создание при райкоме секции авиационной подготовки и авиационного спорта. К участию в этой секции важно привлечь инициативных, энергичных товарищей.

Интересы дела требуют, чтобы райком ДОСААФ постоянно чувствовал поддержку областного аэроклуба, опираясь на него при решении вопросов авиационной пропаганды на селе. Аэроклуб (нач. А. Шипулин), несомненно, ведет серьезную работу по подготовке авиационных спортсменов, но его влияние почему-то не простирается далее черты города. Аэроклуб, например, готовит 20 общественных инструкторов для авиамodelных кружков школ города Коломны. В то же время он проявляет полное безразличие к сельским школам. Между тем, положение там тревожное: в 18 из 22 школ из-за отсутствия руководителей вовсе не работают кружки.

Подготовка общественных инструкторов для сельских коллективов Общества, показательные занятия, руководство кружками, лекции и беседы на авиационные темы, оборудование авиационных выставок — прямая обязанность коллектива аэроклуба, призванного этим заниматься не от праздника к празднику, а повседневно, систематически. Только в этом случае областной аэроклуб сумеет, как это подчеркивается в Положении об аэроклубах, стать «центром авиационно-спортивной и военно-массовой работы среди членов Общества области (края, республики)».

Когда решения не подкрепляются конкретными делами

Одной из причин неудовлетворительной постановки авиационной пропаганды в сельских первичных организациях Коломенского района, да и не только этого района, является недостаточное руководство Московского областного комитета ДОСААФ (председатель А. Ломоносов) военно-массовой работой в сельских организациях области. Областной комитет не принимает решительных мер, чтобы укрепить коллективы ДОСААФ в колхозах, совхозах и МТС Подмосковья. Президиум ЦК ДОСААФ СССР еще в феврале 1954 года обязал Московский областной комитет ДОСААФ создать первичные организации во всех колхозах, МТС и совхозах. В июле и октябре 1954 года областной комитет, в свою очередь, в своих постановлениях обращал внимание районных комитетов на неудовлетворительное состояние военно-массовой, в том числе и авиа-



Спортсмен-парашютист 2-го разряда, слесарь-инструментальщик Николай Афанасьев.

Фото Б. Антонова

ционной, работы на селе и потребовал усилить работу по росту рядов Общества в сельской местности. Эти решения плохо выполняются. Из 1386 колхозов, имеющих в Московской области, организации ДОСААФ созданы лишь в 519.

Одними решениями и директивами, разумеется, дело не улучшится. Коммунистическая партия учит, что эффективным, т. е. приносящим конкретные положительные результаты, может быть только руководство конкретное, оперативное. А таким является лишь руководство живое, базирующееся на постоянной связи с членами ДОСААФ, на непосредственной практической работе работников областного и районных комитетов Общества на местах, в сельских первичных организациях, на глубоким знанием дела.

Живое руководство, не по форме, а по существу, означает, что работник обкома или райкома ДОСААФ, выехавший, например, в колхоз, обязан не только указать, что нужно сделать, но и посоветовать, как лучше организовать дело, как преодолеть встретившиеся трудности, как зажечь людей готовностью решить задачу и в то же время расставить их так, чтобы при наименьшей затрате сил получить максимальные результаты.

Долг руководителей московской областной организации ДОСААФ — коренным образом улучшить авиационно-массовую работу в сельских первичных организациях Общества.

Коломенский район, Московской области.

РЕКОРДНЫЕ ПОЛЕТЫ НА ЛЕГКИХ ПЛАНЕРАХ

Мастер спорта Л. Петрянов

В 1953 ГОДУ в таблицу всесоюзных авиационных рекордов был введен раздел рекордов, установленных для легких планеров типа учебного планера А-2, имеющих вес до 180 кг. Это было новостью в спортивном планеризме. До этого времени парение на учебных с невысоким аэродинамическим качеством планерах не пользовалось популярностью среди спортсменов. Считалось, что на учебном планере, в силу его слабых парящих свойств, невозможно добиться каких-либо спортивных достижений. Поэтому в аэроклубах подготовкой новых спортсменов-парителей на этих планерах не занимались, а ограничивались обычными полетами по кругу и в зону. Только в некоторых аэроклубах делались слабые попытки выполнять парящие полеты на планере А-2.

Однако спортивная практика доказала полную несостоятельность подобных взглядов: оказалось, что на легких учебных планерах типа А-2 парить можно. Инициатором парящих полетов на планере А-2 явился горьковчанин мастер спорта Владимир Хрыпов. Вначале он по несколько часов парил над аэродромом, а затем, используя динамические потоки, стал парить над высоким берегом реки Оки, неизменно добиваясь высоких результатов. В одном из своих многочисленных полетов он продержался в воздухе без посадки свыше 12 часов. В другой раз он выполнил полет по прямой на расстояние 74 км.

Используя опыт Хрыпова, ставропольский планерист мастер спорта Виктор Жилин также выполнил на А-2 сложный полет в заранее намеченный пункт на расстояние 70 км. Этот полет состоялся 30 июля 1953 года.

После таких достижений стала вполне очевидной возможность выполнения парящих полетов на учебных планерах, имеющихся в наших аэроклубах. Многие спортсмены заинтересовались этими полетами. Среди планеристов ДОСААФ разгорелась борьба за лучшие спортивные достижения на планере А-2.

Особенно плодотворен в этом отношении был спортивный сезон 1954 года. Минувшее лето принесло много новых отрядных результатов и было ознаменовано рядом серьезных достижений. Еще никогда на легких планерах не парили так много, как в 1954 году. Многим спортсменам удалось превзойти старые рекорды и установить новые достижения. Спортивная борьба шла за каждый километр расстояния, за каждую минуту времени. И в итоге этой борьбы страна узнала имена молодых способных спортсменов — новых мастеров парящего полета.

Борьба завязалась с самого начала спортивного сезона, когда вместе с пер-

выми лучами майского солнца в весеннем небе появились сверкающие белизной кучевые облака, волнующие сердце каждого спортсмена-планериста. В самых различных местах Советского Союза спортсмены стали поднимать в воздух свои легкие планеры.

Одной из первых сделала попытку установить рекорд гомельская спортсменка Анна Федорова. Умело используя метеорологическую обстановку, проявляя большую настойчивость, она добивается прекрасного результата: ее учебный планер проходит по прямой 118,5 км. Это — два всесоюзных рекорда: по группе мужчин и женщин.

Однако не прошло и двух месяцев, как спортсмен 3-го Московского городского аэроклуба Владимир Иванов улучшает достижение Федоровой и устанавливает новый всесоюзный рекорд. 3 августа в полете на дальность его планер проходит 140 км.

Но этим борьба за дальность не ограничивается, а разгорается с новой силой. Почти одновременно взлетают со своих аэродромов москвич Виктор Выгонов и ставропольец Виктор Жилин. Жилин проходит 150 км, на 10 км улучшая результат Иванова. Но этот рекорд спортивной комиссии не приходится даже регистрировать: «виноват» в этом Выгонов. Он мастерски выполняет свой полет и добивается небывалого для планера А-2 результата: вылетев с подмосковного аэродрома, он приземляется в районе гор. Чапаевск Рязанской области, пройдя по прямой 225 км

и почти вдвое перекрыв рекорд Иванова.

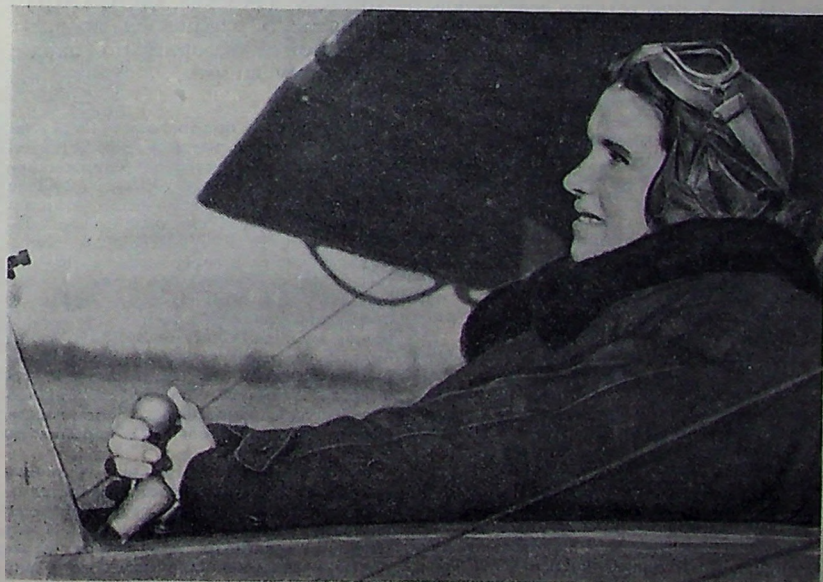
В этом полете Виктор Выгонов, опираясь на свой многолетний опыт парения, прекрасно использовал все возможности своего планера и погоды. Полет происходил в сложной метеорологической обстановке и при этом следует особенно отметить, что Выгонов имел на борту планера пассажира.

Казалось бы, что теперь уже все возможности планера А-2 использованы почти до конца.

Но на деле оказалось иначе: рекорд Выгонова продержался всего 19 дней. Уже в начале сентября он был перекрыт молодым украинским спортсменом Александром Щербак из Днепропетровского аэроклуба. Усиленно тренируясь под руководством опытного мастера спорта Михаила Веретенникова, Щербак упорно отработывал технику парящего полета. 2 сентября, когда, казалось, уже не будет условий для парящего полета, Щербак вылетел с целью установления нового рекорда дальности на планере А-2.

Отцепившись от самолета, он мастерски набрал высоту и уверенно пошел по маршруту. К вечеру стало известно, что Щербак приземлился на берегу Азовского моря у станции Буденновской, пройдя по прямой 285 км. Блестящий результат!

Молодой спортсмен вложил в этот полет все свое умение. Он потребовал от Щербака высокого спортивного мастерства, выдержки, настойчивости и напряжения всех его физических сил.



Чемпион Ленинграда по планерному спорту на 1954 год инструктор школы ФЗУ при фабрике «Красный швейник» комсомолка Нина Александрова.

Фото Б. Антонова



Достижение Щербака зафиксировано как абсолютный рекорд дальности полета по прямой для этого класса планеров.

Одновременно с полетами на дальность шла борьба за рекорды в других видах парящих полетов. На установление новых достижений в полетах на дальность до заранее намеченного пункта с возвращением к месту старта, а также на максимальную продолжительность парения в термических потоках вылетали спортсмены Москвы, Калуги, Ставрополя, Барнаула, Гомеля и других аэроклубов.

