



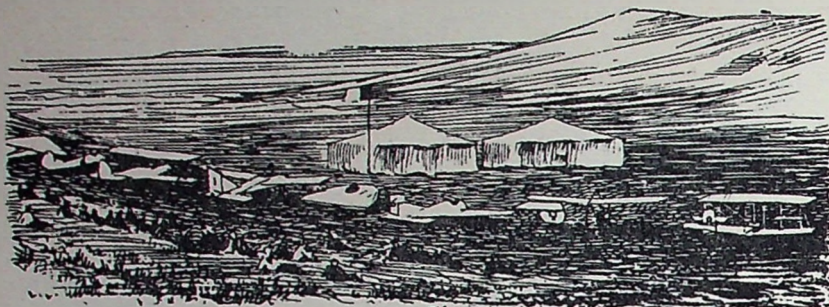
КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№2

НОЯБРЬ

1950

ДАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



Первые Всесоюзные опытно-показательные испытания планеров

1 НОЯБРЯ 1923 г. В Крыму состоялось открытие первых Всесоюзных опытно-показательных испытаний планеров.

4 НОЯБРЯ 1918 г. Профессор Н. Е. Жуковский провел первое организационное собрание коллегии Аэрогидродинамической секции Научно-технического отдела ВСНХ, посвященное строительству ЦАГИ, — научного центра советской авиации.

6 НОЯБРЯ 1941 г. На подступах к Москве уничтожено 34 немецких бомбардировщика.

6 НОЯБРЯ 1943 г. Товарищ Сталин, выступая на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями г. Москвы, указал, что немцы за текущий год потеряли более 14 тысяч самолетов. И. В. Сталин далее указал, что бывшее превосходство врага в количестве самолетов ликвидировано.

7 НОЯБРЯ 1927 г. Обществом Друзей Воздушного Флота СССР (ОДВФ) переданы воздушным силам первые 35 самолетов, построенных на средства, собранные трудящимися в фонд «Наш ответ Чемберлену».

9 НОЯБРЯ 1927 г. Издан приказ № 575 Революционного Военного Совета СССР за подписью К. Е. Ворошилова, в котором указано:

«К 10-й годовщине Октябрьской революции мы создали свою самостоятельную авиационную промышленность; мы построили и организовали свои научно-исследовательские и испытательные институты — ЦАГИ, НАМИ, НИИ; мы имеем на вооружении рабоче-крестьянского Красного воздушного флота самолеты и моторы советской конструкции и производства, не уступающие по своим техническим и тактическим данным лучшим соответствующим современным типам самолетов и моторов наших вероятных противников...»

11 НОЯБРЯ 1923 г. ОДВФ СССР передало Воздушному Флоту отряд боевых самолетов «Ультиматум», построен-

ных на средства трудящихся, собранные в ответ на наглый ультиматум английского министра Керзона.

12 НОЯБРЯ 1939 г. Советский летчик И. И. Черевичный закончил свой арктический авиационный рейс. Целью этой экспедиции, длившейся 4 месяца, была разведка льдов и проводка судов по Северному морскому пути.

13 НОЯБРЯ 1948 г. Мастер парашютного спорта А. В. Быстров впервые совершил прыжок с парашютом из самолета, летевшего со скоростью 764 км/час.

14 НОЯБРЯ (2 ноября) 1896 г. В Учебном воздухоплавательном парке в Петербурге впервые в мире произведен запуск шара-зонда для исследования атмосферы.

15 НОЯБРЯ (3 ноября) 1881 г. Капитан I ранга А. Ф. Можайский получил привилегию (патент) на свой летательный аппарат — первый в мире самолет.

Самолет конструкции А. Ф. Можайского, построенный в 1882 году и впервые в мире поднявшийся в воздух, представлял собой моноплан с тонким профилем крыла, с шасси и силовой установкой, т. е. содержал в себе те же основные части, из которых состоит современный самолет — моноплан.

18 НОЯБРЯ (7 ноября) 1748 г. Великий русский ученый М. В. Ломоносов, выступая на заседании Академии наук, сделал сообщение об изобретенном им анемометре — приборе для определения силы ветра.

20 НОЯБРЯ 1936 г. Летчики тт. Нютиков и Липкин на четырехмоторном самолете конструкции В. Ф. Болховитинова установили мировой рекорд поднятия контрольного груза в 13 тонн на высоту 4 535 м.

21 НОЯБРЯ 1935 г. Летчик-испытатель В. К. Коккинаки, взлетев на самолете конструкции Н. Н. Поликарпова в открытой кабине, без скафандра, установил мировой рекорд высоты полета в 14 750 м.

22 НОЯБРЯ (9 ноября) 1911 г. Известному изобретателю Г. Е. Котельникову выдан патент на первый в мире ранцевый парашют. Яркий талант Г. Е. Котельникова был оценен только при советской власти.

22 НОЯБРЯ 1944 г. Умер изобретатель первого в мире ранцевого парашюта Г. Е. Котельников.

22 НОЯБРЯ (9 ноября) 1911 г. Военный летчик Панкратьев совершил полет с радиоустановкой, при помощи которой впервые в мире была осуществлена радиосвязь самолета с землей.

25 НОЯБРЯ 1941 г. Издан Указ Президиума Верховного Совета СССР, в котором говорится: «За выдающиеся достижения в области создания новых типов боевых самолетов присвоить звание Героя Социалистического Труда и вручить орден Ленина и золотую медаль «Серп и молот» товарищу Ильюшину Сергею Владимировичу».

27 НОЯБРЯ (14 ноября) 1910 г. Начались занятия в Севастопольской авиационной школе — первой в России школе военных летчиков.

28 НОЯБРЯ (15 ноября) 1905 г. Отец русской авиации великий русский ученый Н. Е. Жуковский прочел свой знаменитый доклад «О присоединенных вихрях».

НОЯБРЬ 1922 г. Основана Краснознаменная ордена Ленина Военно-Воздушная инженерная Академия им. профессора Н. Е. Жуковского.



Г. Е. КОТЕЛЬНИКОВ



В. И. ЛЕНИН ПРОВОЗГЛАШАЕТ СОВЕТСКУЮ ВЛАСТЬ

С картины художника В. Серова



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия авиации

ГОД ИЗДАНИЯ 1-й

№ 2

НОЯБРЬ 1950 г.

33-я ГОДОВЩИНА ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

С БОЛЬШОЙ радостью и гордостью встретил советский народ 33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

Славная годовщина отмечена новыми трудовыми подвигами советских людей. В завершающий год послевоенной сталинской пятилетки советские люди с большим удовлетворением подводят итог пройденному.

Понистине колоссальны успехи, которых достиг наш народ, руководимый великой партией Ленина—Сталина. Успешно завершается послевоенная сталинская пятилетка. Наша промышленность значительно повысила выпуск валовой продукции, превзойдя еще в 1949 году на 41 процент ее довоенный объем. За короткое время восстановлены и введены в действие тысячи промышленных предприятий, разрушенных врагом в годы Великой Отечественной войны. Новые фабрики и заводы включаются в работу, с каждым днем увеличивая силу и мощь нашей Родины, умножая наше народное богатство.

Все эти блестящие победы советский народ одержал благодаря громадной организующей и руководящей работе партии большевиков, под водительством великого учителя и вождя трудящихся товарища Сталина. Товарищ Сталин указал нам путь к быстрому расцвету всех сил страны, путь к могуществу нашей Родины.

«... Партия, — указывал товарищ Сталин, — намерена организовать новый мощный подъем народного хозяйства, который дал бы нам возможность поднять уровень нашей промышленности, например, втрое по сравнению с довоенным уровнем. Нам нужно добиться того, чтобы наша промышленность могла производить ежегодно до 50 миллионов тонн чугуна, до 60 миллионов тонн стали, до 500 миллионов тонн угля, до 60 миллионов тонн нефти. Только при этом условии можно считать, что наша Родина будет гарантирована от всяких случайностей. На это уйдет, пожалуй, три новых пятилетки,

если не больше. Но это дело можно сделать, и мы должны его сделать».

Крепко сплоченный вокруг коммунистической партии и великого Сталина советский народ уверенно идет по пути к коммунизму. Трудящиеся Советского Союза вдохновенно борются за выполнение народно-хозяйственного плана; включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, они показывают массовый героизм на великом фронте труда. Творческие способности великого советского народа открыли безграничные внутренние ресурсы, которыми располагает наше социалистическое хозяйство. Социалистическое соревнование, как коммунистический метод труда, стало прочным достоянием миллионов рабочих, колхозников и интеллигенции, на деле проявляющих горячий советский патриотизм, свою пламенную любовь к социалистической Отчизне. Миллионы советских людей систематически перевыполняют свои производственные планы, непрерывно обогащают советскую науку и технику новыми открытиями и усовершенствованиями.

Вместе с промышленностью развивается социалистическое земледелие, богато оснащенное тракторами, комбайнами и другими самыми современными сельскохозяйственными машинами. Опираясь на мощную технику, следуя блестящему примеру передовиков сельского хозяйства, Героев Социалистического Труда, колхозное крестьянство из года в год поднимает урожайность полей.

В постановлениях Партии и Правительства о плане ползащитных лесонасаждений, внедрения травопольных севооборотов, строительства прудов и водоемов для обеспечения высоких и устойчивых урожаев, о трехлетнем плане развития общественного колхозного и совхозного продуктивного животноводства на 1949—1951 годы советские колхозники видят ясный путь к всеобщему достатку, к высокой производительности своего труда.

Благодаря громадным успехам промышленности и сельского хозяйства непрерывно улучшается благосостояние советского народа, повышается материальный и культурный уровень жизни трудящихся. С каждым днем все лучше, ярче и краше становится наша советская действительность. И это понятно и естественно, ибо: —

«В отличие от капиталистической системы хозяйства социализм немислим, — и в этом состоит закон его развития, — без повседневной заботы государства о повышении материального благосостояния и культурного уровня трудящихся». (Г. М. Маленков).

В Советском Союзе каждый человек повседневно чувствует, как горячо заботится о нем социалистическое государство. Он чувствует это, когда видит ясную и четкую перспективу своей трудовой деятельности, когда наблюдает за ростом производства продуктов питания и товаров массового потребления, когда восхищается новыми грандиознейшими стройками коммунизма.

Блестящие победы социализма в нашей стране вызывают бешеную злобу у врагов трудящихся — империалистов. Злейшие враги всех свободолюбивых народов — империалисты Соединенных Штатов Америки, безуспешно стремясь уйти от надвигающегося экономического кризиса, становятся на преступный путь разжигания новой войны против Советского Союза и стран народной демократии. Они ведут жестокую войну против свободолюбивого народа Кореи. С помощью «плана Маршалла» и других авантюристических средств они захватывают рынки других государств, закабаляют попавшие под их влияние народы, усиленно развивают военную промышленность, создают многочисленные военные базы, единственной целью которых является агрессия.

Советские люди единодушно поставили свои подписи под Стокгольмским Воззванием, они стоят за мир против войны. С трибуны Второй Всесоюзной конференции сторонников мира во весь голос заявили об этом посланцы нашего народа, представители профсоюзных, женских, молодежных и других общественных организаций.

— Мы требуем мира! — на весь мир прозвучал их голос.

Эти слова — грозное предупреждение империалистам, поджигателям новой войны. Эти слова наполняют бодростью сердца всех честных тружеников мира, которые с великой надеждой устремляют свои взоры к могучему защитнику мира — Советскому Союзу, к неумолимому знаменосцу мира — великому Сталину.

Наша страна с большим подъемом готовится к выборам местных органов советской власти. Эта подготовка знаменуется яркой демонстрацией единства советского народа, его тесной сплоченностью вокруг большевистской партии, великого Сталина. В советской стране выборы являются всенародным делом, в эти дни советские люди подводят итоги сделанному, намечают планы на будущее, всесторонне обсуждают работу своих делегатов, дают им свои наказы.

По мудрым сталинским предначертаниям советский народ с огромным энтузиазмом приступает к строительству мощных гидроэлектростанций на Волге и Днестре, к величественным работам по орошению засушливых и пустынных земель Туркмении, Южной Украины и Северного Крыма. Советский народ назвал эти величественные стройки — стройками коммунизма, он видит в них путь к дальнейшему процветанию страны.

Вместе со всем народом новыми достижениями в работе встретили 33-ю годовщину Великого Октября и члены Добровольного общества содействия авиации.

Наша страна — родина авиации. Самолет Можайского был первым самолетом, на котором впервые в мире человек поднялся в голубую высь.

Великая Октябрьская социалистическая революция открыла широкую дорогу народным талантам. Усилиями трудового народа, руководимого коммунистической партией, был создан советский воздушный флот. Согретая всенародной любовью и вниманием великих вождей революции В. И. Ленина и И. В. Сталина, советская авиация выросла в мощную силу, участвующую в развитии народного хозяйства, стоящую на страже мира. Члены Добровольного общества содействия авиации горячо пропагандируют авиацию среди населения, деятельно распространяют среди советских людей авиационные знания, так необходимые народу, для которого самолет стал частью повседневного быта.

Славную годовщину Октября члены Добровольного общества содействия авиации встретили новыми успехами в овладении авиационными специальностями, новыми достижениями авиационного, планерного, парашютного и авиамodelьного спорта, новыми всесоюзными и мировыми авиационными рекордами. Состоявшиеся нынешним летом состязания и соревнования выявили выдающихся мастеров — чемпионов по технике пилотирования, по парашютным прыжкам, по парению на планерах, по авиамodelизму.

Советский народ горячо любит свою сталинскую авиацию, своих лучших сынов — сталинских соколов. Стремление укреплять свою авиацию советские люди выражают массовым вступлением в члены Досава. С каждым днем увеличивается число первичных организаций, непрерывно растут ряды членов Общества, целью которого является содействие укреплению мощи советской авиации.

Благодаря всенародному участию, усилиям коммунистической партии, повседневному вниманию великого Сталина, советская авиация стала в наши дни могучим средством развития нашей страны и мощной силой, способной обуздать всех и всяческих поджигателей новых войн.

Советский народ знаменует 33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции новыми блестящими победами во всех отраслях народного хозяйства. Под мудрым водительством великого Сталина советский народ смело идет вперед к коммунизму.

НАША СТРАНА—РОДИНА АВИАЦИИ

Т. КОЖЕВНИКОВА

ВЕЛИКАЯ Октябрьская социалистическая революция принесла нашей стране невиданный в мире расцвет науки, техники и культуры. Только в советский период достигла высшего этапа своего развития отечественная авиационная мысль и во всем блеске раскрылся приоритет нашей страны в области авиационной науки и техники. На весь мир прозвучали имена Ломоносова, Менделеева, Можайского, Жуковского, Циолковского, Чаплыгина, Нестерова и многих других, чьи труды явились ценнейшим вкладом в осуществление мечты человечества о покорении воздушного океана. Как бы ни старались англо-американские фальсификаторы истории умалить великую историческую роль нашего народа, им не удастся опровергнуть тот бесспорный факт, что наша страна является родиной авиации и воздухоплавания.

В известной рукописи Сулакадзева о воздушном летании в России имеется чрезвычайно ценная запись, посвященная первому в мире подъему человека в воздух. Как свидетельствует запись за 1731 г., в Рязани подъячий Крякутного сделал большой шар, надул его дымом и поднялся на нем выше березы. Это убедительное свидетельство того, что большой шар Крякутного был первым в мире воздушным шаром, а подъем его был первым в истории человечества. За границей полет на воздушном шаре был совершен только через 52 года — в 1783 году. Заслуга Крякутного заключается в том, что он, используя подъемную силу легкого несущего газа, более двухсот лет тому назад заложил основу конструирования воздушных шаров.

Значительный вклад внесли русские ученые и новаторы в дело создания управляемых аэростатов (дирижаблей). Первый проект управляемого аэростата был предложен в 1805 году А. Х. Чеботаревым. В 1875 Д. И. Менделеев выдвинул идею стратостата с герметически закрытой кабиной. Д. И. Менделееву воздухоплавание в значительной мере обязано своим развитием. Дирижаблестроение неразрывно связано с именами русских конструкторов и ученых. А. Снегирев, Н. Соковнин, К. Э. Циолковский и многие другие русские люди создали оригинальные конструкции — прообразы современных дирижаблей.

Русский ученый М. В. Ломоносов первый в мире открыл принцип полета аппарата тяжелее воздуха. Еще в 1754 году он изобрел двухвинтовой геликоптер, создал его проект и действующую модель.

В 1869 году русский ученый, впоследствии изобретатель лампочки накаливания, А. Н. Ладугин разработал интересный и оригинальный проект «электролета».

Первый в мире самолет был изобретен, построен и испытан в воздухе

также в России. Творцом его был замечательный русский ученый А. Ф. Можайский. Начав с изучения полета птиц, полетов на буксируемых гигантских воздушных змеях и проведя ряд опытов с летающими моделями, Можайский перешел к проектированию и строительству самолета. В 1881 году Можайский получил патент на свое изобретение.



Наша страна — родина авиации — высоко ценит героические подвиги сталинских соколов. В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР сооружены бронзовые бюсты дважды Героям Советского Союза.

На снимке: бюст дважды Героя Советского Союза В. Ефремова, сооруженный в Сталинграде.

Несмотря на отсутствие какой-либо помощи от царского правительства, ценой невероятных усилий Можайский, при поддержке передовых русских ученых и рабочих, упорно занимался постройкой своего самолета. В 1882 г. самолёт А. Ф. Можайского был построен и впервые в мире поднялся в воздух.

Самолет конструкции А. Ф. Можайского представлял собой моноплан с

тонким профилем крыла, с шасси и силовой установкой, т. е. содержал в себе те же основные части, из которых состоит современный самолет-моноплан.

Одновременно с конструированием самолёта Можайский создал 2 двигателя для своего аппарата общей мощностью в 30 л. с. Это были первые авиационные двигатели. Можайский являлся также основоположником специального оборудования самолета. На своем самолете он установил компас, три креномера, высотомер, два термометра, измеритель скорости и другие приборы.

Свой самолёт А. Ф. Можайский построил, основываясь на данных многочисленных опытов и исследований, которые он производил. Громаднейший труд талантливого русского изобретателя принес нашей Родине славу создания первого в мире поднимающегося в воздух самолета.

Исследования и изобретения Можайского оказали большое влияние на развитие авиации во всем мире. Конструкция самолета Можайского была более совершенной по сравнению с появившимися значительно позже иностранными конструкциями самолетов англичанина Максима (1894 г.), француза Адера (1897 г.) и американцев братьев Райт (1903 г.).

Выдающимся достижением русской конструкторской мысли явилось создание первых тяжелых многомоторных бомбардировщиков. Самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец», построенные в 1913—1914 годах инженерами и рабочими Русско-Балтийского завода, были первыми в мире тяжелыми бомбардировщиками.

Наша страна является родиной летного искусства. Героические подвиги в деле завоевания воздуха совершили русские летчики: Голубев, Ефимов, Попов, Нестеров. Крутень и многие другие. Нестеров явился основоположником высшего пилотажа и тактики воздушного боя. В 1913 году Нестеров первым в мире выполнил «мертвую петлю», названную сейчас «петлей Нестерова», а в 1914 году он провел первый в истории авиации воздушный бой, осуществив при этом первый в мире таран.

В создании и развитии мировой авиационной науки исключительную роль сыграли блестящие исследования Жуковского «К теории летания» (1890 г.), «О парении птиц» (1892 г.), «О наивыгоднейшем угле наклона аэроплана» (1896 г.). В работе «О парении птиц» Жуковский впервые в мире теоретически доказал возможность осуществления «мертвой петли». Жуковский, обосновав аэродинамику, динамику полета и теорию гребного винта, заложил фундамент, на основе которого стало возможным дальнейшее развитие авиации. В. И. Ленин назвал Н. Е. Жуковского «отцом русской авиации» за его исключительные заслуги в этой области.

Особое место в авиационной науке занимает продолжатель дела Н. Е. Жуковского — крупнейший советский ученый С. А. Чаплыгин. Приоритет Чаплыгина в открытии законов движения тел на больших околосветовых скоростях неоспорим. Выдающиеся научные достижения Чаплыгина открыли возможность резкого повышения скоростей боевых самолетов.

Благодаря классическим исследованиям Н. Е. Жуковского, С. А. Чаплыгина, К. Э. Циолковского русская аэродинамическая школа заняла ведущее место в мире.

Исключительно велика роль отечественных ученых в развитии ракетной и реактивной техники. Большую и очень ценную работу по исследованию и усовершенствованию боевых ракет выполнил в середине XIX века генерал русской армии К. И. Константинов. Русскому революционеру-народовольцу Н. И. Кибальчичу принадлежит идея применения ракет для летательного аппарата тяжелее воздуха и создание проекта реактивного самолета.

Своими исследованиями «О реакции вытекающей и втекающей жидкости» (1882, 1886 гг.) и «К теории судов, приводимых в движение силой реакции вытекающей воды» (1908 г.) Н. Е. Жуковский заложил теоретические основы реактивных двигателей. Выведенные им формулы для определения силы тяги и коэффициента полезного действия и теперь еще сохранили свое значение и приняты во всем мире.

Несмотря на то, что при царском правительстве передовым русским ученым приходилось работать в очень тяжелых условиях, их исследования на много лет опередили исследования зарубежных ученых и образовали основу современной реактивной техники. Величие передовых русских ученых состоит не только в их исключительной одаренности, но и в том, что они были

великими патриотами. В тяжелых условиях царской России, ценой героических усилий, они прокладывали путь своим открытиям и изобретениям и реализовали их на родине.

Иностранцы, в частности Оберт (Германия) и Годдард (США), работавшие в области реактивной техники, лишь повторили то, что было открыто в России.

Основоположником и творцом современной реактивной техники явился великий русский ученый К. Э. Циолковский. Своей работой «Исследование мировых пространств реактивными приборами» (1903 г.) он положил начало эре ракетопланов. В этой работе впервые в мире была изложена научная теория полета ракеты. Великий ученый первым оценил те огромные возможности, которые таит в себе реактивный двигатель. Циолковский первым начертал контуры будущего космического корабля. Схема жидкостной ракеты, впервые описанная им в 1903 году, получила дальнейшее развитие в его работах 1911, 1914, 1926 годов. Гениальный ученый явился родоначальником современных жидкостных ракет дальнего действия. Таким образом, когда за рубежом начались первые робкие полеты винтовых самолетов, в России уже была открыта новая эпоха в покорении воздушного океана — эпоха реактивных самолетов.

«За эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных, или аэропланов стратосферы» — так заканчивал Циолковский свою работу «Реактивный аэроплан» (1930 г.) в то время, когда реактивных самолетов еще не было. Теперь его утверждение начало претворяться в жизнь. Три исследования — «Новый аэроплан» (1929), «Реактивный аэроплан» (1930 г.), «Стратоплан полуреактивный» (1932 г.) — посвятил Циолковский реактивным самолетам. Он дал им научное обоснование и создал их технические расчеты. Современные реактивные самолеты и жидкостный реактивный двигатель стали возможны благодаря исследованиям Циолковского. Советские ученые Ф. А. Цандер, Ю. В. Кондратьев, Б. С. Стечкин, В. Ф. Болховитин и другие внесли большой вклад в дальнейшее развитие и разработку теоретических основ реактивного двигателя.

В Советском Союзе в мае 1942 года летчик Г. Я. Бахчиванджи совершил первый в мире полет на самолете с жидкостным ракетным двигателем. С тех пор наша страна добилась огромных успехов в деле создания жидкостных и воздушно-реактивных двигателей. Реактивные самолеты советских конструкторов являются лучшими в мире.

Наша Родина обогатила человечество самой передовой авиационной наукой и техникой, изобретением воздушного шара, первого в мире самолета, многомоторного самолета, геликоптера, авиационными двигателями, ракетной и реактивной техникой.

Создание авиационной промышленности в годы первой сталинской пятилетки сыграло огромную роль в бурном качественном и количественном росте самолетного парка. Большой конструк-

тивной новизной и высокими по тому времени летно-тактическими данными обладали превосходные советские самолеты И-15, И-16, ТБ-1, ТБ-3, СБ, ЦАГИ-25 и др. Товарищ Сталин вырастил плеяду замечательных советских конструкторов, лучшими представителями которой являются Поликарпов, Туполев, Петляков, Ильюшин, Яковлев, Лавочкин, Микоян и многие другие. Опираясь на превосходство советской авиационной науки и высоко развитую авиационную промышленность, они создали первоклассные современные самолеты, которые с самого начала Великой Отечественной войны и на всем ее протяжении превосходили по своим качествам немецкие, английские и американские самолеты.

Советский общественный и государственный строй создал неслыханные возможности для развития советской авиационной науки. Заботами большевистской партии и великого Сталина авиационная наука в СССР была поднята на небывалую высоту.

Сталинские соколы своими блестящими перелетами и боевыми действиями в годы Великой Отечественной войны продемонстрировали всему миру неограниченные возможности советской авиации. Огромных успехов достигли летчики за послевоенные годы в овладении новой материальной частью. Сталинские соколы первыми в истории авиации освоили одиночный и групповой высший пилотаж на реактивных самолетах. Советский воздушный флот своей славою и мощью во многом обязан выдающимся советским летчикам-новаторам: Аписимову, Чкалову, Степанову, Супруну, Стефановскому, Грому, Коккинаки, Нюхтикову, Покрышкину, Кожелубу, Полбину, Талалихину, Бахчиванджи, Полушину, Савицкому, Храмову.

Товарищ Сталин вырастил и воспитал лучших в мире советских летчиков. Чувства безграничной любви и преданности советских летчиков к великому вождю выразил В. П. Чкалов: — «Имя Сталина в авиации звучит символически, призывно, победно. Сталина летчики любят крепко, по-особенному, всей душой. И Сталин любит летчиков. Сталин лелеет, бережет их».

Знаменательные победы социализма, неослабное внимание нашего вождя к учителя товарища Сталина обеспечили бурное развитие советской авиации. Советский народ называет нашу авиацию сталинской. Великий вождь народов Сталин создал и взлелеял наш Воздушный Флот. Своими блестящими победами и неуязвимой славою советская авиация обязана гениальному вождю и полководцу товарищу Сталину. Советские самолеты, моторы и вооружение строились под непосредственным руководством вождя и по его прямым указаниям.