Список рекордов 1954 года в полетах до заранее намеченного пункта открыл алтайский спортсмен Виктор Лысков. Он точно прошел по намеченному маршруту и приземлился в заявленном пункте — городе Алейске. Позади — 111 километров. Спортсмен 2-го разряда Лысков с честью выполнил трудную задачу: его рекорд на 41 км превысил прошлогодний рекорд мастера спорта Жилина.

Полет в заранее намеченный пункт — один из сложных видов парящих полетов. Он требует от спортсмена самых различных навыков. Надо знать, как отыскивать восходящие потоки, быстро набирать в них высоту, уметь переходить от облака к облаку и одновременно вести тщательную ориентировку. Спортсмен должен все время знать свое местонахождение, а это усложняется тем, что в поисках облаков он вынужден значительно отклоняться от своего маршрута, но в конце-концов придти точно к цели и произвести посадку у намеченного заранее пункта. Такого вида полеты требуют от спортсмена всесторонней подготовки.

Именно всесторонняя спортивная подготовка, стремление к победе позволили гомельскому планеристу Евгению Платонову добиться замечательного результата в этом трудном виде полета. 12 августа, через месяц с небольшим после полета Лыскова, он пролетел на планере А-2 до заранее намеченного пункта 124,5 км, окончательно закрепив за собой место в рекордной таблице на 1954 год. Прекрасное достижение для молодого спортсмена!

Попытку установления рекорда для женщин в полете до заранее намеченного пункта делает москвичка Люция Бган. Она проходит 28 км — расстояние сравнительно небольшое, однако оно так и не было превышено никем из спортсменок. Люция Бган сохраняет свое место в рекордной таблице и на 1955 год, положив начало женским рекордам в этом виде полета.

Но способная спортсменка не ограничивается только этим достижением. В минувшем году, основательно потренировавшись, она устанавливает новый всесоюзный рекорд в труднейшем полете до заранее намеченного пункта с возвращением к месту старта. На планере А-2 Люция Бган преодолела в этом полете расстояние в 50 км. Это достижение зарегистрировано в качестве всесоюзного рекорда не только для женщин, но и для мужчин.

Отрядных результатов добились спортсмены и в полетах на планере А-2 на максимальную продолжительность парения в термических потоках.

Первым в качестве всесоюзного жен-

В КОМИТЕТЕ ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ И СПОРТУ

В связи с выполнением нормативов и требований Единой всесоюзной спортивной классификации приказом председателя Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР присвоено звание мастера спорта следующим авиационным спортсменам:

по самолетному спорту — Г. К. Запорожцу (1-й Московский городской аэроклуб), Б. Н. Знаменскому (Калининский аэроклуб) и З. Н. Постниковой (1-й Московский городской аэроклуб);

по парашютному спорту — Н. В. Брейкину (Тульский аэроклуб), А. С. Гускову (ЦАК СССР), В. П. Ракову (ЦАК СССР) и Б. А. Шустрову (ЦАК СССР);

по планерному спорту — Л. И. Бган (3-й Московский городской аэроклуб).

В связи с многолетней практикой самостоятельного выполнения обязанностей судьи крупных соревнований А. И. Зигаеву (Москва, ДОСААФ) присвоено звание судьи всесоюзной категории по парашютному спорту.

ского рекорда продолжительности парения было зарегистрировано достижение молодой московской спортсменки Ларисы Мироновой: 8 июля она сумела продержаться в термических потоках 4 часа 5 минут. К сожалению, это оказалось первым и единственным достижением наших планеристок в полетах такого рода в минувшем году.

Более острый характер борьба за продолжительность парения принимает среди мужчин. Счет рекордам в таких полетах открыл барнаульский спортсмен Виктор Лысков — он парил без посадки 5 часов 2 минуты. Мастер спорта Виктор Выгонов улучшил его достижение, доведя продолжительность парения до 5 часов 26 минут.

Высокого и окончательного в минувшем году итога добивается днепетровский спортсмен Александр Щербак: его результат — 6 часов 50 минут. Этот результат достигнут на планере, аэродинамическое качество которого равно всего 15!

За минувший спортивный сезон планеристы ДОСААФ установили вновь и улучшили 14 всесоюзных рекордов на легких учебных планерах. При этом не-

обходимо отметить, что в таблице всесоюзных рекордов по легким планерам в 1953 году было занято всего два места из десяти, а в 1954 году свободных клеток в таблице почти уже не осталось. Если в 1953 году было проведено менее десятка попыток на установление рекордов, из которых только две увенчались успехом, то в минувшем году таких попыток было более 30. В 18 из них были достигнуты сравнительно высокие результаты, а 14 зарегистрированы в качестве всесоюзных рекордов, из которых 4 женских.

Особенно отрядно то, что в борьбу за установление рекордов включились многие областные клубы. В движение пришли массы молодых спортсменов, в таблице рекордов появились новые имена.

Достижения, установленные в прошлом году, ярко свидетельствуют о возросшем интересе к парящим полетам на легких планерах, о повышении спортивного мастерства планеристов.

Но успокаиваться на достигнутых результатах ни в коем случае нельзя. В учебных организациях ДОСААФ надо гораздо больше заниматься обучением планеристов парящим полетам. Пора, наконец, ликвидировать недостаток учебно-тренировочных, а особенно рекордных планеров. Нельзя смириться с тем, что совершенно замерла работа по установлению новых всесоюзных и мировых достижений на рекордных планерах.

Правильно поступают руководители тех учебных организаций, которые создают спортсменам-планеристам необходимые условия для внеаэродромных полетов. Минувшим летом планеристами ДОСААФ при выполнении упражнений на внутриклубных соревнованиях было произведено более 50 внеаэродромных посадок на планере А-2. Все эти посадки были произведены вполне нормально, без каких бы то ни было летных происшествий. Это значит, что при соответствующей подготовке спортсмена, при правильной организации дела, руководство аэроклубов должно смелее доверять планеристам выполнение парящих полетов вне аэродрома.

Только полеты вне аэродрома могут воспитать настоящего спортсмена-планериста, могут привести к спортивным достижениям. Отрываясь от своего аэродрома, спортсмен быстрее приобретает навыки в ориентировке на местности, учится правильно и решительно действовать при посадках на незнакомых площадках, воспитывает в себе волю и стремление к точному выполнению полетного задания. Все эти качества, как воздух, необходимы каждому квалифицированному спортсмену — мастеру безмоторного полета.

Теперь с уверенностью можно сказать, что стокилометровые и более дальние полеты на учебном планере доступны спортсменам всех наших аэроклубов. Но этого уже мало, надо идти дальше, двигаться вперед, энергичнее бороться за новые всесоюзные и мировые рекорды. Предстоящий спортивный сезон должен ознаменоваться еще большими достижениями советских планеристов, дальнейшим ростом их спортивного мастерства.

БЕРЕЧЬ ПЛАНЕРЫ

Мастер спорта

В. Мавричев

НАШИ СОВЕТСКИЕ рекордные планеры отличаются хорошими аэродинамическими формами, высоким качеством обработки и отделки поверхности.

В настоящее время одним из наших лучших рекордных планеров является планер А-9 конструкции Антонова. На этом планере (и его модификации — А-10) за последние годы нашими планеристами было установлено несколько мировых и всесоюзных рекордов. Эти рекорды были завоеваны благодаря замечательному искусству спортсменов, высокому аэродинамическому качеству планеров, на которых они летали.

Для того, чтобы обеспечить еще большие достижения в парящих полетах огромное значение имеет бережное хранение планера и, особенно, сохранение его высокого аэродинамического качества. Даже незначительное повреждение, нанесенное гладкой поверхности планера, приводит к увеличению лобового сопротивления, а вместе с этим — и вертикальной скорости снижения при планировании. Такой планер делается инертным, теряет маневренность и неустойчиво держится в восходящем потоке. Все это неизбежно приводит к уменьшению продолжительности и дальности парящего полета.

Между тем, повреждение поверхности планера нередко является следствием небрежности, неряшливого обращения с материальной частью. Например, не так давно одному из летчиков-планеристов Центральной планерной школы с группой спортсменов было поручено отбуксировать рекордный планер со старта к месту стоянки. Поторопившись и проявив явную халатность, летчик закрыл фонарь колпаком, не заперев замков. В результате во время движения планера колпак от сотрясения упал. Удар о землю был сильным, и колпак оказался поврежденным. Этот факт халатного отношения к авиационной технике был осужден на послеполетном разборе в присутствии всего летно-технического состава школы.

Небрежное отношение к сохранению аэродинамических качеств рекордных планеров нередко приходится наблюдать не только при полетах на установление рекордов, но даже и при обычных тренировочных полетах. Иногда во время таких полетов отдельные спортсмены-планеристы, совершив преждевременную посадку, даже и не думают о том, чтобы обеспечить охрану дорогостоящей машины. Очень часто планер оставляется в поле на месте посадки без всякой охраны и наблюдения, даже в тех случаях, когда для этого имелись вполне достаточные возможности.

Из собственного опыта полетов на вывозку планеристов, совершивших преждевременные посадки, я знаю ряд случаев, когда спортсмены, под предлогом необходимости дать телеграмму, ушли в населенные пункты, оставляя материальную часть без всякой охраны, просто на попечение детворы. У планера по несколько часов толпились различные любознательные люди, которые так рьяно «осматривали» машину, что наносили многочисленные повреждения ее лако-красочному покрытию.

Образцы соблюдения всех правил и инструкций о сохранении дорогостоящих рекордных планеров на местах их внеаэродромных посадок показывают такие спортсмены-планеристы, как тт. Самосадова, Ефименко, Веретенников и ряд других наших мастеров.

В некоторых учебных авиационных организациях ДОСААФ до сих пор не изжиты и такие случаи, когда отдельные техники кладут отвертки, плоскогубцы и другой инструмент на крыло или на стабилизатор планера. В результате планеру наносятся повреждения, эти места легко становятся очагами загнивания древесины и полотна.

Планеры требуют очень бережного отношения. В нашей школе хороший

пример такого отношения показывает старший инженер тов. Сахаров. Однажды нам потребовалось произвести на планере А-9 столярные и другие работы по усилению заднего шпангоута. Прежде чем приступить к выполнению работ, тов. Сахаров не только всесторонне проинструктировал назначенную для ремонта группу, рассказав о правилах обращения с рекордным планером, но и показал, как это надо делать. Он строго требует от подчиненных неуклонного выполнения всех мер предосторожности, обеспечивающих сохранение аэродинамического качества планеров, особенно рекордных, привлекает авиационным специалистам высокую культуру эксплуатации материальной части.