Созданный великими вождями народа Лениным и Сталиным, выращенный большевистской партией, ее неустанными заботами и вниманием, советский Воздушный Флот занимает первое место в мире по своей силе и могуществу.



Отличник учебной подготовки Харьковского аэроклуба летчик-инструктор М. В. Швачко после выполнения учебного полета.

ВЫДАЮЩИЙСЯ ДЕЯТЕЛЬ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ПАРТИИ И СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА

К 25-летию со дня смерти М. В. Фрунзе

31 ОКТЯБРЯ 1925 года умер великий соратник В. И. Ленина и И. В. Сталина, выдающийся деятель большевистской партии и Советского государства, прославленный полководец нашей Родины Михаил Васильевич Фрунзе.

Всю свою яркую жизнь Михаил Васильевич посвятил героической борьбе трудящихся за торжество нового социалистического общественного строя, за укрепление славной Красной Армии и ее авиации.

Еще юношей Фрунзе становится на путь революционной борьбы. Молодым большевиком он принимает активное участие в революции 1905 года. Затем, вплоть до Великого Октября, Михаил Васильевич ведет суровую и славную жизнь профессионального революционера-подпольщика. Даже в тюрьмах и ссылках он вел энергичную революционную работу и продолжал упорно и постоянно учиться большевизму.

Воспитанный Лениным и Сталиным, имея большевистскую закалку и богатый опыт борьбы с царизмом, выдающийся партийный и государственный деятель М. В. Фрунзе в период гражданской войны становится одним из организаторов и руководителей Красной Армии. Вооруженный идеями большевистской партии Фрунзе прекрасно знал основные принципы сталинской военной науки и мастерски применял эти принципы в условиях гражданской войны.

Командуя 4-й армией, Южной группой, Восточным, Туркестанским и Южным фронтами, Михаил Васильевич всюду громил белогвардейцев и иностранных интервентов, демонстрируя превосходство молодой советской военной науки над буржуазной военной наукой. Его деятельность на фронтах гражданской войны показала, что в лице Фрунзе советский народ имел выдающегося полководца, способного обеспечить победу на самых ответственных участках фронта.

Реализуя указания В. И. Ленина и И. В. Сталина, Михаил Васильевич организовал разгром Колчака, Белова, контрреволюционного Бухарского эмирата, английских интервентов и шаха басмачей.

Выполняя стратегический план, разработанный И. В. Сталиным, М. В. Фрунзе обеспечил разгром Врангеля.

Будучи затем командующим войсками Украины и Крыма, а с апреля 1924 года начальником штаба РККА и начальником Военной академии, ныне носящей его имя, М. В. Фрунзе горячо заботился об укреплении Воору-



женных Сил социалистического государства.

В январе 1925 года, по предложению товарища Сталина, М. В. Фрунзе был назначен председателем Реввоенсовета Республики и народным комиссаром по военным и морским делам.

М. В. Фрунзе многое сделал для развития советской военной науки. Он обобщил первый опыт строительства советских вооруженных сил, разработал на основе указаний В. И. Ленина и И. В. Сталина перспективу дальнейшего развития Вооруженных Сил.

Большой интерес в наше время представляют написанные тов. Фрунзе теоретические работы — «Единая военная доктрина и Красная Армия», «Фронт и тыл в войне будущего», «Военно-политическое воспитание Красной Армии», «Ленин и Красная Армия» и многие другие его труды.

В заботах М. В. Фрунзе об укреплении Красной Армии не малое место занимала авиация.

По указанию ЦК партии и товарища Сталина, с целью пропаганды авиации и организации практической помощи народных масс в деле создания необходимой промышленной базы для развития авиации, 8-го марта 1923 года было основано Общество Друзей Воздушного Флота.

Непосредственным организатором этого общества вместе с Ф. Э. Дзержинским был Михаил Васильевич Фрунзе. На

организационном съезде он был избран в Центральный Совет этого общества и фактически возглавлял всю его многогранную деятельность.

Вскоре общество Друзей Воздушного Флота стало одной из популярных общественных организаций в нашей стране. К 1 апреля 1925 года в составе Общества насчитывалось более двух миллионов членов, которые создавали кружки авиационных знаний, аэроклубы, планерные и авиационные станции.

В своей речи на торжественном заседании, посвященном двухлетию Общества Друзей Воздушного Флота, 5 апреля 1925 года М. В. Фрунзе, исходя из сталинских указаний о роли родов войск в общевойсковом бою, подробно изложил и очень ярко нарисовал картину всей важности и необходимости дальнейшего укрепления Советского Воздушного Флота. Он указал на огромную роль массовой общественной добровольной организации в деле укрепления советской авиации.

«Два года тому назад, — говорил М. В. Фрунзе, — по лицу Советской земли пронесся клич: «Строй советский воздушный флот!», и мы видим, что этот клич встретил самый сочувственный отклик в миллионах трудящихся Советского Союза. Те цифры и те факты, которые сейчас перед вами были оглашены... говорят о том, что в этом направлении мы уже имеем довольно значительные успехи.

Из этих справок вы видите, что во всех областях деятельности, которую развернуло ОДВФ, уже имеются значительные достижения» (М. В. Фрунзе «Избранные произведения», стр. 377. Воениздат — 1950 г.).

В этой своей речи М. В. Фрунзе подробно и убедительно рассказывал, как советский народ строит свой Воздушный флот. Он говорил, что империалисты готовят против Советского Союза новую войну, указывал на необходимость высокой революционной бдительности. М. В. Фрунзе занимал не только практические вопросы организации авиации, но и вопросы теории, ее боевого применения, а также широкого использования авиации в народном хозяйстве.

Память о Михаиле Васильевиче неизгладима в сознании советского народа. Жизненный путь М. В. Фрунзе является для всех нас образцом беззаветного служения великому делу партии Ленина—Сталина.

И. ШИПИЛОВ



МОГУЧИЙ ГОЛОС СОВЕТСКОГО НАРОДА

17—19 октября 1950 года в Москве состоялась Вторая Всесоюзная конференция сторонников мира.

Со всех концов нашей Родины на конференцию съехались 1172 делегата. Это лучшие сыны и дочери советского народа, занятые мирным созидательным трудом во славу и процветание своей любимой Отчизны. Среди них 146 Героев Социалистического Труда, 25 Героев Советского Союза, 150 лауреатов Сталинской премии.

С трибуны конференции взволнованно и страстно звучали речи ученых, писателей, стахановцев промышленности и сельского хозяйства. Все они говорили о непреклонной воле советского народа отбить все свои силы борьбе за мир во всем мире. Гневно звучали слова делегатов, когда они говорили о поджигателях новой войны. Участники конференции от имени всего советского народа заявили свой решительный протест против наглых агрессивных действий англо-американского империализма.

Конференция избрала делегацию на Второй Всемирный конгресс сторонников мира в составе 65 человек. В наказе делегатам конгресса говорится:

«Мы, участники Второй Всесоюзной конференции сторонников мира призываем всех сторонников мира неустанно множить и сплачивать свои ряды. Мы призываем их соединить свои усилия, чтобы парализовать мощными и единодушными действиями прощлки поджигателей войны.

Мы твердо верим, что силы мира могущественнее сил войны. Мир должен победить войну! Мир победит войну!»

Конференция избрала Советский комитет защиты мира в составе 110 человек.

Члены Добровольного общества содействия авиации вместе со всем народом присоединяют свой голос в защиту мира.

Советский народ борется за мир, глубоко сознавая непобедимость своего правого дела. Воспитанные большевистской партией, советские люди самоотверженным трудом укрепляют могущество социалистической Родины — прочного оплота мира и международной безопасности.

Наш народ уверенно смотрит в будущее, ибо его ведет вперед великая и непобедимая партия большевиков, гениальный вождь и учитель всего прогрессивного человечества — товарищ Сталин.



НАША СЛАВА

В. САЯНОВ

делегат Второй Всесоюзной
конференции сторонников мира

ИСТОРИЯ советского воздушного флота — летопись славы, и с особенной силой чувствуешь это после того, как проследишь за всем ходом развития отечественной авиации — от того часа, когда, впервые в истории человечества, поднялся в высь русского неба самолет Можайского до наших дней. Как много незабываемых образов и легендарных имен проходит перед нами, какая славная плеяда героев встает во весь свой исполинский рост, возвеличивая родную страну и ее народ.

Советская авиация выкована великим Сталиным; под его руководством, по его гениальному плану росли и развивались наши Военно-воздушные силы. В биографии многих наших летчиков, как самые драгоценные и прекрасные страницы жизни, отмечены те дни, когда им выпало счастье лично встретиться с Иосифом Виссарионовичем.

Бывает «потолок» у машины, но нет предела человеческому дерзанию. Лучшие советские летчики — подлинны новаторы — никогда не успокаиваются на достигнутом, прокладывают новые пути в теории и практике авиации.

В легендарном вождине Валерии Чкалове ярко воплощены самые характерные, самые типические черты советских летчиков. Есть в его характере что-то от беспредельной шири великой русской реки, от могучего напева русской песни, от подвигов древних богатырей, воспетых в русских былинах. Валерия Чкалова народ полюбил не только за подвиги — многомиллионным

народным массам пришлось по сердцу красота его души, сила его характера, смелость и самородная талантливость его мысли.

На крыльях Родины пронесся Чкалов над бесконечными просторами арктических льдов. Исторический полет Валерия Чкалова в Америку состоялся примерно через десятилетие после того, как в Америке побывал другой великий гражданин Советского Союза — поэт Владимир Маяковский. Поэт и летчик, оба они прибыли в далекую заоканскую страну как борцы за мир, оба они глубоко поняли и страстно разоблачили лживость и растленность так называемого американского образа жизни. Советские патриоты Маяковский и Чкалов высоко несли честь и достоинство советского гражданина, находясь за рубежом нашей Родины.

Крылья советской авиации — крылья мира. Могущественная советская авиация активно участвует в строительстве коммунизма в нашей стране, стоит на страже мира, она охраняет священные рубежи нашей Родины, вдохновенный труд советских людей.

Крылья советских самолетов — крылья дружбы. Четверть века назад, когда еще молода была советская авиация, советские летчики совершили исторический перелет в Китай. Из столицы нашей Родины Москвы, через необъятные просторы европейского и азиатского континентов, на первых машинах отечественного производства летели русские люди в древнюю столицу Китая, в легендарный Пекин, чтобы передать великому китайскому народу сло-

ва братской любви и сердечного привета.

В военные и мирные годы мне часто приходилось встречаться с нашими рядовыми летчиками. Одна из таких встреч состоялась на ленинградском аэродроме в осеннюю темную ночь. Уже много дней и ночей шла битва с врагом, но ни на один час не отходил от своей машины молодой летчик истребительной части. Он спал днем возле своего самолета, завернувшись в плащ-палатку, и ни за что не хотел уступить право драться с врагом ночью. Фашистские летчики не выдерживали схватки с этим крылатым героем. Пленные гитлеровцы показали на допросе, что в их эскадрильях уже знают его самолет и избегают встреч с ним в ночном бою.

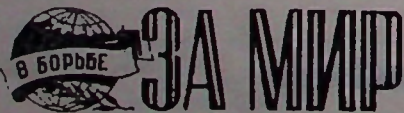
— Почему они так боятся вас? — спросил я летчика, зная, что этот скромный и правдивый человек честно поделится со мной своими мыслями.

Летчик ничего не ответил.

— Вы не поняли, что меня интересует? — спросил я, подходя к нему ближе. В темноте ночи не было видно ни одной звезды, ни одного огонька, и я не мог разглядеть лица сьего собеседника.

— Нет, почему же? — ответил летчик. — Но разве вам самому не ясно, что беспринципные и безидейные люди всегда боятся в бою человека, который служит великой идее?

Советская авиация — наша гордость, наша слава, наша любовь, и счастлив молодой человек нашей эпохи, посвящающий свою жизнь авиации: он с гордостью сядет в свой самолет и вместе со всеми становится на великую вахту мира, он всеми силами готов бороться за мир, за безопасность нашей советской Родины.



НА ВАХТЕ МИРА

И. М. ТРЕХЛЕБОВ

председатель заводского комитета Досава, Запорожье, УССР

Подписываясь под Стокгольмским Воззванием, члены организации Досава нашего завода единодушно высказались против войны и заявили, что будут неустанно крепить дело мира своим стахановским трудом. Став на вахту мира, коллектив завода завершил месячную производственную программу на семь дней раньше срока. Активистка Общества М. И. Сотник ежедневно выполняет производственную норму на 260 процентов. Ее бригада заняла первое место среди бригад отличного качества. Другой активист — токарь Рыбалко также систематически перевыполняет свои производственные нормы и дает продукцию только отличного качества. Член Досава Лойко вырабатывает в смену 228 процентов нормы. Успешно выполняет взятые на себя обязательства бригадир бригады отличного качества активистка Досава Н. М. Непомнящая.

Члены Досава нашего завода, полные гнева и ненависти к американским агрессорам, ведущим подлую войну против народа Кореи, заявляют, что не пожалеют сил для укрепления могущества нашей Родины — оплота мира во всем мире, что будут повседневно развертывать пропагандистскую и организационно-массовую работу Общества.

Во всех цехах сейчас у нас на заводе уже созданы первичные организации. Ими руководит избранный на общезаводской конференции член Досава заводской комитет. В него вошли лучшие активисты и общественни-

ки, знатоки авиационного дела, участники Отечественной войны, руководители завода, стахановцы-передовики производства.

При заводском комитете мы создали лекторскую группу, члены которой уже провели более ста лекций и докладов на темы: «Товарищ Сталин — вождь и гениальный полководец Вооруженных Сил Советского Союза», «Советская авиация в Отечественной войне», «Жуковский — основоположник русской авиации» и другие.

Пропагандистскую работу мы не ограничиваем одними лекциями и докладами. В цехах и авиауголках десятки агитаторов-активистов Общества разъясняют рабочим и служащим значение сталинской авиации в народном хозяйстве, знакомят их с авиационной техникой, воздушным спортом.

Увлекательно проводит беседы активист Досава коммунист Н. Н. Малютин. В свободные минуты обеденных перерывов он рассказывает рабочим цеха о героях-летчиках, о применении авиации в народном хозяйстве, о Жуковском, Чаплыгине, Можайском.

Заводской комитет чутко прислушивается к нуждам цеховых организаций. Для развертывания учебной и массовой работы мы с помощью профсоюзной и комсомольской организаций оборудовали 8 учебных классов и 18 авиауголков, где члены Досава получают авиационные знания. Преподаватели общественники Е. О. Блейз, П. И. Харламов, Г. И. Высоцкий и другие охотно



передают свои знания молодежи. Коммунист Блейз читает лекции по эксплуатации моторов, тов. Харламов — по радиотехнике, тов. *Высоцкий — по авиаприборам. За этот год они подготовили десятки авиационных специалистов. Член Досава Владимир Середа овладел специальностью механика. Слесарь-стахановец Смиян стал прибористом. Ту же специальность освоил плотник Николай Куценко. Слесарь завода активист Досава комсомолец Григорий Мельник сейчас закончил аэроклуб и стал пилотом. Так наши кружки и курсы готовят без отрыва от производства авиационные кадры для страны.

В повседневной работе нашему Обществу конкретно и серьезно помогают партийный комитет, профсоюзная и комсомольская организации. Только за последние месяцы заводской партийный комитет трижды обсуждал па своих заседаниях работу нашей организации и дал нам ценные указания. На средства, выделенные профкомом завода, мы оборудовали классы и уголки, а комсомольская организация помогла в оформлении их наглядными и учебными пособиями. Дирекция завода также оказывает нам содействие.

За последние два года организация привлекла к активной работе тысячи рабочих, техников, инженеров, служащих — пламенных патриотов социалистической Родины, которые не покладая рук борются за мир, за процветание сталинской авиации.

Они отлично сдали экзамены в аэроклубе. Впереди большая и интересная учеба и работа на службе в нашем могучем Воздушном Флоте. На снимке (слева направо): курсанты-отличники Днепропетровского аэроклуба Ю. Шитиков, В. Безуглый, В. Литвинов.

Справа — Виктор Раков, десятиклассник Тушинской школы № 2 (Московская обл.), успешно сдав экзамены на звание пилота, начал заниматься парашютным спортом. На городских парашютных соревнованиях он занял пятое место.



33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции члены Добровольного общества содействия авиации отметили новыми успехами в труде и учебе

НА ОХТИНСКОМ КОМБИНАТЕ

Ленинград — город славы, город-герой, колыбель пролетарской революции. Здесь великий Ленин подписал первые декреты советской власти. Здесь на подступах к Ленинграду, под руководством товарища Сталина были разбиты войска Юденича, здесь у ворот города-богатыря нашли себе могилу многие тысячи гитлеровских захватчиков. Воины советской армии отстояли город-красавец. Небо Ленинграда защищали славные сталинские соколы — советские летчики.

Сейчас, когда американские империалисты хотят развязать новую мировую войну, трудящиеся Ленинграда еще активнее ведут борьбу за мир, своим стахановским трудом крепят могущество социалистической Родины, всемерно помогая сталинской авиации. Тысячи рабочих, служащих, инженеров, техников активно работают в рядах Добровольного общества содействия авиации. На заводах, фабриках, в учреждениях и учебных заведениях созданы первичные организации, которые повседневно пропагандируют сталинскую авиацию, распространяют среди широких масс авиационные знания, развивают воздушный спорт.

Комитет Досава Охтинского комбината передовой в городе. Он возглавил всю работу членов Общества, имея во всех цехах и отделах своих уполномоченных — энергичных активистов, энтузиастов авиационного дела.

Опираясь на свой актив, на коммунистов и комсомольцев, комитет добился значительных успехов в работе. К 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции в члены Досава вступило много производственников. С каждым днем здесь ширится пропаганда авиационных знаний. Растут кадры пропагандистов сталинской авиации. Активист Досава, член ВКП(б), тов. Яковлева систематически проводит беседы на авиационные темы с рабочими и работницами своего цеха. Она разъясняет им цели и задачи Общества. Большую помощь комитету Досава оказывают активисты Общества, уполномоченные цехов тт. Корешков, Уварова, Моргасова, Козлов и другие.

Чтобы поднять организационно-массовую работу на высшую ступень и успешно множить ряды организации, комитет Досава решил провести ряд конкретных мероприятий. В один из воскресных дней была организована экскурсия на аэродром. Все ее участники с большим вниманием осматривали самолеты, слушали объяснения летчиков и техников, задавали вопросы, наблюдали за полетами и с огромным интересом слушали рассказы героев-летчиков о боевых эпизодах. После экскурсии число членов Досава значительно увеличилось. Многие из них вступили в кружки по изучению авиационной техники и успешно окончили их, овладев авиационными специальностям.

В настоящее время на комбинате и при районном комитете Досава организованы кружки парашютистов, авиамехаников, прибористов, радистов и авиамоделлистов, куда охотно вступает наша молодежь. Кроме того, стремясь привлечь трудящихся нашего предприятия любовь к авиации, возбудить в них интерес к авиационно-техническим знаниям, комитет часто организывает лекции, доклады, беседы и консультации. Для чтения лекций и докладов приглашаются лекторы городского и районного комитетов Досава, Военно-Воздушной академии и авиационных частей. В предоктябрьские дни члены Досава прослушали более 20 лекций на авиационные темы. Особый интерес у молодежи вызвали лекции по истории авиации, о новой авиационной технике, о героических боевых подвигах сталинских соколов в боях за Родину.

Чтобы обслужить всех желающих докладами и лекциями, комитет решил наиболее популярные лекции транслировать по радио. Это значительно расширило аудиторню, так как доклады и лекции слушались уже не только в цехах комбината, но и одновременно в общежитиях, на квартирах, в столовых.

В дни подготовки к выборам в местные Советы депутатов трудящихся первичная организация значительно оживила свою работу. Передовики производства вступают в члены Досава, умножая и укрепляя ряды Общества.

Н. СЕРОВ

В КОЛХОЗЕ

имени И. В. СТАЛИНА

Хорошей работой отметила 33-ю годовщину Октября первичная организация Досава колхоза им. И. В. Сталина села Федоровки Житомирской области. Она насчитывает несколько десятков человек. Среди них трактористы и ездовые, счетоводы и кладовщики, бригадиры, звеньевые и рядовые колхозники. В сельском клубе организован авиауголок. Активную помощь в работе комитета оказывают председатель сельсовета т. Кирик и председатель правления колхоза т. Голяк. Дважды в неделю по расписанию происходят занятия кружка по изучению авиационного мотора, которым руководит демобилизованный авиамеханик Иван Талько. Городской комитет Досава помог кружку, снабдив его литературой и наглядными учебными пособиями.

Члены кружка регулярно выпускают свой орган — стенную газету «Крылья Досава». В ней помещаются статьи и заметки о работе кружка, о лучших кружковцах, публикуются их фотографии. Газета во многом способствует работе кружка. В селе часто бывают лекторы городского комитета Досава. Они прочли колхозникам ряд лекций на авиационные темы.

Б. ЦВИЛЕВ



Выпускники-отличники Московского аэроклуба В. Косоногов (слева) и В. Королев после полетов.

В селе Заборье, Московской области, в перерыве между уроками активист Досава Е. Г. Пучков показывает школьникам способ изготовления бумажной модели самолета.

Фото В. Ольшевского



НОВЫЙ ОТРЯД МОЛОДЫХ АВИАТОРОВ

В Ташкентском аэроклубе закончился учебный год. К 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции аэроклуб подготовил и выпустил группу авиационных специалистов. Страна получила новый отряд авиаторов: пилотов, планеристов, парашютистов и наземных авиационных специалистов. Слесарь Безручко, литейщик Гаврин, котельщик Амнхманов, кочегар Каримов — передовики-стахановцы своих предприятий. Без отрыва от производства и с отличными показателями они завершили учебу в аэроклубе. Инженер-экономист Кирюхина, чернорабочий Кадыров и учащийся 19-й школы Асфандияров вместе сдавали выпускные экзамены. Все они успешно усвоили учебную программу и овладели авиационными специальностями в кружках. Они горят желанием трудиться и расширять свои знания в аэроклубе.

Члены Досава — выпускники республиканского аэроклуба и авиационно-технических кружков активно участвуют в подготовке к проведению выборов в местные Советы депутатов трудящихся.

СИГУНОВ

60 АВИАМОДЕЛЬНЫХ КРУЖКОВ

Встречая 33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, Ленинградский городской комитет Досава добился значительных успехов в развитии авиамоделизма. Сейчас в городе работают 60 авиамodelьных кружков. Авиамodelьная лаборатория Дворца пионеров имени А. А. Жданова не могла удовлетворить всех желающих и пришлось организовать заочные занятия на дому. Подготовлена группа инструкторов-общественников, которые вели занятия в кружках пионерских лагерей и детдомов. В честь 33-й годовщины Октября были проведены заочные состязания схематических моделей, а также городские состязания комнатных и кордовых летающих моделей. 175 авиамodelьистов, представивших 202 модели, участвовали в общегородских состязаниях по авиамodelьному. Установлено 22 новых городских рекорда и перекрыто 6 всесоюзных рекордов.

В. СКОБЕЛЬЦЫН

СТАХАНОВЦЫ — АКТИВИСТЫ ДОСАВА

Первичная организация Досава Станиславской ткацкой фабрики — лучшая в городе. Она создана лишь в конце июня 1950 года, но в ее рядах уже больше половины всех работающих на предприятии. С первых же дней существования организации работает парашютный кружок. Члены Досава так заинтересовались парашютизмом, что почти все вступили в этот кружок, которым руководит спортсмен-парашютист 1 разряда, член Досава тов. А. И. Громов, совершивший 200 парашютных прыжков. В организации широко развито социалистическое соревнование, а также заключено много индивидуальных соцдоговоров. Это послужило стимулом для значительного роста производительности труда. Многие стахановцы предприятия — члены Досава выполняют производственные задания на 150 и более процентов.

Комитет Досава оборудовал при фабрике авиауголок с авиавыставкой и приобрел хорошую авиационную библиотеку. Члены Общества и все работники предприятия знакомятся там с новинками авиационной техники и с развитием отечественной авиации.

В. КОСОГОРОВ

РЕКОРДЫ АВИАМОДЕЛИСТОВ

Николаевский областной комитет Досава организовал специальную авиамodelьную секцию, привлёк к работе широкий актив авиамodelьистов и совместно с областным отделом народного образования провел курсы по подготовке инструкторов авиамodelьизма 2-й и 3-й категории. Это позволило значительно улучшить авиамodelьную работу в области. В настоящее время в первичных организациях Досава, в школах и учреждениях работают авиамodelьные кружки. Кроме того, сформированы кружки заочного изучения авиамodelьного дела.

В текущем году во всех городах и районах области прошли местные авиамodelьные состязания и были проведены 6-е областные авиамodelьные состязания, в ходе которых установлено 18 рекордов.

Г. ЛУКАШЕВ

Навстречу выборами В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ

АГИТАТОР КАМОЗИН, ДВАЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

В Брянской области, как и во всей Российской Федерации, развернулась подготовка к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. В эти горячие дни летчик — дважды Герой Советского Союза Павел Михайлович Камозин на своем самолете доставляет в самые отдаленные пункты области предвыборную литературу. Вместе с тем, будучи активным агитатором, он разъясняет широким массам населения Сталинскую Конституцию и Положение о выборах.

Трудящиеся Брянской области хорошо знают своего знатного земляка. Жители города Бежицы избрали его депутатом городского Совета.

Павел Михайлович родился в г. Бежица. Еще будучи учеником ФЗО при паровозостроительном заводе «Красный Профинтерн», он начал заниматься авиамodelным спортом. С открытием планерной станции он осуществил свою заветную мечту — научиться летать самому. А когда в Бежице открылся аэроклуб, в числе первых его курсантов был Павел Камозин. После окончания аэроклуба Камозин два года работал общественником инструктором-летчиком. Но его не покидала мысль о полетах на боевых самолетах. И вот в 1937 году его зачислили в военное истребительное авиационное училище.