Пример бережного обращения с техникой и правильной эксплуатации рекордных планеров у нас показывает также и авиамеханик коммунист тов. Смычагин. Закрепленная за ним материальная часть всегда находится в образцовом состоянии. Все планеры умело пришвартованы и старательно заструбцинены, что исключает всякую возможность повреждений. Для противки лако-красочных покрытий тов. Смычагин всегда имеет специальную ветошь.

— На таком планере и парить намного приятнее, — говорят спортсмены.

Полеты на планерах производятся не только летом, но и зимой. В это время года надо особенно внимательно относиться к сохранению аэродинамических качеств рекордных планеров. Большое значение для этого имеет правильная, своевременная и полная очистка поверхности планера от снега, а иногда и от образующейся на машине ледяной корки. Отдельные неопытные планерные техники пробуют удалять такую корку легким постукиванием по ней мягкими предметами. Другие же применяют веник или грубую ветошь. Делать это ни в коем случае нельзя, так как такой способ очистки также приводит к порче лако-красочного покрытия планера, к ухудшению его аэродинамического качества, к уменьшению срока службы машины.

Убирать снег с поверхности планера следует лишь мягкой ветошью, как это и делают у нас тов. Смычагин и другие товарищи. Если же в том или ином месте образовалась ледяная корка, то она смывается горячей водой.

Наши летчики, планерные техники и спортсмены-планеристы делают все для того, чтобы сохранить высокие летные качества имеющихся у нас планеров.

г. Калуга



За шесть лет работы Д. В. Комарова старшим техником планерного звена Московского городского аэроклуба не было ни одного случая поломки, подгнивания, порчи покрытия поверхности обслуживаемых им планеров. Тщательный и своевременный уход за планерами сохраняет их аэродинамическое качество. Зимой, когда полеты сокращаются, неэксплуатируемые планеры разбираются, консервируются и устанавливаются на хранение в закрытом помещении. На снимке: тов. Комаров очищает от снега поверхность крыла планера А-2.

Мои рекордные прыжки

С. Багинский,
спортсмен 1-го разряда

В ПЕРВЫЕ прыжки с парашютом я увидел в 1945 году на одном из уральских аэродромов. Был июльский теплый, тихий вечер. С зеленого поля аэродрома поднялся По-2. Вот самолет набрал высоту и от него отделилась маленькая точка. Некоторое время она стремительно падала вниз. Внезапно в небе вспыхнуло белое облачко, мгновенно преобразовавшееся в хорошо наполненный купол парашюта. Парашютист стал медленно снижаться, и вскоре он приземлился.

Этот первый увиденный мною прыжок зажег у меня страстное стремление к парашютному спорту. Однако первый прыжок с парашютом мне удалось сделать лишь спустя три года.

С тех пор я совершил много различных прыжков — тренировочных, показательных, пристрелочных, научился управлять куполом и своим телом при прыжках с задержкой раскрытия парашюта, стал правильно рассчитывать прыжки. Особенно много мне дало участие во Всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту в 1952 году. На этих соревнованиях мне уже удалось установить всесоюзный рекорд по точности приземления с высоты 1000 м: в двух прыжках я показал среднее отклонение от центра круга 8 м 37 см.

Демонстрируя перед спортсменами прыжки на точность приземления, точность расчета или управления телом, я стремился вложить в них всё свое умение, чтобы быстрее передать молодым парашютистам имевшийся у меня опыт. На внутриклубных соревнованиях 1954 года наши спортсмены-парашютисты показали неплохие результаты.

В минувшем году парашютистам нашего аэроклуба было предложено принять участие в установлении новых рекордов. Мы начали тренировку к рекордному дневному одиночному прыжку на точность приземления. Прыгали с высоты 1500 м. Вместе со мною тренировались мои одноклубники — спортсмены 1-го разряда Ю. Пеклин и И. Сикорский. И вот наступил день, когда спортивные судьи были приглашены на аэродром для фиксации попытки на установление рекорда.

Была вторая половина дня. Погода стояла прекрасная, дул легкий северо-восточный ветер. Скорость его у земли не превышала 1—2 м/сек. На самолетах По-2 судейская коллегия установила залпобрированные бароспидрографы для

фиксации высоты и скорости полета самолета в момент совершения прыжка.

Еще до взлета, узнав на метеостанции шаропилотные данные, я делаю расчет прыжка, намечаю на земле точку отделения от самолета и договариваюсь с летчиком о курсе самолета. Вслед за этим одеваю парашют. Его еще раз осматривают, желают мне успеха. Сажусь в самолет. Фал для принудительного раскрытия парашюта зацеплен за скобу. Проходит еще мгновение, и мы взлетаем. Самолет пилотирует судья 2 категории, спортсмен 1-го разряда М. Волохович.

Чувствую несбыточное волнение... Нет, не прыжок меня беспокоит — такие прыжки выполнялись мною неоднократно, — а вот сумею ли я добиться рекордного результата? Чувство спортивного соревнования заставляет мобилизовать всю волю, всю энергию для того, чтобы добиться наилучших результатов.

Высота 1 590 м. Выходим на прямую. Проверяю правильность курса и условным знаком прошу пилота повернуть немного вправо. Намеченный мною наземный ориентир находится впереди по левому борту самолета. Мы идем через круг, который хорошо виден.

Не доходя до намеченного ориентира поднятием руки прошу несколько сбавить число оборотов, так, чтобы скорость самолета соответствовала положению о рекордах и была не менее 100 км/час.

Убедившись в правильности своего расчета, как только далеко на земле показалась намеченная мною точка, покидаю самолет.

Знакомый рывок — и разноцветный купол парашюта вспыхивает надо мной. Быстро определяю снос и начинаю управлять куполом. Круг — несколько впереди. Меня медленно, но упорно сносит вправо от него. Берусь за две левые лямки свободных концов подвесной системы так, чтобы пальцы легли поверх Д-образных пружек, между строп, и тяну их вниз. Купол идет влево, но одновременно с этим начинает разворачиваться.

Все время перехватываю лямки с таким расчетом, чтобы меня сносило влево. На высоте примерно метров 600 убеждаюсь, что иду правильно в круг. Вот уже остается 500, 400 м высоты. Круг впереди меня. Сноса почти нет.

Тяну передние лямки и иду прямо к «пятачку». Купол медленно поворачивается вокруг своей оси.

Высота 100—120 м. Центр круга — справа от меня. Смотрю на флажок в центре и по нему определяю направление ветра у земли. Он уже дует с востока. Энергично торможу снос. Купол идет против ветра.



Спортсмен 1-го разряда С. Багинский.

До земли остается не более 10—20 м. «Пятачок» почти подо мной. Последний раз энергично подтягиваю переднюю лямку, ноги вместе и... я стою на земле.

Спортивные судьи замеряют расстояние: 2 м 58 см! Результат отличный, но это еще не окончательный успех... По положению о рекордах надо выполнить еще один прыжок.

Снимаю подвесную систему, одеваю другой парашют и спешу к подруливающему на старт самолета. Сажусь, взлетаем, набираем высоту. Теперь мне, конечно, легче рассчитывать прыжок. Делаю поправку немного вправо и отдаляюсь от самолета.

На этот раз ветер уменьшился, и меня медленно несет на круг, а он еще далеко... Пришлось энергично поработать, управляя куполом. Все же приземляюсь в 9 м 30 см от центра. Среднее отклонение от центра круга по двум прыжкам — 5 м 34 см. Результат хороший, он значительно лучше предыдущего всесоюзного и мирового рекордов, установленных 18 июня 1954 года киевским парашютистом Евгением Бурьяном. Его результат был 50 м 67 см. Однако подождем, какие результаты покажут мои товарищи, посмотрим, как приборы записали высоту и скорость. А это выяснится после их вскрытия.

Когда прыжки окончились, оказалось, что мой результат — лучший. Однако Юрий Пеклин отстал от меня всего на 2 м 30 см. И его результат также выше прежних всесоюзного и мирового рекордов!



На другой день спортивные судьи вскрыли бароспидографы. Они показали высоту и скорость, полностью соответствующие требованиям ФАИ для установления парашютных рекордов. Меня поздравляют спортивные судьи, товарищи: прежние всесоюзный и мировой рекорды превышены на 44 м 73 см!

Вскоре после этого, такого знаменательного для меня дня, команда нашего аэроклуба была послана на республиканские соревнования парашютистов Украины. В команду Ворошиловградского аэроклуба входили четыре спортсмена, показавшие лучшие результаты на внутриклубных соревнованиях: И. Сикорский, Ю. Пеклин, я и Л. Бизина, учительница Ворошиловградской школы № 27. На этих соревнованиях украинские парашютисты показали свое возросшее мастерство. Шесть участников, в том числе и я, выполнили на соревнованиях нормативы на звание мастера спорта.

В родной аэроклуб наша команда вернулась с победой: благодаря большой тренировке и дружной работе всей коллектива она заняла на соревнованиях первое место и была награждена переходящим кубком ДОСААФ УССР и дипломом первой степени.

Прошло немного времени, и мне разрешили еще одну попытку установления рекорда — на этот раз в ночном одиночном прыжке на точность приземления с высоты 1000 м. Перед рекордным прыжком снова была проведена тренировка.

Ночные прыжки отличаются от дневных в первую очередь трудностью приземления, сложностью расчета прыжка. Ночью приходится ориентироваться

только по фонарю, обозначающему центр круга.

Осенняя ночь была темной, безлунной. Погода не благоприятствовала прыжку: у земли дул северо-восточный ветер со скоростью 4—5 м/сек, а на высоте 1000 м его скорость доходила до 7—8 м/сек. Спортивные судьи опечатали бароспидографы, один из них установили на самолет, а другой — укрепили на подвесной системе, так как на этот раз фала нет, и я буду сам раскрывать парашют. Мы взлетаем.

Вдали от нас тысячами огней сверкал город. Самолет вел спортсмен 1-го разряда по самолетному спорту, он же судья на борту самолета, Алексей Попов. Мы набрали высоту 1050 м, вышли на световой ориентир, намеченный мною на земле, и прошли через круг. Примерно в 1000—1300 м за кругом я вылез на крыло, взялся за кольцо и отделился от самолета. Через одну-две секунды выдернул кольцо и перенес руку на бароспидограф, который был привязан у меня на правом боку, и прижал его к себе. Парашют открылся.