Великая Отечественная война застала П. М. Камозина, когда он уже в со-

вершенстве владел военным самолетом. Кубань, Крым, Украина, Днепр и Висла, наконец, Берлин — таков боевой путь отважного летчика. В боях за Родину Павел Камозин показал высокое мастерство, мужество, отвагу и героизм. Ряд боевых подвигов ярко характеризует его, как пламенного патриота своей Родины.

Однажды в боях за Керчь четверка истребителей под командой Камозина встретила 28 вражеских бомбардировщиков. Завязался воздушный бой. 10 машин врага было сбито, а остальные, сбросив бомбы на свои войска, трусливо бежали с поля боя.

В другой раз, поднявшись для выполнения очередного задания, Камозин обнаружил большой транспортный немецкий самолет, летящий под сильным прикрытием истребителей. «Большое, видно, начальство летит к линии фронта», — подумал Павел Камозин, и тотчас дал сигнал к атаке. Истребители врага не успели опомниться, как громадная машина уже пылала на земле. Сгорело 18 немецких генералов, а вместе с ними — большой груз железных крестов, которые они везли на фронт для награждения гитлеровских солдат и офицеров.

Павел Михайлович Камозин провел за годы Великой Отечественной войны более ста успешных воздушных боев, причем сбил лично 35 вражеских само-

летов и 13 — в группе с товарищами. Советское правительство высоко оценило боевые заслуги Камозина, присвоив ему звание дважды Героя Советского Союза и наградив многими орденами и медалями. 17 сентября 1950 года на центральной площади г. Бежицы дважды Герою Советского Союза тов. Камозину установлен бронзовый бюст.

После войны Камозин вернулся к мирному труду. Он перевозит на своем самолете грузы, почту, больных. Кроме того, он ведет большую общественную работу.

В 1948 году, когда организовалось Добровольное общество содействия авиации, Павел Камозин был избран членом оргбюро Досава Брянской области. Он принимал деятельное участие в создании первичных организаций Общества на фабриках и заводах, в школах и учреждениях, в колхозах и совхозах. Будучи ныне членом лекторской группы Брянского областного комитета Досава, он рассказывает населению о могуществе сталинского воздушного флота, постоянно прививает трудящимся любовь и веру в несокрушимую силу Советской Армии.

В. САВЧИШКИН

АКТИВИСТЫ ДОСАВА НА АГИТПУНКТАХ

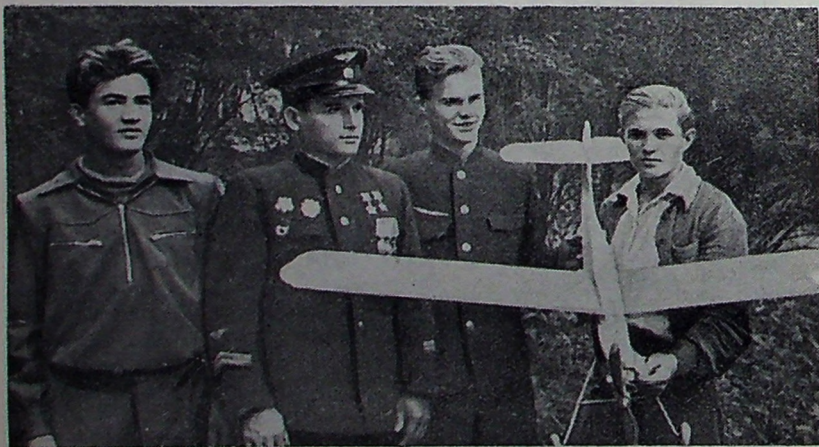
Активисты Досава Бикинского района Хабаровского края, используя опыт агитационно-массовой и пропагандистской работы в период, предшествовавший выборам в Верховный Совет СССР, активно включились сейчас в подготовку к выборам в местные Советы.

С помощью своих активистов комитеты первичных организаций Досава оборудовали на агитпунктах авиационные уголки, снабдили их библиотечками с авиационной литературой, установили фотопитрины, посвященные сталинской авиации. Активисты Общества проводят беседы с избирателями на авиационные темы, рассказывают им о задачах Досава.

Массовая агитационная работа широко развернулась и в колхозных организациях Досава. Агитколлектив первичной организации Досава при колхозе «Красный Пахарь» в селе Пушкино оборудовал в празднично украшенном помещении агитпункта авиауголок, снабдив его избирательной и авиационной литературой. Лекторы районного комитета Досава провели беседы о выборах и на авиационные темы.

Политический подъем, связанный с подготовкой к выборам в местные Советы, создает благоприятные условия для дальнейшего усиления организации Досава, их массовой и учебной работы. Активист райкома Досава Шебакин успешно руководит сейчас подготовкой авиамехаников, техник метеослужбы Ковалева ведет кружок метеонаблюдателей, председатель первичной организации 23-й школы Прокопенко организовал авиамodelный кружок, пользующийся большой популярностью среди колхозников нашего района.

В. КОРМИЧ



Авиамodelисты Дома пионеров г. Бежицы (Брянской обл.) встретились с летчиком — дважды Героем Советского Союза П. М. Камозиным.

Слева направо: авиамodelист Василий Антонов, дважды Герой Советского Союза П. М. Камозин, инструктор-авиамodelист Ю. М. Скотников и авиамodelист Анатолий Корчагин.

Фото Г. Черкасова

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСАВА КИЕВЩИНЫ

Трудящиеся советской Украины 17 декабря будут выбирать своих представителей в местные Советы депутатов трудящихся. Готовясь к встрече этой знаменательной даты, организации Досава Киева и Киевской области развернули активную деятельность. Областной комитет Общества принял специальное решение о задачах организаций Досава по подготовке к проведению предстоящих выборов.

Деятельное участие в подготовке к выборам в местные Советы принимают председатели городских и районных комитетов Досава. Председатель Печерского районного комитета Досава в городе Киеве т. Гуменный проводит среди избирателей района беседы, посвященные Сталинской Конституции, разъясняя положение о выборах в местные Советы. Тов. Бятец — председатель Сталинского районного комитета, являющегося передовой организацией Общества в Киеве, ведет большую агитационную работу в одном из жилых домов. Его беседы о Сталинской Конституции, о великих стройках коммунизма пользуются у избирателей неизменным успехом. Активную пропагандистскую работу проводит также председатель Васильковского районного комитета Досава тов. Каритюк. Эти председатели районных комитетов, а также многие активисты Общества оказывают помощь исполкомам местных Советов в составлении списков избирателей.

На многих агитпунктах городские и районные комитеты Досава организуют авиационные уголки и выставки, в которых показаны развитие отечественной авиации, а также дела и люди передовых организаций Досава области.

В связи с подготовкой к выборам в местные Советы областной комитет Досава организует 4-дневный агитационный полет под руководством Героя Советского Союза т. Канаева. Его участники посетят Корсунь-Шевченковский, Черкасский, Шполянский и Звенигородский районы Киевщины, где встретятся с передовиками сельского хозяйства и выступят перед ними с лекциями о героической сталинской авиации.

В эти дни заметно оживилась также работа Звенигородской районной организации Досава (председатель т. Бутковский). Первичная организация колхоза имени Шевченко — одна из лучших в районе. Члены этой первичной организации собственными силами оборудовали авиационную выставку в колхозном клубе, где читаются лекции на авиационные темы. Колхозная молодежь обучается в кружке авиамехаников. В Васильковском районе подготовлена большая группа парашютистов, члены которой ныне совершают прыжки с самолета.

В честь выборов в районах области будут проведены соревнования воздушных шаров.

С. Ф. БАСКАКОВ,
заместитель председателя
Киевского городского и областного
комитета Досава.

Навстречу выборам В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ

АГИТАТОРЫ КОЛХОЗА «ТРУД»

Организация Досава колхоза «Труд» Загорского района Московской области, значительно выросшая и организационно окрепшая за последнее время, активно включилась в подготовку к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Агитаторы — члены Досава — А. Кротов, А. Посконнов, В. Петровцев, Б. Кошелев беседуют с колхозниками о предстоящих выборах.

Молодежь колхоза увлекается парашютным спортом, изучает авиамотор,

овладевает авиационной техникой. В колхозе работает кружок радистов, которым руководит председатель организации т. Воронкин; приступают к занятиям кружки мотористов, парашютистов и планеристов. Имеются наглядные пособия — авиационный двигатель, парашют и радиоаппаратура.

Председатель колхоза Герой Социалистического Труда Иван Иванович Хренов принимает деятельное участие в работе организации Досава.

И. АНТОНОВА



Вверху — секретарь парторганизации колхоза «Труд» т. Николаев беседует с членами Досава — агитаторами по выборам в местные Советы депутатов трудящихся.

Внизу — практические занятия по сборке радиоприемника проводит руководитель кружка колхоза «Труд» тов. Воронкин.

Навстречу выборам В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ

В СТАРОМ УРАЛЬСКОМ ГОРОДЕ

Столетиями наш город Камышлов служил перевалочной базой на путях между Европой и Азией, но только при советской власти он превратился в крупный индустриальный центр сталинского Урала. О быстром развитии его культуры, промышленности, а также о росте населения свидетельствуют многочисленные транспаранты, плакаты, лозунги, диаграммы, украшающие в эти дни клубы, учреждения, предприятия и учебные заведения города.

Камышловцы вместе со всей страной с огромным подъемом готовятся к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. 17 декабря они еще раз продемонстрируют свою глубокую благодарность родной советской власти за ее преобразования, которые произошли в их жизни за последние тридцать три года.

Активное участие в подготовке к выборам принимает и городская организация Добровольного общества содействия авиации. Многие десятки ее членов работают агитаторами, заведующими агитпунктами, разъясняют трудящимся Сталинскую Конституцию. Положение о выборах в местные Советы. Свои беседы они, как правило, увязывают с теми задачами, которые стоят перед нашим Обществом, пропагандируют авиацию. Двадцать пять активистов первичной организации Досава педагогического училища в эти дни проводят беседы в цехах и рабочих общежитиях. Василий Нагибин, Галина Устьянцева, Алексей Гобов и другие — желанные гости у избирателей. Они рассказывают им о

сталинской авиации, знакомят с историей возникновения и развития Воздушного Флота СССР. Беседы этих активистов всегда привлекают большую аудиторию.

Многие наши активисты возглавляют агитколлективы. Умело развернул агитационно-массовую работу председатель комитета первичной организации железнодорожного училища № 1 тов. Окунов, являющийся членом городского комитета Досава. В план деятельности своего коллектива он ввел ряд лекций и докладов по авиации. Агитаторы знакомят избирателей с Положением о выборах, широко пропагандируют достижения отечественного самолетостроения, знакомят слушателей с новейшей авиационной техникой.

Подготовку к выборам в местные Советы наша организация Досава отмечает дальнейшим улучшением всей своей работы, вовлечением трудящихся в члены Общества, повышением качества обучения своих членов авиационным специальностям. На крупнейших предприятиях города мы организовали одиннадцать фотовыставок, экспонаты которых рассказывают о славном пути, пройденном сталинской авиацией, о героизме и мужестве советских летчиков. К всенародному празднику — дню выборов — многие первичные организации приурочивают выпуск нового отряда авиационных специалистов. В железнодорожном училище закончил учебу кружок по изучению самолета и мотора. В школе № 59 успешно заканчивает учебную программу кружок минимума авиацион-

ных знаний. Ко дню выборов кружковцы будут иметь в своих членских билетах отметки об успешном окончании учебы.

В ближайшее время городской комитет Досава наметил провести встречи избирателей с бывшими летчиками — участниками Отечественной войны, организовать лекции о приоритете русских ученых в создании самолетов, о могучем Военно-Воздушном Флоте СССР.

А. ПАРФЕНОВ

АГИТВЫЛЕТЫ САМОЛЕТА

Колхозы Курбского района Ярославской области выполняют почетную задачу — они отправляют картофель и другие овощи для трудящихся Мурманска и Ленинграда.

Чтобы знакомить колхозников с ходом выполнения сдачи этих важных для севера продуктов и для доставки агитматериалов по выборам в местные Советы депутатов трудящихся, Ярославский аэроклуб Добровольного общества содействия авиации выделил агитсамолет.

Пролетая над населенными пунктами района, над бригадами, работающими на полях, летчики сбрасывают с самолета свежие газеты. В каждую бригаду ныне укрупненных колхозов Курбского района были сброшены с самолета печатанные листовки с обращением углических колхозников о развертывании социалистического соревнования.

Эта работа агитсамолета способствовала быстрейшему присоединению колхозов Курбского района к вызову углических колхозников и принятию социалистических обязательств по сдаче хлеба государству.

А. МИТРОФАНОВ

С ПОМОЩЬЮ АКТИВА

Первичные организации Досава Дзержинского района г. Новосибирска успешно соревнуются в честь дня выборов в местные Советы. Авиамоделисты района обязались построить к дню выборов пятьдесят моделей самолетов.

Участник Всесоюзных авиамodelных соревнований А. Кузнецов организовал в 80-й школе новый кружок авиамodelистов. 15 ребят уже приступили к изготовлению схематических моделей самолетов.