Круг, обозначенный фонарями, был от меня очень далеко. Казалось, что я никогда до него не дойду. Мне пришлось изрядно поработать лямками, чтобы идти прямо к кругу.

Примерно на высоте 500 м я заметил, что меня слишком стремительно несет на круг. Оказалось, что я рано покинул самолет. Пришлось тормозить, все время подтягивая противоположные от круга лямки для того, чтобы уменьшить снос по ветру.

На высоте 10—15 м я был над самым центром круга, но вдруг меня стремительно понесло почти на 90° влево. Удержать этот снос было уже поздно, и я приземлился в 25 м 15 см от центра.

Во втором прыжке, учтя этот снос у самой земли, я зашел правее центра круга. На той же высоте меня вновь резко потянуло влево, но я приземлился уже в 7 м 25 см от центра. Среднее отклонение от центра круга по двум прыжкам составило 16 м 20 см. Прежние всесоюзный и мировой рекорды по этому прыжку равнялись 30 м 63 см. Они были установлены симферопольским парашютистом Георгием Виталиным 25 августа 1954 г.

На следующий день, когда были вскрыты бароспидографы, оказалось, что скорость самолета и высота прыжка соответствовали требованиям ФАИ к парашютным рекордам. Судейская коллегия и товарищи вновь поздравляли меня...

Как советский парашютист, я очень рад, что мне удалось порадовать Родину новыми достижениями, являющимися маленькой частью достижений большого коллектива советских спортсменов. Хорошие результаты мне удалось добиться потому, что, наряду с распространением авиационных знаний среди молодежи, я все время повышаю свой спортивный уровень. Коллектив, в котором мне приходится работать, руководство аэроклуба много помогают мне в повышении спортивного мастерства. Наряду с парашютизмом я с огромным интересом занимаюсь также самолетным спортом. В аэроклубе я уже научился летать на самолетах По-2 и Як-18.

Знания и спортивные навыки, полученные мною в аэроклубе, помогают мне готовить себя к обороне нашей горячо любимой социалистической Родины.

г. Ворошиловград.

НОВЫЕ КНИГИ

М. В. ВОДОПЬЯНОВ. На крыльях в Арктику. Государственное издательство географической литературы. Москва. 1954 г. 344 стр. Цена (в переплете) 7 р. 20 коп.

Являясь переработанным и значительно дополненным изданием записок «Путь летчика», книга содержит большой познавательный материал. Это не только воспоминания о полетах, а по существу своеобразно изложенная история завоевания Арктики воздушным путем. В книге показана огромная работа, проведенная нашими поляриками под руководством Коммунистической партии и Советского правительства по освоению Арктики, по развитию отечественной авиации, по культурному и хозяйственному строительству на Крайнем Севере.

Водопьянов знакомит читателей с крупнейшими северными перелетами советских летчиков. В книге рассказывается о том, как был спасен экипаж ледокольного парохода «Челюскин», как наши авиаторы в 1937 году посадили свои воздушные корабли на Северном полюсе, даны описания трансарктических перелетов В. Чкалова и М. Громова,

ва, говорится о работе дрейфующих научных станций.

П. СТОРЧЕНКО. С больших высот. Издательство ДОСААФ. Москва. 1954 г. 128 стр. Цена 2 руб.

В книге, представляющей собой записки парашютиста, рассказывается о творческих поисках группы советских спортсменов, добившихся замечательных успехов в прыжках с длительной задержкой раскрытия парашюта и прыжках на точность приземления.

Книга состоит из девяти разделов. В первом разделе, который называется «Начало пути», автор рассказывает о своей учебе, первых спортивных увлечениях, о прыжках с трамплинов, вышек, а также прыжках в воду. В разделе «Творческие поиски», «Вместе с Харахоновым» говорится о том, как были открыты новые возможности, тающиеся в парашюте, освоены прыжки с длительной задержкой раскрытия парашюта.

Особенно большие успехи достигнуты нашими парашютистами в послевоенные годы. В книге подробно описываются занятия группы парашютистов, готовив-

шейся к рекордным и затяжным прыжкам. На примере тренировок этой группы автор раскрывает методы обучения управлению падением во время прыжков с длительной задержкой раскрытия парашюта.

В заключительном разделе книги говорится об успехах, достигнутых нашими парашютистами на международных соревнованиях в Чехословакии и Франции.

М. ВАСИЛЬЧЕНКО, Ю. ХУХРА. Кордовая скоростная модель типа «Летающее крыло» с реактивным двигателем. Издательство ДОСААФ. Москва. 1954 г. 8 стр. Цена 15 коп.

Описываемая в брошюре модель сконструирована и построена сотрудниками Центральной авиамодельной лаборатории М. Васильченко. При испытаниях в 1953 году она показала скорость полета — 264,7 км/час. Этот полет зарегистрирован в качестве абсолютного мирового рекорда. В брошюре имеется несколько схем (общий вид модели, чертеж модели в трех проекциях), дано подробное описание конструкции двигателя. В приложении дается инструкция по запуску двигателя.

Многие авиамodelисты с большим интересом строят и испытывают скоростные резиномотормные модели. Такие модели должны быть прочными, иметь хорошие формы. Для того, чтобы модель могла пролететь мерную базу по прямой, без набора высоты, применяются различные автоматические устройства. Важно учитывать также и создаваемый резиномотормом переменный крутящий момент, который у скоростных моделей в 4—5 раз больше, чем у обычных.

В этой статье я хочу поделиться своим опытом постройки и запуска скоростных резиномотормных моделей.

Выбор веса и размеров модели

Вес модели обычно выбирается в пределах 300—500 г, причем половину его составляет вес резинового моторма. Согласно действующим на соревнованиях по фиксации резиномотормных моделям нормативам, нагрузка на несущую поверхность P не должна превышать 50 г/дм². При проектировании лучше исходить из нагрузки 30—40 г/дм², так как в процессе регулировки иногда приходится увеличивать сечение резиномоторма (а это увеличивает нагрузку).

Определив вес G и нагрузку P , подсчитываем общую площадь несущих поверхностей по формуле:

$$S_{\text{общ.}} = \frac{G}{P} \text{ дм}^2.$$

Площадь стабилизатора $S_{\text{ст}}$ обычно равна одной четверти несущей площади. Вычитая из $S_{\text{общ.}}$ площадь стабилизатора, получаем площадь крыла S . Далее, имея величину удлинения крыла λ (обычно = 6—10), определяем размах крыла

$$l = \sqrt{\lambda S}$$

Среднюю хорду крыла b найдем, разделив площадь крыла S на размах l . Средняя хорда стабилизатора $b_{\text{ст}}$ составляет 0,75 средней хорды крыла.

Размах стабилизатора $l_{\text{ст}}$ определяем по формуле

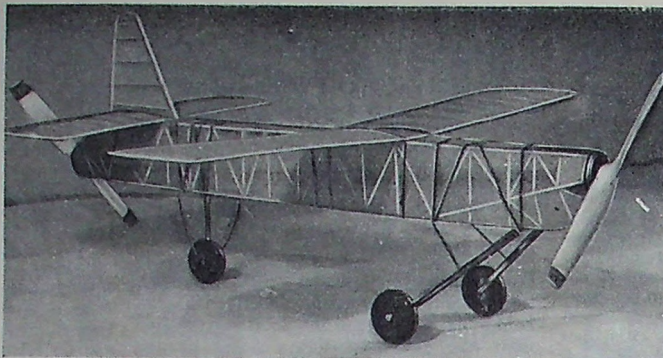
$$l_{\text{ст}} = \frac{S_{\text{ст}}}{b_{\text{ст}}}.$$

Далее, по эмпирической формуле находим общую длину фюзеляжа $L_{\text{ф}}$ (рис. 1)

$$L_{\text{ф}} = 1 - \frac{2}{3}L + b_{\text{ст}}.$$

В этой формуле $L = \frac{A \cdot S \cdot b}{S_{\text{ст}}}$. Величину A берут равной 1,5—1,7.

Площадь киля $S_{\text{к}}$ равняется 0,4—0,6 $S_{\text{ст}}$. Угол поперечного V равняется 5—7 градусам. Диаметр винта для одновинтовых схем равен $\frac{1}{3} - \frac{1}{4}$ размаха крыла.



СКОРОСТНАЯ РЕЗИНОМОТОРНАЯ МОДЕЛЬ

В. Куманил

Другие размеры винта определяем как обычно. Особое внимание надо обратить на углы установки сечений лопасти. Для этого выбираем геометрический шаг винта — H . Обычно он равен от 0,8 до 1,7 диаметра.

Правильно спроектированный винт при заданном шаге должен иметь в каждом сечении лопасти вполне определенные углы установки.

Графическое построение лопасти показано на рис. 2. Отложив по вертикали отрезок, равный $\frac{H}{2\pi}$, а по горизонтали

радиус R , равный $\frac{D}{2}$, намечаем 4—5 сечений (рис. 2), в которых надо определить углы φ . Соединив намеченные точки с

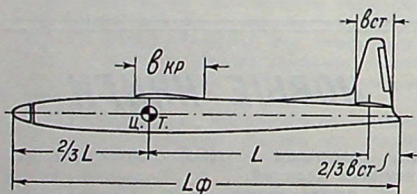


Рис. 1.

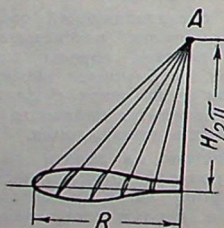


Рис. 2.



Рис. 3.

точкой A , получаем графически искомые углы φ . Как видно из рис. 2, они возрастают по мере приближения от конца лопасти к середине.

На концах лопастей и у комля винта рекомендуется несколько уменьшить установочный угол по сравнению с расчетными данными.

Лопости изготовленного винта следует оклентить материей или обмотать нитками. Сечение $S_{\text{м}}$ и длину резиномоторма $L_{\text{м}}$ лучше определять, исходя из следующих соображений.

Длительность моторного полета $t_{\text{м}}$ должна в 3—4 раза превышать расчетное время полета модели над мерной базой t_0 .

Подставляя значение скорости полета V , которую мы хотим получить, и зная длину базы (она равна 50 м), подсчитываем время полета над базой: $t_0 = \frac{50}{V}$.

Время работы мотора будет

$$t_{\text{м}} = \frac{4 \cdot 50}{V} = \frac{200}{V}.$$

Крутящий момент, создаваемый резиномотормом, должен быть достаточным для вращения винта с необходимым количеством оборотов в секунду. Это достигается подбором резиномоторма, точнее, его сечения $S_{\text{м}}$.

Произведение общего времени работы двигателя $t_{\text{м}}$ на среднее число оборотов в секунду n_s дает N — потребный завод резиномоторма. Необходимую длину резиномоторма $L_{\text{м}}$ определяем, зная $S_{\text{м}}$ и N по формуле: $L_{\text{м}} = \frac{N \sqrt{S_{\text{м}}}}{4,15}$.

Если длина резиномоторма окажется больше расстояния между точками крепления его в фюзеляже, то резиновый жгут рекомендуется делать плетеным.

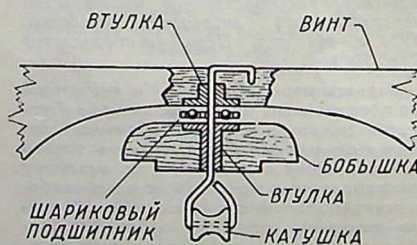


Рис. 4.

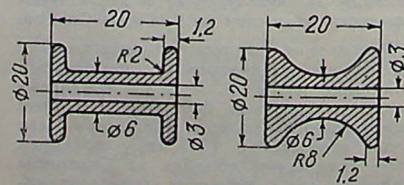


Рис. 5.

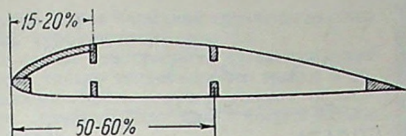


Рис. 6.

Конструкция модели

Скоростная модель, как мы уже подчеркивали, должна обладать значительной прочностью, так как по правилам соревнований она выполняет два полета в противоположных направлениях в течение 30 минут. Прочность конструкции достигается увеличением числа стрингеров и лонжеронов. Не рекомендуется делать целиком раскосные конструкции, потому что при ударах раскосы часто выскакивают, повреждая стрингеры и обтяжку модели.

Фюзеляж модели должен состоять из 4—6 лонжеронов, между каждой парой которых располагаются стрингеры. Носовая и хвостовая части фюзеляжа усиливаются раскосами, расположенными по бокам (рис. 3).

Нижняя поверхность фюзеляжа до места крепления стоек шасси обклеивается бальзой или березовым шпоном.

Передний шпангоут склеивают из трех-четырех слоев 1-мм фанеры. Бобышку для винта вырезают из 10-мм фанеры или из нескольких склеенных вместе слоев плотной древесины. В бобышке обязательно должна быть бронзовая или латунная втулка для вала винта. Между винтом и бобышкой для уменьшения потерь на трение устанавливается упорный шариковый подшипник (рис. 4).

Вал винта изготавливают из проволоки ОВС диаметром 2,5—3 мм. На крюк вала винта надевают ролик (рис. 5), выточенный из дюралюмина или электрона и тщательно отполированный. Ролик служит для крепления резиномотора: резиновые нити, помещенные между бортиками ролика, после закрутки резиномотора имеют равномерное натяжение и не образуют узлов около крюка. Это умень-



Рис. 7.

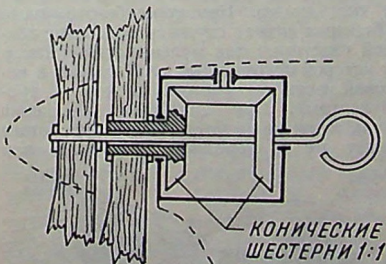


Рис. 8.

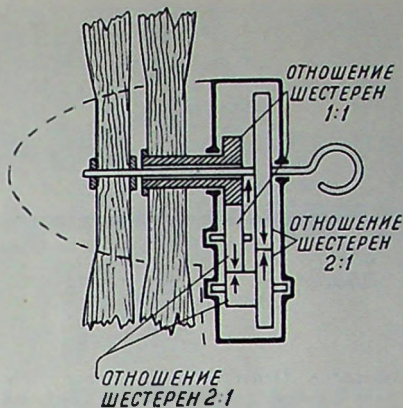


Рис. 9.

шает биеение резиномотора, устраняет вибрацию модели.

Крылья скоростных моделей надо делать особенно прочными; сломанное крыло в полевых условиях в большинстве случаев невозможно восстановить.

При скоростях полета, превышающих 80—90 км/час, на крыло модели действуют большие аэродинамические силы. Чтобы не допустить появления вибрации крыла модели, совмещаем центр давления с центром жесткости крыла, а на концах крыльев ставим безмоментный профиль толщиной 7—9 процентов хорды.

Для лучшего выполнения профиля крыла нервюры располагаем на расстоянии 30—40 мм друг от друга, а переднюю часть крыла оклеиваем плотной бумагой или березовым шпоном толщиной 0,3—0,5 мм (рис. 6).

В центральной части крыла количество лонжеронов увеличиваем.

К фюзеляжу крыло лучше всего привязывать резинового лентой сечением 1×4. Можно изготовить и жесткое крепление, но такое, чтобы крылья при ударах модели легко отделялись от фюзеляжа.

Стабилизатор изготавливаем так же, как и крыло.

Большие перегрузки при посадке модели испытывает шасси. Хорошо зарекомендовало себя шасси, крепящееся к фюзеляжу при помощи амортизирующих элементов.

Выбор схемы винтомоторной группы

Для достижения большой скорости полета приходится увеличивать относительный вес резиномотора. Поэтому сильнее сказывается реактивный момент винта: часто модель, не успев взлететь, переворачивается на бок. При устранении реактивного момента элеронами неравномерность работы резиномотора приводит к тому, что прямой полет достигнуть не удастся: по мере уменьшения реактивного момента модель, подчиняясь влиянию отклоненных элеронов, начинает менять направление полета и сворачивает в сторону от мерной базы. Можно уравновесить реактивный момент поворотом оси вращения винта в сторону его вращения (вправо — при правом вращении), но тогда не полностью используется тяга, создаваемая винтом.

Реакцию винта можно устранить, при-

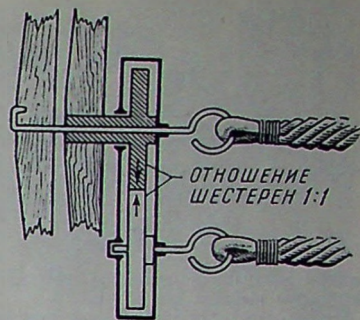


Рис. 10.

менив два винта, вращающиеся в противоположные стороны. Такая схема показана на рис. 7. Эта схема проста, не требует применения шестеренчатых передач. Существенный ее недостаток тот, что центр тяжести модели оказывается слишком далеко позади, а это уменьшает плечо стабилизатора и вызывает необходимость увеличения его площади.

Применение зубчатых передач дает возможность устранить реактивный момент, применив схему соосных винтов (рис. 8), и создать скоростную модель с хорошими данными. Для соосных винтов, которые должны вращаться в разные стороны, лучше всего применить конические шестерни (рис. 8). При их отсутствии можно воспользоваться схемой, приведенной на рис. 9. Количество зубцов на шестернях подбирается так, чтобы винты вращались с равными оборотами.

Можно осуществить также и схему, в которой соосные винты приводятся во вращение двумя резиномоторами, работающими на каждый винт в отдельности (рис. 10). Но в этом случае винты и моторы работают независимо друг от друга, из-за чего трудно добиться одинаковой угловой скорости винтов.

Мощные резиномоторы скоростных моделей работают очень неровно: сперва слишком сильно, в конце очень слабо. Исправить этот недостаток помогает схема (рис. 11), предложенная крымским авиамodelистом Т. Китровым.

Большой интерес представляет также схема, изображенная на рис. 12. Здесь мы

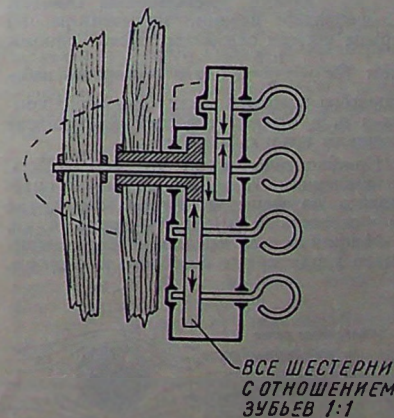


Рис. 11.

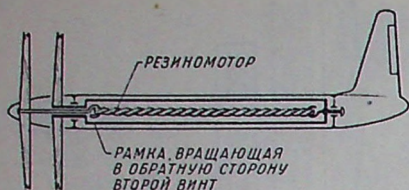


Рис. 12.

можем устранить реакцию винта, не используя никаких шестерен.

Применение сосновой схемы позволяет использовать винты большого диаметра и значительно более мощные резиномоторы.

Регулировка

Регулировке скоростной резиномоторной модели следует уделять большое внимание. Даже правильно спроектированная, прекрасно изготовленная и обладающая высокими данными модель может разбиться при первом же запуске, особенно, если пытаться сразу же заставить ее лететь с максимальной скоростью.

Регулируют модель обычно при скорости ветра, не превышающей 1,5—2 м/сек. Для первых запусков на модели ставят резиномотор в 2—3 раза слабее предназначенного для рекордного запуска.

Проверив установку крыла и стабилизатора и убедившись, что они не имеют перекосов, ставят элероны и руль направления в нейтральное положение, после чего регулируют модель на планирование. Для этого модель берут в правую руку и сильным, но плавным толчком запускают ее. Фюзеляж в момент толчка должен быть наклонен книзу на 10—15°.

Добившись прямолинейного планирования, начинают регулировку модели с работающим резиномотором.

Сначала резиномотор заводят на 60—80

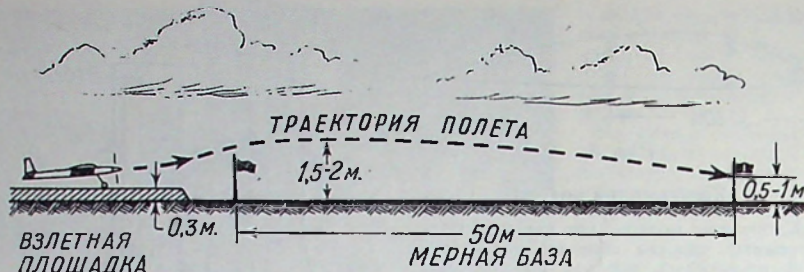


Рис. 13.

оборотов. Отпустив винт, толкают модель с силой, достаточной для придания ей скорости, соответствующей горизонтальному полету. Если при этом модель начинает крениться, то на крыле, противоположном крену, следует элерон отклонить несколько вверх. С увеличением завода резиномотора потребуются увеличить и угол отклонения элерона. Но отклоненный элерон заставляет летящую модель разворачиваться. Для устранения этого отклоняют руль направления в сторону, противоположную развороту.