Райком Досава провел совещание актива, на котором разработаны мероприятия ко дню выборов.

Активное участие в агитационной работе принимают спортсмены Досава инженеры Моноцков, Фурсевич, Феррейн, Кузнецов, Щербак и другие. Они разъясняют избирателям Положение о выборах, Сталинскую Конституцию, проводят беседы о достижениях советской авиации и о деятельности организаций Досава. Под руководством Моноцкова силами опытных спортсменов Досава построен планер. Ко дню выборов в местные Советы активисты решили изготавить еще один планер.

П. БУТОРИН



Бывший модельщик ХЭМЗ тов. П. Ф. Смелый, ныне штурман Харьковского аэроклуба, готовит курсантов к маршрутным полетам.



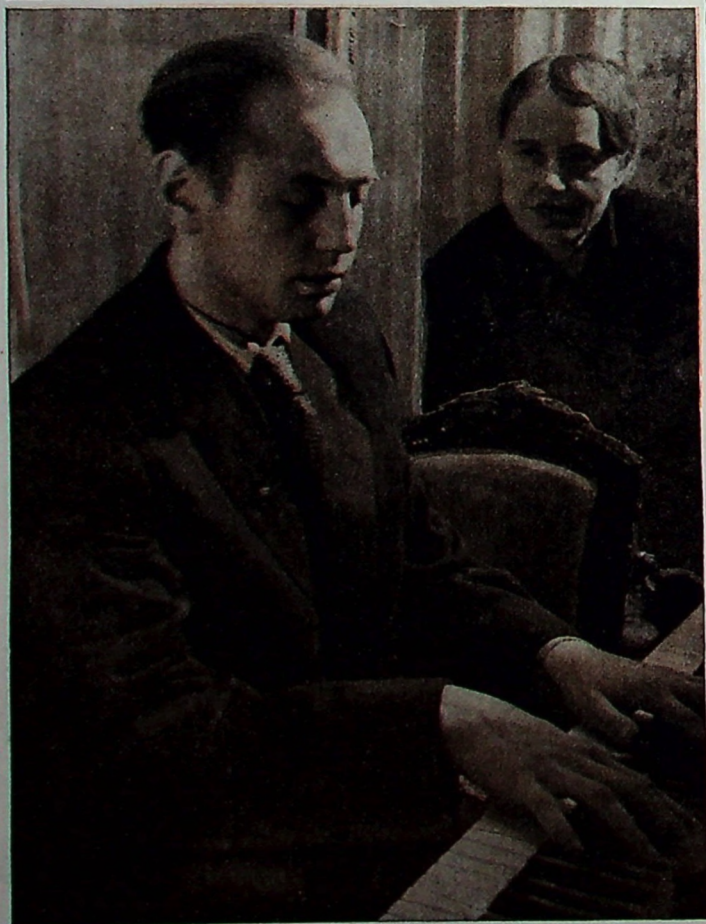
Активисты первичной организации Досава 1-й Ситценабивной фабрики (гор. Москва) изучают Положение о выборах в местные Советы депутатов трудящихся. Консультирует председатель комитета Досава Анатолий Бунаев — парашютист-спортсмен; имеющий на своем счету 105 прыжков.
Слева направо: Клавдия Галкина, Галина Арефьева, Раида Любовская, Клавдия Коновалова, Анатолий Бунаев, Юрий Гаврилин, Юрий Елисеев.

Фото В. Тюккеля

Лейчик-спортсмен

ГЕОРГИЙ ЧИННОВ

Фото В. Тюккеля



Георгию Николаевичу Чиннову 24 года. Он работает техником на автобазе Академии наук СССР. Добросовестный и аккуратный в работе, знающий во всех деталях автомобиль и двигатель, он не выпустит из своих рук ни одной машины, прежде чем не убедится в ее абсолютной надежности. Если осмотр или ремонт автомобиля поручен Чиннову, то водитель может потом уверенно сесть за руль: машина не подведет, не станет в пути, ей обеспечена длительная безотказная работа.

Будучи хорошим производственным и отзывчивым товарищем, комсомолец Г. Чиннов пользуется любовью и авторитетом среди членов ВЛКСМ и всех работников базы. Комсомольская общественность оказала ему большое доверие, избрав заместителем секретаря своей организации. Профсоюзный коллектив базы избрал его членом местного комитета. Свои общественные обязанности Георгий Николаевич умело

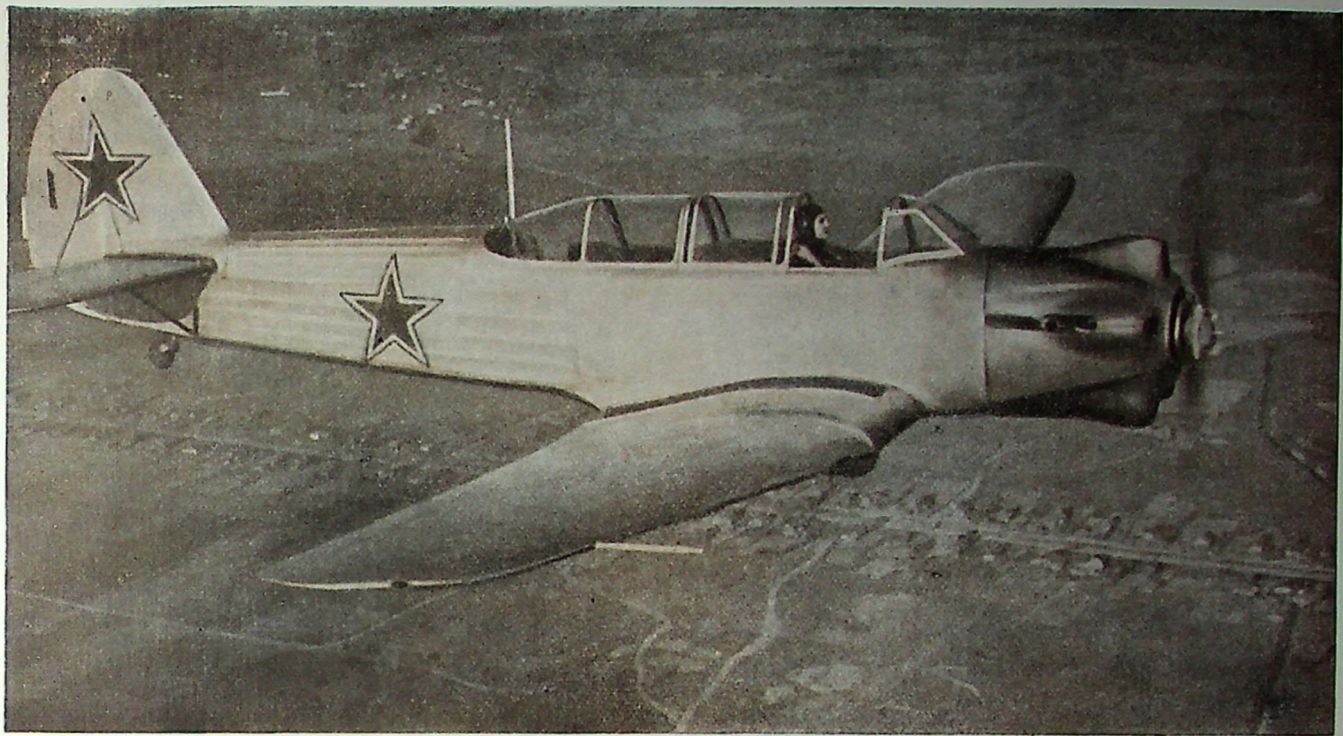
сочетает со служебными функциями.

Г. Чиннов — страстный любитель авиации. Все свои выходные дни, если позволяет погода, он проводит на Тушинском аэродроме. Да это и не удивительно: тот, кто однажды познакомился с воздушной стихией и научился покорять ее, уже никогда не сможет ее позабыть.

Еще в 1947 году, вступив в члены Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, Георгий Николаевич закончил без отрыва от производства курс летной подготовки. С тех пор

Вверху — комсомолец Георгий Чиннов проводит очередной технический осмотр автомобиля «Победа» на автобазе Академии наук СССР, где он работает техником.

Внизу — Елизавета Христофоровна любит послушать игру сына. Мать и сын пользуются каждой свободной минутой, чтобы посвятить ее любимому искусству.



он непрерывно совершенствует свое летное мастерство. Под руководством своего инструктора, абсолютного чемпиона СССР по спортивным самолетам А. И. Бодрягиной, Г. Чиннов отлично освоил технику пилотирования па спортивных самолетах По-2, УТ-2, Як-12, Як-18. Общее количество налетанных им часов уже перевалило за 200. Но Георгий Николаевич этим не довольствуется. Помимо самолета, он овладел также искусством парения на планерах и совершил 27 прыжков с парашютом.

В часы досуга и отдыха, в домашней обстановке, Г. Н. Чиннов садится за фортепиано. Он большой любитель музыки и обнаруживает незаурядные способности в музыкальном искусстве. Любовь к музыке с раннего детства воспитала в нем его мать — Елизавета Христофоровна, работающая старшим лаборантом в центральной химической лаборатории Геологического института. Мать и сын — большие друзья. Общая любовь к музыке связывает их еще теснее. Вечерами, когда Георгий садится за инструмент, Елизавета Христофоровна неизменно является его внимательной и участливой слушательницей, помогая сыну совершенствовать и развивать свое художественное дарование.

Вверху — летчик-спортсмен Георгий Чиннов пилотирует спортивный самолет Як-18. Занимаясь любимым спортом, он непрерывно совершенствует свое летное мастерство, посвящая этому значительную часть своего досуга.

Внизу — Георгий Чиннов перед полетом на планере. Не ограничиваясь пилотированием самолетов, он стремится овладеть всеми видами летного искусства.





Спортсменки-парашютистки Добровольного общества содействия авиации, совершающие рекордные ночные затяжные прыжки с парашютом.
Слева направо: А. К. Суганова — студентка Педагогического института (Магнит-Када, Дагестанская АССР), Н. А. Кончава — пом. художника Центральной студии документальных фильмов (Москва), М. И. Никитина — техник авиационного завода (Москва), В. М. Володежанина — по-

мощник бухгалтерского отделения Госбанка (Ижевск, Удмуртская АССР), Е. Н. Вадичицкая — заслуженный мастер спорта, старший инженер конструкторского бюро (Москва), А. Д. Гусарова — мастер спорта (Сталино), Л. А. Васильенко — работница чулочной фабрики (Могилев, Белорусская ССР), В. М. Секуверстова — работница машиностроительного завода (Омск), Г. Б. Паксечка — мастер спорта (Москва).

Фото И. Цыганко



В организации ДОСАВ

ЗА ДЕЙСТВЕННУЮ ПРОПАГАНДУ АВИАЦИОННЫХ ЗНАНИЙ И ВОЗДУШНОГО СПОРТА

Б. СЕРЕБРЯКОВ

председатель Куйбышевского областного комитета Досава

В ДЕКАБРЕ прошлого года, обсуждая состояние агитационно-пропагандистской работы в Куйбышевской организации Досава, Центральный комитет Добровольного общества содействия авиации отметил некоторое ее оживление и указал на ряд существенных недостатков. ЦК Досава указал тогда на слабую лекционную работу комитета, на неудовлетворительное состояние учебы в кружках. При многих местных комитетах отсутствовали секции, совершенно неудовлетворительно была поставлена пропагандистская работа в районах, не имеющих штатных работников, и т. д. Одновременно ЦК Досава определил важнейшие задачи Куйбышевской организации Досава в области пропаганды авиационных знаний и авиационного спорта и обязал областной комитет шире использовать весь арсенал агитационно-пропагандистских средств, которыми мы располагаем.

Опыт минувшего года наглядно показал нам, как конкретная и действенная агитация и пропаганда обеспечивают успех любого мероприятия, проводимого комитетами Досава. Приведем примеры из повседневной практики нашей работы.

В Дубово-Уметский район нашей области приехал лектор — общественник Досава инженер Меркулов. Он побывал в трех кустах, объединяющих 12 укрупненных колхозов этого района. Его лекции о современных реактивных самолетах сопровождались демонстрацией учебного кинофильма и вызвали большой интерес у колхозников. Но Меркулов не ограничил свою деятельность чтением лекций на специальную тему. Он рассказал слушателям о целях и задачах Добровольного общества содействия авиации и о тех реальных возможностях, которыми располагают колхозники для учебы в организациях Досава. Меркулов помог райкому Досава создать небольшой агитколлектив, который уже после отъезда лектора провел в колхозах района 70 докладов и бесед, причем с девятью докладами выступил председатель Дубово-Уметского райкома Досава т. Антонов.

Результаты всей этой агитационно-разъяснительной работы сказались уже в том, что районная организация Досава в течение одного квартала выросла почти вдвое, причем были созданы 22 новые первичные организации. Колхозная молодежь потянулась в кружки Досава, стремясь к овладению основами авиационного дела. Взрослое население колхозов требует сейчас от райкома Досава, чтобы он почаще устраивал популярные лекции и беседы о развитии отечественной авиации. Культурный уровень современного колхозника определяет его возросшую любознательность: он хочет знать принципы действия реактивного двигателя, роль авиации в народном хозяйстве, в борьбе за высокий урожай и т. д. Кому, как не организациям Досава, удовлетворять этот законный интерес?

А вот другой пример, показывающий более широкое использование агитационно-пропагандистских средств при проведении массового мероприятия. Накануне Дня Воздушного Флота СССР, выступая с докладами и беседами в различных клубах, в цехах заводов и аудиториях учебных заведений, наши лекторы и беседники напоминали слушателям о предстоящем празднике и приглашали их принять в нем участие. Свыше пятнадцати тысяч трудящихся пришли на аэродром,

чтобы посмотреть мастерство воздушных спортсменов аэро-клуба.

Но внимание зрителей было приковано не только к тому, что творилось в небе. Они наглядно увидели нашу авиационную технику, ознакомились с большой авиационной выставкой, демонстрирующей работу организации Досава, — ее



Днепропетровский аэроклуб. Закончили учебные полеты. Курсанты аэроклуба помогают технику осматривать самолет.

Студентке МГУ Аде Каспаровой 20 лет. С 1950 года она занимается парашютным спортом в Московском аэроклубе и уже имеет 19 парашютных прыжков.

Фото Ф. Задорина.



посетило около семи тысяч человек. У стола справок: «Как поступить в аэроклуб?» молодежь беседовала с летчиками и инструкторами, подробно расспрашивая об условиях приема в аэроклуб. За один только День Воздушного Флота в адрес аэроклуба поступило много заявлений молодых куйбышевцев, пожелавших стать пилотами, планеристами и другими авиационными специалистами.

Праздник на аэродроме, большая передвижная выставка Досава в городском парке, встречи летчиков с молодежью в школах, на предприятнях, где мы демонстрировали кинофильмы на авиационные темы, — все это послужило мощным стимулом к оживлению всей практической деятельности организации Досава.

Можно привести десятки примеров, наглядно иллюстрирующих роль пропаганды в укреплении всей агитационно-массовой и учебной самостоятельности организаций Досава. Благодаря широкой агитационно-массовой работе, проведенной нашей авиамodelьной секцией, количество кружков в школах области увеличилось в сорок раз, причем не малое их количество имеется в сельских районах, где колхозная детвора впервые приобщается к авиамodelизму. Теперь мы уже имеем возможность проводить местные отборочные состязания авиамodelистов, выявлять чемпионов района и приглашать их на состязания в Куйбышев.

Наиболее сильную и организованную группу пропагандистов представляют лекторы областного комитета Досава. Еще в прошлом году мы создали первую инициативную группу лекторов, куда вошли офицеры запаса Военно-Воздушных Сил, работники авиационной промышленности, преподаватели аэроклуба и Авиационного института — всего 12 человек. Уже первые выступления лекторов Досава — инженера Меркулова, мастера планерного спорта Юдина, генерала Ярошенко, преподавателя Авиационного института Старостина и работника аэроклуба Герасимова — вызвали большой интерес у слуша-

телей и получили хороший отзыв многих первичных организаций Общества.

Выполняя указание Центрального комитета Досава, мы наладили связь с областным отделением Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний. Связь эта выражается в том, что военная секция этого Общества дает консультации лекторам Досава, помогает им готовить содержательный материал и проводить лекции на высоком идейном уровне.

Учитывая набор молодежи в аэроклуб и развертывание кружковых занятий, наши лекторы совместно с беседчиками — работниками аэроклуба — выступали в последнее время преимущественно перед выпускниками средних школ и на различных молодежных вечерах в клубах города и области. Наши лекторы выступали в Сызрани, в Кинель-Черкасском, Камышинском, Борском и других районах области, где они по заданию обкома Досава проверяли также работу первичных организаций, помогали наладить учебу в кружках.

Сочетая устную и наглядную пропаганду, мы часто демонстрируем учебные кинофильмы. Так, например, в красных уголках цехов завода им. Сталина выступления наших лекторов сопровождалось показом учебных кинофильмов. Эти фильмы просмотрело более двух тысяч рабочих. По просьбе партийных и советских работников Куйбышева наш лектор дважды выступал перед работниками обкома и горкома ВКП(б), а также горисполкома с докладом «Реактивный двигатель и самолет». Эта лекция также сопровождалась демонстрацией популярного учебного кинофильма.

Центральный комитет Досава подчеркнул значение широкой организации пропаганды авиационных знаний в тех районах, где комитеты Досава не имеют штатных работников и где особенно остро ощущается нужда в пропагандистских кадрах. Обком Досава специально командировал в такие районы группы лекторов и беседчиков, снабдив их учебными авиационными фильмами. Инструктор аэроклуба т. Ильясов в Сергиевском районе и офицер запаса Уваров в Петровском районе выступали с докладами и беседами в школах и в сельских клубах, а также помогли местным комитетам Досава наладить учебу в кружках.

Наглядная агитация, проводимая областным комитетом Досава, идет преимущественно по линии создания авиационных уголков и выставок. Силами активистов в первичных организациях области создано 165 авиационных уголков. В Кинель-Черкасском сельскохозяйственном техникуме (председатель комитета т. Поляков), в одиннадцатом Стройтресте (председатель т. Худяков) авиационные уголки, располагая различными наглядными пособиями, пользуются большой популярностью среди членов Досава. В таких уголках комитеты Досава могут проводить занятия кружков.

Рост количества авиационных уголков и улучшение их работы тормозится отсутствием необходимых наглядных пособий. Два-три плаката и весьма ограниченная библиотека авиационной литературы — это очень мало для создания авиационного уголка в первичной организации. Организаторский и пропагандистский отделы Центрального комитета Досава должны принять меры для снабжения авиационных уголков необходимыми пособиями, литературой, плакатами и т. д.

Вместе с тем факты говорят о том, что многое можно сделать и на местах. От нас самих зависит умелое и оперативное использование средств наглядной агитации и пропаганды — местной печати, радио, кинофильмов, передвижных выставок в рабочих клубах и т. п.

В деятельности Досава большое место занимает проведение различного рода состязаний. Одна из важнейших задач нашей пропаганды должна заключаться в том, чтобы придать нашим состязаниям и соревнованиям наглядный характер, популярно демонстрировать нашу практическую работу населению, показывать успехи и достижения наших спортсменов и активистов.

Широкая и разнообразная агитационно-пропагандистская работа должна пронизывать всю деятельность Общества. Опыт показывает, что любой комитет, какую бы работу он ни проводил, может и должен использовать ее для пропаганды важнейших задач Досава. Только в этом случае наша пропагандистская работа достигнет своей главной цели, т. е. привлечет в Досав новые тысячи трудящихся и будет всемерно содействовать широкому распространению авиационных знаний в советском народе.

АКТИВ—НАША ОПОРА

Из опыта работы Харьковского областного комитета Досава

Прошло два года с тех пор, как в Харьковской области развернуло работу Добровольное общество содействия авиации — срок вполне достаточный для того, чтобы можно было подвести некоторые итоги и обобщить опыт, накопленный нами за это время.

Тысячи трудящихся — передовиков промышленности и сельского хозяйства, рядовых рабочих и колхозников, инженеров и служащих, студентов и других учащихся — пришли в Досав, чтобы активной работой в Обществе внести свой вклад в дело дальнейшего развития нашей могучей сталинской авиации.

Под руководством обкома КП(б)У Харьковская областная организация Досава в этом году добилась значительных успехов и заняла первое место в социалистическом соревновании областных организаций Общества Украины. Наша областная организация завоевала переходящее Красное Знамя республиканского комитета Досава.

Как мы добились таких успехов?

В основе всей деятельности Харьковской областной организации Досава лежат решения Всесоюзного и Республиканского Советов Добровольного общества содействия авиации, а также постановление областной конференции Досава.

Областной комитет Общества все свои усилия направил на то, чтобы повсеместно создавать полнокровные первичные организации и систематически пополнять ряды Общества. Другая очень важная задача, которую поставил перед собой областной комитет, заключалась в широком развертывании пропаганды авиации и распространении авиационных знаний среди членов Общества и населения, в подготовке авиационных специалистов и развитии воздушного спорта. Естественно, что выполнить все это мы могли, только опираясь на широкий общественный актив.

Областной комитет Досава уделял и продолжает уделять много внимания воспитанию активистов-общественников, созданию крепкого актива в каждой первичной организации, при каждом районном и городском комитете Общества.

Работники областного комитета Общества побывали в низовых коллективах, где познакомились с людьми, изучая их на конкретных делах. Нам удалось подыскать активистов, желающих работать в нашем Обществе. Этот актив стал опорой всех организаций Досава области. Он помогал и помогает нам создавать первичные организации, вовлекать трудящихся в члены Общества, повышать интерес к авиации, распространять авиационные знания.

Большинство членов областного комитета Досава и многие из работников его аппарата прикреплены к определенным районам и несут ответственность за развитие в них работы Досава. Эти товарищи внимательно следят также за деятельностью районных комитетов Досава, находясь в курсе всех их дел, помогают им, присутствуют на заседаниях. Приезжая в районы, члены областного комитета или его работники каждый раз проводят с местным активом семинары, на которых учат активистов, как планировать свою работу, как руководить занятиями авиакружков и т. д.

Так, например, старший инженер-инструктор областного комитета Досава Кричевский провел в Купянском районе семинар с председателями комитетов первичных организаций на тему «Планирование работы первичных организаций». Семинар этот во многом помог улучшить работу Купянской районной организации.

Приведем другой пример. Отстающим по работе Досава долгое время считался Дергачевский район. Для помощи ему выехал член областного комитета Пресняков. Он собрал там председателей комитетов первичных организаций, провел с ними инструктивное совещание по вопросу об организации социалистического соревнования и проверке выполнения взятых на себя обязательств. Затем он помог спланировать работу низовых коллективов в колхозах. Конкретная, практическая помощь дала свои положительные результаты. Было создано много авиационных кружков (раньше их в районе не было), там уже начались занятия. Первичные организации Досава значительно улучшили пропаганду авиации; об этом говорят хотя бы такой



Вверху — начальник поезда Харьков—Симферополь П. Т. Гусаров докладывает председателю Крымского областного комитета Досава В. И. Цыбину о прибытии поезда, обслуживаемого бригадой Досава резерва проводников Южной железной дороги.

Внизу — инструктор-общественник Зиневского районного комитета Досава (Харьковской области) тов. Багацкий объясняет членам кружка устройство авиационного мотора.

факт: в 1950 году было проведено 38 докладов и лекций, 22 беседы на авиационные темы, в то время как в прошлом году пропагандистская работа в районе почти не велась.

За 1950 год областной комитет Досава организовал 48 выездов в районы области и 40 — на предприятия Харькова. Кроме того, мы регулярно собираем активистов-общественников, анализируем с ними работу комитетов первичных организаций и намечаем новые мероприятия. Так, в марте этого года на собрании актива был сделан доклад о ближайших задачах Общества. В обсуждении его принимали участие многие активисты. Они поделились своим опытом, внесли немало ценных советов и предложений, которые мы в дальнейшем реализовали. Такая форма воспитания актива оживляет и помогает улучшить всю деятельность наших организаций.

Регулярно созываются заседания областного комитета Досава. К каждому заседанию заранее тщательно готовятся проекты решений. Так, например, инструктор оргмассовой работы областного комитета тов. Каток на месте ознакомился с положением дел в первичной организации Машинострои-

тельного завода (председатель комитета тов. Куликов) и оказал ей помощь. Затем тов. Каток подготовил все необходимые материалы о работе этой первичной организации. В повестку дня заседания областного комитета Досава был включен отчет председателя комитета заводской организации. Такая тщательная, продуманная подготовка вопроса позволила комитету принять решение, которое конкретно указывает, как улучшить деятельность первичного коллектива Досава.

Но одних решений еще недостаточно. Лишь умело поставив контроль за их выполнением, можно добиться известных результатов. Через определенное время после принятия решения мы вновь возвращаемся к нему и уже конкретно устанавливаем, что именно сделано по данному решению. Если дело касается районных или первичных организаций, мы направляем туда своих инструкторов, и они на месте знакомятся с тем, как выполнено решение обкома.

Расскажем еще об одном важном деле. Из районных комитетов Досава к нам прибывают протоколы и планы работ, которые периодически рассматриваются и обсуждаются нами на совещаниях. Это делается для изучения наиболее ценного опыта и для знакомства со всеми местными организациями. В нынешнем году, например, на таких итоговых совещаниях много внимания было уделено организации на местах социалистического соревнования на лучшую постановку авиационно-массовой работы.

Раз в три месяца областной комитет подводит итоги социалистического соревнования между районными комитетами Досава и сообщает результаты местным партийным и советским организациям, а также комитетам Досава. Таким образом, мы всегда имеем возможность подтянуть отстающие организации до уровня лучших, передовых.