При дальнейшем увеличении количества оборотов резиномотора модель, отклоняясь от горизонтального полета, еще и набирает высоту.

Чтобы устранить этот ненужный, в данном случае, набор высоты, сдвигают крыло несколько назад или загружают носовую часть модели. Если и это не поможет, то надо повернуть ось винта книзу, например, подклеив между передним шпангоутом и бобышкой (в верхней части) прокладку толщиной 1—2 мм.

У правильно отрегулированной модели центр тяжести находится на передней кромке крыла или несколько впереди ее.

Траектория полета модели показана

на рис. 13. Постепенно увеличивая сечение резиномотора (прибавляя примерно по 5—6 нитей), мы постепенно увеличиваем и скорость полета модели.

При рекордном запуске важно добиться того, чтобы мерную базу (50 м) модель пролетела, не теряя в ее пределах высоты более 0,5—1 м. Это достигается следующим образом. Крыло модели сдвигают назад на 0,5 хорды по сравнению с обычным расположением, когда центр тяжести модели находится около передней кромки крыла. При заводке резиномотора растягивается в 1,5—2 раза и заводится в вытянутом состоянии на 75—80 процентов от возможного числа оборотов. После этого винт с бобышкой вставляют в передний шпангоут и докручивают резиномотор. Подобная закрутка дает большой первоначальный крутящий момент. После первых же оборотов работа двигателя становится более равномерной, и модель выходит на горизонтальный режим полета.

Когда модель пролетит $\frac{2}{3}$ базы (около 30 м) крутящий момент ослабевает, и модель дальше летит, слегка теряя высоту. Скорость полета модели при этом наибольшая.

АЭРОДИНАМИКА КРЫЛА ЛЕТАЮЩЕЙ МОДЕЛИ

АЭРОДИНАМИКА крыла летающей модели имеет свои особенности и нельзя, например, считать, что летающая модель это просто уменьшенный самолет. Своеобразное влияние на режим работы крыла модели оказывает число Рейнольдса: $Re = \frac{v \cdot b}{\nu}$, где v — скорость набегающего потока в м/сек, b — хорда крыла в м, ν — кинематический коэффициент вязкости воздуха в м²/сек.

Приблизительно число Re для +15° С и давления 760 мм рт. ст. можно определить по формуле: $Re = 6,88 \cdot v \cdot b$, где v — скорость в см/сек, b — хорда в см.

Например, для модели планера, имеющего хорду крыла $b = 15$ см и скорость

А. Васильев,
студент Московского
авиационного института

планирования $v = 6$ м/сек, число $Re = 62\,000$.

При обтекании воздухом тела, около него образуется тонкий пограничный слой. Взаимодействие частиц воздуха с поверхностью обтекаемого тела создает сопротивление трения. Величина этого сопротивления, толщина пограничного слоя, а также распределение скоростей по толщине слоя зависят от того, каким является пограничный слой: ламинарным (невозмущенным) или турбулентным (возмущенным). При малых скоростях движения течение почти всегда ламинарное, при увеличении скорости потока течение турбулизируется. Переходу течения из ламинарного в турбулентное соответствует критическое значение числа Рейнольдса: ($Re_{кр}$). Этот переход может совершаться и при меньших скоростях полета (при меньших числах Re), если поток искусственно турбулизовать.

Ламинарное и турбулентное обтекания имеют свои преимущества и недостатки. Рассмотрим, какое же из них наиболее выгодно для модели.

Обтекание различных тел на малых скоростях

Обтекание тел воздухом можно подразделить на два вида: с отрывом потока и без отрыва. Примером безотрывного обтекания может служить обтекание тонкой пластинки под нулевым углом атаки, у которой пограничный слой только в носовой части ламинарный, а далее — турбулентный. При малейшем изменении угла атаки начинается завихрение потока сразу же за передней кромкой. В этом

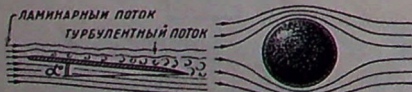


Рис. 1

Рис. 2.



Рис. 3.

Рис. 4.

случае острая передняя кромка выполняет роль турбулизатора (рис. 1).

В случае безотрывного обтекания имеет место только сопротивление трения в пограничном слое, а при отрывном обтекании прибавляется еще сопротивление давления.

Характер обтекания шара может быть ламинарным и турбулентным. Если бы обтекание шара происходило в невязкой жидкости, то не возникло бы никакого сопротивления. Реальная (вязкая) жидкость создает сопротивление, которое, при наличии ламинарного пограничного слоя, в 6 раз больше, чем при турбулентном слое. Это объясняется тем, что турбулентное обтекание стоит ближе к идеальному, когда сопротивление равно нулю. Следует помнить, что при ламинарном пограничном слое на задней поверхности шара создается зона пониженного давления, преодолеть которую ламинарный поток не сможет, так как он обладает слишком малым запасом энергии. Поэтому ламинарный поток, огибая эту зону, отрывается от поверхности шара. При наличии турбулентного пограничного слоя давление на передней и задней стенках шара выравнивается, сопротивление давления падает, и поток более плавно огибает поверхность шара (рис. 2, 3, 4).

Турбулентное обтекание можно вызвать и на меньших скоростях, если вокруг шара натянуть шпагат.

Мы рассмотрели два крайних случая обтекания — обтекание шара и тонкой пластинки. При обтекании промежуточных форм тел — профилей крыльев — также наблюдается, при соответствующих значениях чисел $Re_{кр}$, переход ламинарного пограничного слоя в турбулентный, причем, чем ближе профиль к тонкой пластинке, чем острее его носовая часть, тем при меньших числах Re пограничный слой переходит в турбулентный.

При изменении обтекания меняются и силы, действующие на крыло со стороны набегающего потока: уменьшается сопротивление, увеличивается подъемная сила. Характер изменения C_x и C_y в зависимости от числа Re приведен на рис. 5. При увеличении числа Re крыла C_y увеличивается (рис. 5, А), а C_x падает (рис. 5, Б). При критическом же значении

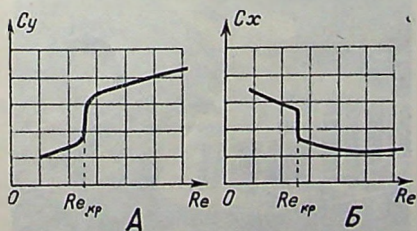


Рис. 5.



Рис. 6.



Черниковский Дом пионеров (Башкирская АССР) расположен в просторном светлом помещении. Здесь имеются хорошо оборудованные кабинет техники, методический кабинет, зал, библиотека. В десяти различных кружках занимаются 900 школьников. На снимке: занятие авиамодельного кружка.

числа Re происходит скачкообразное изменение этих величин, что соответствует резкому увеличению подъемной силы и значительному снижению сопротивления.

Увеличение аэродинамического качества крыла модели

Аэродинамическое качество крыла модели определяется отношением:

$$K = \frac{C_y}{C_x}.$$

Коэффициент сил сопротивления C_x состоит из следующих компонентов: $C_x = C_{xд} + C_{xтр} + C_{xинд}$, где $C_{xд}$ — коэффициент давления, $C_{xтр}$ — коэффициент трения, $C_{xинд}$ — коэффициент индуктивного сопротивления. Эти компоненты определяются формулами:

$$C_{xтр} = \frac{1,33}{\sqrt{Re}} \text{ — для ламинарного по-}$$

$$\text{тока, } C_{xтр} = \frac{0,075}{Re^{0,2}} \text{ для турбулентного}$$

$$\text{потока, } C_{xинд} = \frac{C_y^2}{\pi \lambda}$$

— индуктивное сопротивление, где λ — удлинение крыла.

Увеличивая C_y и уменьшая C_x , мы добиваемся увеличения аэродинамического качества. Сопротивление сил трения в ламинарном пограничном слое всегда меньше сопротивления сил трения турбулентного слоя, поэтому, на первый взгляд, кажется естественным стремление авиамodelистов сделать поверхность модели гладкой, т. е. достичь ламинарного обтекания и уменьшения $C_{xтр}$. Но для модели гораздо большее значение имеет сопротивление давления, чем сопротивление трения. Сопротивление давления минимально, когда поток турбулентный и максимально, когда поток ламинарный, что хорошо видно на примере обтекания шара.

Поэтому не следует стремиться делать гладкой поверхность крыла модели, наоборот, желательно, чтобы она была шероховатой.

Гладкая поверхность крыла уменьшает сопротивление трения, но, приводя к ла-

минарному обтеканию, увеличивает сопротивление давления и делает возможным ранний срыв потока на верхней поверхности крыла при больших углах атаки. Это, в свою очередь, резко снижает подъемную силу, в результате чего модель „проваливается“ и теряет высоту.

У несущего профиля есть четыре характерные точки на верхней поверхности крыла (рис. 6): точка полного торможения потока 1, точка минимального давления 2, точка начала турбулизации потока 3 и точка начала отрыва потока 4.

Сопротивление давления уменьшается, если точка начала отрыва потока перемещается к задней кромке, а точка начала турбулизации потока — к передней кромке, т. е. если увеличивается зона турбулентного обтекания крыла. Точка начала турбулизации находится вблизи точки наибольшей кривизны средней линии профиля, поэтому, перемещая наибольшую кривизну средней линии к передней кромке, мы увеличиваем зону турбулентного обтекания.

Турбулентный слой обладает большей кинетической энергией, чем ламинарный, так как он заимствует энергию из набегающего потока, следовательно, у него хватает энергии преодолеть увеличение давления у задней кромки и предотвратить или уменьшить отрыв потока. Это приводит к увеличению подъемной силы и уменьшению сопротивления давления. Рост подъемной силы можно объяснить также и увеличением суммарной скорости движения потока по верхней поверхности крыла за счет наличия вращательного движения вихрей. Так, например, профили крыльев орла и коршуна имеют наибольшую кривизну вблизи передней кромки, что обеспечивает этим профилям турбулентное обтекание, как наиболее благоприятное. Благодаря этому орел и коршун являются лучшими парителями среди других птиц.

Чтобы уменьшить индуктивное сопротивление, увеличивают удлинение крыла. Но большое удлинение ведет к сильному сужению крыла на конце, к уменьшению числа Re концов крыльев, т. е. к увели-



Занятие кружка при авиамodelьной лаборатории Октябрьского Дома пионеров г. Ленинграда. На переднем плане — ученик 6-го класса 226-й школы В. Лазарев изготавливает схематическую модель планера.

чению сопротивления давления вследствие перехода к ламинарному обтеканию. На самолетах и больших планерах подобное явление не вызывает опасений, так как их полеты происходят на больших числах Re , обеспечивающих турбулентное обтекание. На моделях же большее удлинение приводит только к увеличению сопротивления и уменьшению подъемной силы. Поэтому для моделей планеров, резиномоторных и таймерных моделей следует предпочесть удлинение порядка 8 (не больше). Это предположение подтверждается полетом модели планера, построенной студентом Московского авиационного института С. Бирюковым. Его модель, имея удлинение 7,5, обладала хорошим аэродинамическим качеством. На первых междувузовских авиамodelьных соревнованиях в г. Казани эта модель показала максимальное время полета.

В свете сказанного становится ясно, что лучше всего для моделей применять прямоугольное крыло в плане, которое сохраняет по всей длине размах постоянство числа Re , тем самым лишняя раз гарантируя турбулентное обтекание.

О выборе профиля крыла

Для достижения наибольшего аэродинамического качества крыла модели надо стремиться к тому чтобы на верхней поверхности крыла поток был турбулентным, а на нижней — ламинарным. Тонкий носик с острой передней кромкой создает искусственную турбулизацию на малых числах Re (порядка 20 000), что весьма выгодно для модели.

Тонкие остроносые профили

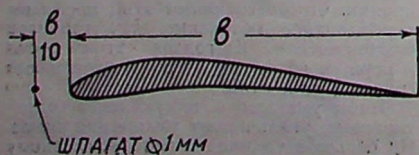


Рис. 7

ступательного движения вперед, имеет вертикальное движение, что и делает необходимой большую вогнутость ее профиля.

Искусственная турбулизация пограничного слоя

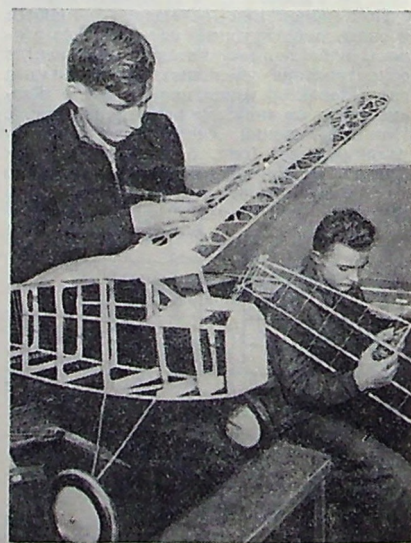
Остроносые, с небольшой вогнутостью профили, имеющие максимальную кривизну средней линии на 15—25% хорды, сами турбулизуют поток на верхней поверхности крыла. Такие профили в искусственной турбулизации не нуждаются.

Турбулизировать надо толстые с круглым носиком профили, у которых процесс турбулизации происходит при больших числах Re (порядка 100 000).

Турбулизация достигается путем создания шероховатости на верхней поверхности крыла, заострения передней кромки, а также с помощью натянутого шпагата перед передней кромкой.

Искусственная турбулизация (рис. 7), благодаря снижению критического числа Re от 100 000 до 20 000 (приближенно) дает возможность использовать толстые профили для повышения прочности крыльев.

За последнее время на моделях планеров авиамodelисты стали применять крылья с отогнутой вниз задней кромкой. Но подобные профили крыльев могут дать наибольшее аэродинамическое качество в том случае, если на верхней поверхности крыла имеется турбулентный поток. При ламинарном же пограничном слое над задней кромкой будет зона пониженного давления, что создаст сильное сопротивление, которое снизит выигрыш в подъемной силе. Чтобы устранить этот недостаток, падо или заострить переднюю кромку или, не заостряя передней кромки, применить один из видов турбулизаторов.



При детском секторе Дворца культуры Московского Автозавода имени И. В. Сталина работает авиамodelьный кружок, объединяющий свыше 30 ребят. На снимке: члены кружка Б. Васильев (слева) и О. Осокин строят модели самолета.

характерны относительно большой подъемной силой уже на малых углах атаки, а на больших углах они дают ранние срывы потока, причем эти срывы потока наступают тем раньше, чем больше выпуклость задней части профиля.

Толстые с круглым носиком профили обладают большим диапазоном углов атаки, но у них больше профильное сопротивление, уменьшить которое можно с помощью искусственной турбулизации пограничного слоя на верхней поверхности.

Известно, что на больших самолетах применяют ламинарные профили. Ни в коем случае не следует ставить такие профили на модели. Авиамodelьный профиль крыла должен иметь наибольшую кривизну средней линии возможно ближе к передней кромке (в пределах 15—25% хорды). Такой профиль обладает турбулентным пограничным слоем, и ставить на него турбулизаторы — излишне. Здесь турбулизатор только увеличивает сопротивление.

При выборе профиля надо помнить, что чем меньше размер модели и чем меньше ее скорость, тем тоньше для достижения турбулентного обтекания должен быть профиль крыла.

Для легких небольших моделей в качестве профиля крыла лучше всего применять вогнутую пластинку.

Как показывают продувки, уже при числе Рейнольдса $Re = 20\,000$ поток около пластинки, на ее верхней поверхности, становится турбулентным, что как раз очень важно для достижения наибольшей подъемной силы и наименьшего сопротивления.

Для остальных профилей турбулизация потока происходит тем раньше (при меньших числах), чем меньше выпуклость верхней поверхности крыла и чем тоньше носик профиля, т. е. быстрее всего на тонкой плоской пластинке.

Следует отметить также, что для авиамodelьных профилей крыла средняя линия должна иметь меньшую кривизну, чем средняя линия у профилей крыльев птиц, так как крыло птицы, кроме по-

ПЕРВЫЕ В МИРЕ САМОЛЕТЫ-ИСТРЕБИТЕЛИ

6 февраля 1915 года исполняется срок лет со дня постройки первого в мире самолета-истребителя под литерой «РБВЗ-16», сконструированного в России в 1915 году русскими инженерами. Самолет был сделан на Русско-Балтийском вагонном заводе и представлял собой биплан с небольшим размахом крыльев, снабженный двигателем «Калепа» мощностью в 80 л. с. Вооружение истребителя состояло из двух пулеметов, один из которых в 1916 году имел синхронизатор отечественной конструкции.

Самолет прошел всесторонние войсковые испытания, после чего подвергся модификации. Наиболее удачной модификацией этого самолета был истребитель «РБВЗ-20», построенный также на Русско-Балтийском заводе. На самолете был установлен авиадвигатель мощностью в 120 л. с. Истребитель обладал хорошей маневренностью и развивал горизонтальную скорость у земли до 190 километров в час. В разработке конструкции принимал участие молодой в то время инженер Н. Н. Поликарпов, создавший в годы Советской власти ряд замечательных самолетов.

В ходе первой мировой войны, кроме истребителей «РБВЗ-16» и «РБВЗ-20», в России были построены опытные образцы и других самолетов-истребителей, как, например, бипланы «Лебедь-7» и «Лебедь-10» (1915 год) и истребитель биплан «КПИ-5».

Таким образом, именно в России впервые была разработана конструкция самолета, специально предназначенного для ведения воздушного боя, т. е. самолета-истребителя и осуществлена его постройка. В то время на западе лишь стремились вооружать существовавшие тогда самолеты, предназначенные для ведения разведки. Только после того, как в России появились самолеты-истребители такие же машины стали строить за границей.

Однако вследствие исключительной неповоротливости царского военного ведомства, продажности и косности царских чиновников, которые были больше заинтересованы в постройке иностранных самолетов, истребители отечественной конструкции, несмотря на свои хорошие летные качества, строились в незначительном количестве.

Первая фронтовая истребительная группа в России была создана в августе 1916 года на Юго-Западном фронте. Состояла она из трех авиаотрядов, укомплектованных летчиками, имевшими опыт воздушных боев.

Появление на фронте специального истребительного соединения сыграло положительную роль. За сравнительно короткий срок (полтора месяца) русские летчики-истребители сбили несколько самолетов противника и значительное количество подбили.

Большая заслуга в создании отечественного самолета-истребителя и перво-

начальных основа тактики истребительной авиации принадлежит выдающемуся русскому летчику Е. Н. Крутеню. Ученик и последователь П. Н. Нестерова, Крутень много и упорно работал над разработкой тактики воздушного

боя. В своих книгах он стремился передать свой богатый боевой опыт русским летчикам. Сам Крутень за свое сравнительно короткое пребывание на фронте, будучи командиром 2-го истребительного авиационного отряда, сбил около двух десятков самолетов противника.

САМОЛЕТ „СБ“



8 февраля 1935 года, двадцать лет назад, поступил на государственные испытания один из замечательных советских самолетов — скоростной двухмоторный бомбардировщик, известный под названием «СБ» или «АНТ-40». Он был спроектирован и построен в ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева бригадой А. А. Архангельского.

Строительство двух опытных экземпляров этого самолета велось в 1934 году. В сентябре первая машина была готова и 7 октября 1934 года впервые поднялась в воздух. В декабре был готов и второй самолет. После заводских испытаний машина поступила на государственные испытания.

Самолет «СБ» был свободонесущим монопланом со средним расположением крыла. Хорошая форма фюзеляжа, удачное сопряжение крыла с фюзеляжем, гладкая металлическая обшивка, убирающееся шасси, тщательная герметизация планера — все это способствовало получению высоких аэродинамических качеств самолета. Эти качества позволили «СБ» развивать невиданную по тому времени для бомбардировщика скорость — 424, а затем и 450 км/час. Такая скорость превышала скорости даже самых лучших из существовавших тогда серийных иностранных истребителей. Рабочий потолок самолета составлял 9300 м.

Самолет «СБ» был лучшим скоростным бомбардировщиком того времени. Он мог выполнять боевые задачи без прикрытия истребителей. Тактические данные самолета позволяли применять «СБ» не только по целям, расположенным непосредственно на поле боя, но и для решительных действий, направленных против сосредоточивающихся резервов противника. «СБ» мог быть использован и для решения других важных задач.

Летно-тактические данные «СБ» еще

более улучшились после того, как на самолете были установлены два двигателя «М-103» по 960 л. с. каждый конструкции В. Я. Климова. 2 сентября 1937 года летчик-испытатель М. Ю. Алексеев совершил на таком самолете рекордный полет на высоту с полезным грузом в 1000 кг. В этом полете М. Ю. Алексеев достиг высоты 12246 м.

Высокие летно-тактические данные «СБ» в полной мере проявились в первых же боевых действиях, в которых приняли участие самолеты этого типа, и были высоко оценены авиационными специалистами всего мира.

«СБ» отлично зарекомендовал себя в боях против японских захватчиков на Халхин-Голе, а также во время боевых действий против белофиннов в 1939—1940 гг.

Активно действовали самолеты «СБ» и во время Великой Отечественной войны. В первый ее период самолетам этого типа приходилось решать значительную долю задач, возлагавшихся командованием на бомбардировочную авиацию.

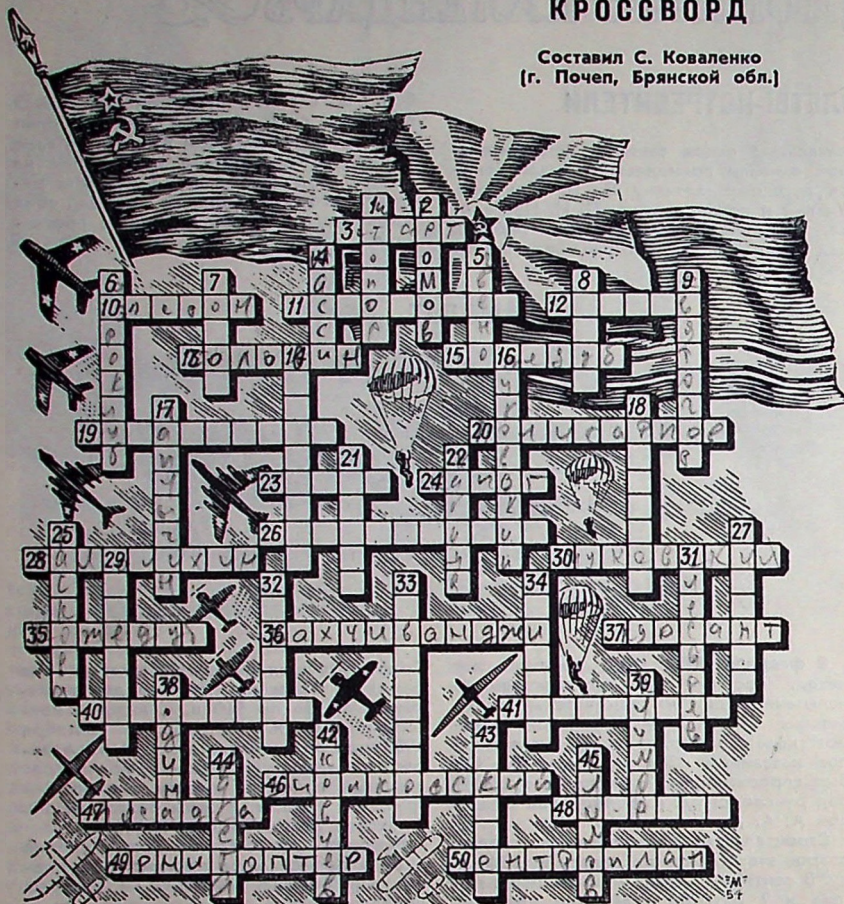
В последующем, после вступления в строй бомбардировщиков новых конструкций — «Пе-2» и «Ту-2» — «СБ» несли боевую службу в качестве штабных и транспортных самолетов. На них перевозились на отдаленные участки фронта различные срочные грузы — боеприпасы, медикаменты и т. д.

Большую роль сыграли самолеты «СБ» в снабжении осажденного Ленинграда через Ладожское озеро, а также в материальном обеспечении операции по форсированию Днепра. Многие экипажи самолетов «СБ» были отмечены высокими правительственными наградами.

Самолет «СБ» был одним из удачных примеров решения советскими авиационными конструкторами задачи создания отечественных скоростных бомбардировщиков.

КРОССВОРД

Составил С. Коваленко
(г. Почеп, Брянской обл.)



По вертикали: 1. Фигура пилотажа. 2. Летчик, совершивший в 1927 г. прыжок с парашютом с самолета, вошедшего в плоский штопор. 4. Одна из основных частей самолета. 5. Авиационное подразделение. 6. Авиационная учебно-спортивная организация. 7. Выдающийся русский летчик. 8. Газ, используемый для наполнения оболочек аэростатов. 9. Двухмоторный самолет-биплан конструкции Е. А. Слесарева. 14. Человек, первым в мире в 1731 году поднимавшийся в воздух на воздушном шаре. 16. Гениальный русский ученый, построивший и испытывавший модель первого в мире вертолета. 17. Основатель авиации аэродинамики больших скоростей. 18. Создатель «бронекучуковой рубашки» для бензобаков. 21. Часть шасси. 22. Место для экипажа самолета. 25. Летчица, Герой Советского Союза. 27. Часть двигателя. 29. Русский летчик, который

в 1916 г. впервые в истории авиации преднамеренно ввел самолет в штопор и вывел из него. 31. Конструктор самолета «Святогор». 32. Создатель первых в мире самолетных лыж. 33. Советский инженер, сконструировавший первую самолетную телефонно-передаточную радиостанцию. 34. Создатель первого в мире бикотативного двигателя. 38. Название самолета, на котором летчик В. К. Коккинаки в 1939 г. совершил беспосадочный перелет из Москвы на остров Мискоу (США). 39. Конструктор авиационных двигателей. 42. Авиаконструктор, создавший ряд спортивных самолетов. 43. Русский ученый, производивший первые в мире опыты по определению подъемной силы воздушного винта. 44. Реактивный снаряд. 45. Конструктор авиационных двигателей воздушного охлаждения.

По горизонтали: 3. Начальный момент

взлета летательных машин. 10. Руль кре-на. 11. Авиационный прибор. 12. Знаменитый русский металлург, работавший также в области теории авиации. 13. Советский летчик, впервые в истории авиации пролетевший всю трассу Великого Северного морского пути. 15. Советский летчик, первый в мире освоивший высший пилотаж на реактивном самолете. 19. Военный летчик, один из создателей теории прицельного бомбометания. 20. Авиационный конструктор. 23. Часть парашюта. 24. Деталь, служащая для придания двигателю удобообтекаемой формы. 26. Создатель авиационного ранцевого парашюта. 28. Советский летчик, первый в мире осуществивший таран в ночном бою. 30. Великий русский ученый, основоположник авиационной науки. 35. Трижды Герой Советского Союза. 36. Советский летчик, первым в мире поднимавшийся в воздух на реактивном самолете. 37. Учащийся в аэроклубе. 40. Русский радиоспециалист, впервые в мире осуществивший связь с самолетом по радио. 41. Великий русский ученый, разработавший первый в мире проект стратосферного аэростата с герметической кабиной. 46. Знаменитый деятель науки, основоположник теории реактивного движения. 47. Завершающий этап полета. 48. Элемент каркаса крыла. 49. Летательная машина, воспроизводящая полет птицы. 50. Центральная часть крыла.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Выборы в Советы	1
На страже мира и безопасности нашей Родины	3
Авиационные спортсмены награждены медалями	4
Б. Дубровин. Коммунист (поэма)	5
Б. Шуканов. Воспитанник аэроклуба	7
В. Попов. Боевая задача комсомола	9
М. Лебединский. В одном районе	10
Л. Петрянов. Рекордные полеты на легких планерах	13
В. Мавричев. Беречь планеры	15
С. Багинский. Мои рекордные прыжки	16
В. Куманин. Скоростная резиномоторная модель	18
А. Васильев. Аэродинамика крыла летающей модели	20
Авиационный календарь	23

На 1-й странице обложки: У боевых знамен Советской Армии. Группа авиационных спортсменов в Центральном музее Советской Армии. На снимке (слева направо): спортсменка 3-го разряда В. Слободская, спортсмен 1-го разряда П. Шарпов, курсанты Ю. Букашкин, Л. Белякова и Н. Руновская.

Фото Б. Антонова

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (редактор), Е. С. АНДРЕЕВ, И. Ф. БОБАРЫКИН, В. Ф. БОЛОТНИКОВ, С. П. ИГНАТЬЕВ (зам. редактора), Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Адрес редакции: Москва Б-66, Ново-Рязанская ул., 26, тел. Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-69-33.

Сдано в произв. 28-ХІІ 1954 г. Бум. 60×92/8. 1,5 бум. 3 физич. и усл. л. л. 5,137 уч. изд. л. Г10060. Подп. к печ. 17-І 1955 г. Тир. 30 000 экз. Издательство ДОСААФ — Ново-Рязанская, 26. Цена номера 3 руб. Зак. 1290

Министерство культуры СССР. Главное управление полиграфической промышленности.

13 типография. Москва, Гарднеровский пер., 1а.

Обложка отпечатана в 3-й типографии Главполиграфпрома «Красный пролетарий»

Песня СОВЕТСКИХ ПИЛОТОВ

Слова Ю. Каменецкого

Надежно держим мы в руках штурвалы
Воздушных краснозвездных кораблей.
Мы любим небо, как Валерий Чкалов,
Мы верно служим Родине своей.

Припев:

Всех выше, быстрее и дальше
Нас Партия учит летать.
Наказ этот Партии нашей
Мы выполним, Родина-мать!
Мы с боя победу добудем,
Пройдем самый трудный маршрут —
Недаром советские люди
Победу крылатой зовут!

О чем народ мечтал в своих былинах,
Все стало явью наших светлых дней:
Быстрее звука ввысь летят машины,
В седую даль заоблачных морей.

Припев.

В пургу, в туманы учатся пилоты
Владеть высоким летным мастерством.
И днем, и ночью вражьи самолеты
Везде настигнем и всегда собьем!

Припев.

Несем дозоры мы в просторах синих
Над нашей необъятною страной.
Крылатым людям, молодым и сильным,
Отчизна свой доверила покой.

Припев:

Всех выше, быстрее и дальше
Нас Партия учит летать.
Наказ этот Партии нашей
Мы выполним, Родина-мать!
Мы с боя победу добудем,
Пройдем самый трудный маршрут —
Недаром советские люди
Победу крылатой зовут!

Музыка П. Шпитального

В темпе марша

1. На дежно дер жим мы вражх штурвалы воз душ ных крас но.

2. Все f

звездных кораблей. Мы любим небо, как Валерий Чкалов, мы верно служим Родине своей. Всех

1

выше, быстрее и дальше нас Партия учит летать. На каз э тот Партия нашей мы с бо я побе ду до будем, пройдем самый трудный маршрут, не да ром со ветски е

2

выполним, Роди на-мать! Мы люди по бе ду крылатой зовут! 2. 0 // - вут!

Для окончания

57

П.ЯТ.1303

ТЕХ. БИБЛИОТЕКЕ

1 1 12 4Р РСС

Цена 3 р.