Пропагандой авиации занимаются пропагандистская секция областного комитета и лекторские группы районных комитетов Досава. Таких групп у нас насчитывается 39. Ведут более широкую пропаганду авиации и распространяют авиационные знания среди членов Общества и населения также активисты-общественники: офицеры запаса, специалисты авиационной науки и техники, представители воинских частей, а также активисты, не имеющие специальной авиационной подготовки. Областной комитет хорошо понимает важность пропагандистской работы, и этот участок находится у него под тщательным наблюдением. В помощь районным лекторским группам мы подготовили 22 лекции на различные авиационные темы. К разработке лекций и докладов мы привлекаем работников учебных заведений. Так, например, профессор Харьковского авиационного института тов. Неман приглашен консультантом пропагандистской секции областного комитета Досава.

За последние девять месяцев у нас было проведено более 3000 докладов, лекций и бесед. За то же время проведены и другие массовые мероприятия, пропагандирующие авиацию. По области было организовано более пятидесяти авиационных выставок, а при первичных организациях — 403 авиационных уголков. Почти все первичные организации Общества приобрели авиационную литературу, плакаты, наглядные пособия. Пропаганда авиации и популяризации задач Добровольного общества содействия авиации служат также устраиваемые областным комитетом массовки и народные гуляния, на которых летчики-спортсмены демонстрируют свои достижения, экскурсии, встречи с Героями Советского Союза, состязания, выступления по радио и в печати.

В этом году было проведено более двадцати встреч с Героями Советского Союза, 30 экскурсий и состязаний, две авиационные массовки, в которых участвовало свыше 6000 человек. Примером того, как следует вести пропагандистскую работу, могут служить встречи Героев Советского Союза тт. Филиппова и Павлушкина с молодежью Харькова. В 1950 году они более 20 раз выступали с докладами и беседами об авиации на предприятиях города, в институтах и школах, в колхозах районов. В систематической пропаганде авиации принимают участие все члены областного комитета Досава. Только в текущем году они прочли 312 лекций и докладов в районах области и города.

Наш областной комитет много заботится о создании в первичных организациях Общества кружков по первоначальному обучению различным авиационным специальностям. В таких кружках члены Общества знакомятся с авиационной техникой. Сейчас занимаются уже тысячи человек. Для нормальной работы этих кружков подобраны руководители из

числа демобилизованных воинов и работников авиационных учреждений. Организация учебы членов Досава — важнейшее дело для областного комитета Общества. Поэтому нами созданы десятки авиационных классов, оборудованных необходимыми наглядными пособиями и материальной частью. Лучшими руководителями-общественниками являются: начальник радиоузла техникума связи, старшина запаса т. Бельный, начальник метеостанции, старший техник-лейтенант запаса т. Клименко; капитан запаса т. Коротенко, преподаватель средней школы Купянского района, капитан запаса т. Травенко. В течение этого года большое количество членов Досава закончило обучение в кружках; много членов Общества продолжает еще учиться в них. Однако мы считаем, что к занятиям в кружках надо привлечь еще больше членов Досава.

Неоценимую помощь в нашей работе оказывают нам партийные, советские, профсоюзные и комсомольские организации области. Так, например, в этом году обком КП(б)У трижды слушал отчет о работе Досава в области и принял конкретные решения по ее улучшению. Все это способствовало тому, что ряд районных и первичных организаций Общества добился значительных успехов в работе.

Возьмем, например, Дзержинский районный комитет Досава г. Харькова (председатель комитета тов. Пресняков). В районе созданы первичные организации, насчитывающие много членов. Районный комитет регулярно созывает заседания комитета, ежемесячно планирует свою работу. Создан большой актив. В первичных организациях района ведется большая работа по пропаганде авиации. В районе есть своя лекторская группа. В первичных организациях лекторы-общественники прочли 84 лекции и 91 доклад на авиационные темы. Силами актива первичных организаций проведена 141 беседа на различные авиационные темы, организовано 6 встреч с Героями Советского Союза, 3 экскурсии на аэродром Досава. В первичных организациях района оборудовано 32 авиауголка и 11 авиавыставок.

Для организационно-массовой пропагандистской и кружковой работы мы располагаем соответствующей материальной базой: авиационными моторами, учебными самолетами, радиостанциями и схемами.

В работе отдельных первичных организаций Харькова немало выдающихся достижений. Надо указать на инициативу организации Досава резерва проводников Южной железной дороги. Ею оборудован поезд имени Досава, обслуживаемый бригадой стахановцев — членов Общества. В поезде есть плакаты, выставки, библиотеки; беседы по авиации транслируются по радио. Все вагоны оформлены эмблемами Досава. По производственным показателям бригады этого поезда — лучшие на Южной железной дороге.

Следует отметить также хорошую работу цеховой первичной организации Досава сталелитейного цеха Харьковского тракторного завода. Молодой сталевар коммунист Иван Демьянович Коростышев выполняет свое производственное задание на 220 процентов. Его избрали председателем комитета цеховой организации Досава, и он, безусловно, оправдывает доверие избирателей. Цеховая организация Досава, работу которой возглавляет тов. Коростышев, — крупнейшая на заводе. В цехе хорошо организована агитационно-массовая работа, рабочим разъясняются задачи, стоящие перед Обществом; в двух авиационных кружках занимаются члены Досава, оборудован авиационный уголок, снабженный авиационной материальной частью, литературой и наглядными пособиями. Первичная организация цеха работает по ежемесячному плану. Регулярно проводятся собрания членов Общества. Работа цеховой первичной организации Досава систематически освещается в заводской и цеховой печати.

Харьковская областная организация добилась успехов в своей работе. Но это еще не значит, что у нас нет серьезных недостатков. Надо признать, что в сельских районах еще слабо ведется работа по созданию первичных организаций в колхозах, совхозах, МТС и ЛЗС. К участию в Обществе мало привлекаются авиационные учебные заведения, работники авиационной промышленности, работники ГВФ. Недостаточное внимание уделяется также первичным организациям на крупнейших предприятиях Харькова. Над устранением этих серьезных недостатков нам предстоит еще много и плодотворно поработать.

И. РЯЩЕНКО,
председатель Харьковского областного комитета Досава.

ВЫШЕ УРОВЕНЬ АВИАЦИОННОЙ РАБОТЫ

А. И. ЕЛИСЕЕВ
секретарь Химкинского ГК ВКП(б)

Народы нашей социалистической Родины горячо любят сталинскую авиацию, всемерно способствуя ее развитию и укреплению. Настойчиво борясь за выполнение пятилетнего плана, советские люди успешно овладевают воздушным спортом, активно участвуют в массовой авиационной работе.

Партийные организации Химкинского района уделяют большое внимание работе Добровольного общества содействия авиации и развитию в районе авиационного спорта.

Под руководством партийных организаций низовые коллективы Досава сумели широко развернуть авиационно-массовую работу среди трудящихся. Хорошо работают первичные организации Досава машиностроительного завода, Крюковской стеклотрубопроводной фабрики, совхоза «Общественник» и другие. Эти коллективы прочно удерживают за собой славу лучших в районе.

Наилучшие показатели в работе имеет первичная организация Досава машиностроительного завода, которая создала четыре авиационных кружка; в них обучается более ста человек. В заводском клубе всегда можно прослушать лекцию или доклад на авиационную тему. Работа организации широко освещается в заводской печати. Партийное бюро выделило комитету Досава 15 коммунистов и оказывает постоянную помощь председателю комитета т. Тучину. В настоящее время в члены Общества вступило 40 процентов рабочих и служащих завода.

Много внимания уделяет работе комитета Досава парторганизация Крюковской стеклотрубопроводной фабрики. Более 70 процентов всех рабочих предприятия являются членами Общества. Хорошо работает парашютный кружок. Активисты-общественники регулярно проводят беседы и доклады среди коллектива фабрики.

Партийная организация Центрального научно-исследовательского лесохимического института (секретарь т. Худякова) не раз обсуждала вопрос о работе комитета Досава. Многие коммунисты работают руководителями кружков. Имеется хорошо оборудованный авиационный класс, в котором ведут свою работу авиационные кружки.

В районе создана хорошая лекторская группа. Ее члены проводят большую работу по пропаганде авиации среди членов Досава и населения. В текущем году прочитано уже около 300 лекций и докладов, неизменно вызывавших интерес у слушателей.

Горком ВКП(б) повседневно контролирует работу первичных организаций Общества. Тем партийным организациям, которые не уделяют достаточного внимания этой работе, горком ВКП(б) своевременно указывает на необходимость ее улучшения. Большое внимание партийному руководству коллективами

Досава было уделено пятой городской партийной конференцией, состоявшейся в текущем году.

Большую роль в деле активизации деятельности первичных организаций Досава сыграло районное собрание актива членов Общества. В докладе секретаря горкома ВКП(б) на этом собрании, а также в выступлениях членов Общества — партийных работников — были подвергнуты резкой критике организации, ослабившие работу. На этом же собрании лучшие коллективы Общества обменивались опытом работы.

Значительное внимание уделяет работе Досава и Химкинский районный совет депутатов трудящихся. В марте текущего года Райсовет заслушал отчет председателя Химкинского городского комитета Досава т. Степанченко.

С целью улучшения деятельности сельских организаций Досава принято решение широко практиковать шефство низовых коллективов Общества промышленных предприятий и учреждений над сельскими организациями. Большим недостатком в работе районного комитета Досава следует признать тот факт, что только в половине колхозов созданы первичные организации Общества, но и те до сих пор еще не развернули свою работу. В этом, безусловно, повинен не только городской комитет Досава, но и сельские советы и партийные организации.

Мы должны добиться такого развертывания работы, чтобы полностью удовлетворить желание нашей молодежи овладеть воздушным спортом. Необходимо еще выше поднять авторитет Досава и значительно улучшить работу комитетов первичных организаций. Мы стремимся поднять нашу деятельность на еще более высокую ступень с тем, чтобы сохранить за собой переходящее красное знамя, завоеванное химкинской организацией Досава.



Вверху — члены комитета первичной организации Досава механического завода в Химках (Московск. обл.) совместно с представителем комсомольской организации обсуждают план работы кружков авиационных знаний. Слева направо: член комитета т. Зубарев, зам. председателя комитета т. Сергеев, руководитель кружка т. Табаков, предс. комитета Досава т. Голенков, члены комитета тт. Васильева и Егоров, член Бюро комитета ВЛКСМ т. Зичев. Внизу — председатель комитета первичной организации Досава Лесохимического института в Химках т. Косырьков объясняет устройство радиопередатчика научным сотрудникам института — членам Досава тт. Плаговой, Каприковой, Кремневой, Забелло и Фоминой.

Фото В. Ольшевского

КАК МЫ УСТАНОВИЛИ НАШИ РЕКОРДЫ

ОСЕНЬЮ 1950 года спортсменки-парашютистки Добровольного общества содействия авиации совершили выдающиеся рекордные ночные прыжки с высоты 5600 метров, пролетев в свободном падении 3533,3 метра, и с 6300 метров с немедленным открытием парашюта. Кроме того был произведен одиночный затяжной рекордный прыжок с высоты 6000 метров со свободным падением 4820 метров.

Подобных прыжков еще не знала история парашютного спорта. Будучи тренером группы и участницей прыжков, я хочу рассказать о подготовке и выполнении этих необычных рекордов.

Состав группы не был однороден. Более половины участников съехались из разных областей Советского Союза. Среди них три мастера спорта, Г. Пясецкая, А. Гусарова и я, спортсменки М. Никитина и В. Селиверстова, имевшие по 80—100 прыжков, А. Султанова и И. Коняева, совершившие немногим более 50 прыжков, Л. Василенок, у которой 44 прыжка, и В. Вологжанина, сделавшая всего 34 прыжка. Большинство — молодежь, отличившаяся на соревнованиях, посвященных 20-летию советского парашютизма.

Е. Н. ВЛАДИМИРСКАЯ
заслуженный мастер спорта

Неоднородный по уровню подготовки состав требовал обдуманной и в то же время не слишком большой программы тренировки. В плане мы предусмотрели теоретические занятия, наземную подготовку, тренировку в барокамере и групповые тренировочные прыжки с задержкой раскрытия парашюта в 20, 30 и 40 секунд.

Тренировка и рекордные прыжки производились с парашютами серийного производства. Барографы ставились уже во время тренировочных прыжков, чтобы участницы привыкали к этому добавочному грузу, а также для контроля режима падения. Секундомеры крепились легким ремнем к ладони левой руки.

При тренировочных затяжных прыжках после раскрытия парашюта оставался большой запас высоты. В дневное время высота открытия была 1500 метров, в ночное — 2000. С целью контроля полуавтоматы ставились на 500 метров ниже указанных высот. Отсчет времени свободного падения производился устно, но одновременно включался се-

кундомер. Контроль за техникой свободного падения производился с самолета, с земли и по контрольной барограмме.

Во время тренировки парашютистки оставляли самолет с интервалами в одну-полторы секунды; производилось два захода, в каждый из которых прыгала группа в 4—5 человек.

Состав группы прыгающих первого и второго захода, а также очередность оставления самолета участницами при каждой тренировке менялся. Из открытой двери самолета я могла следить за свободным падением парашютисток с момента оставления ими самолета до раскрытия парашюта. Это давало возможность лучше контролировать стиль и точность выполнения затяжных прыжков каждой участницы. Прыгая последней во втором заходе, во время свободного падения, мне иногда удавалось не терять из вида идущую впереди меня спортсменку.

То, что высота для раскрытия парашюта была установлена в 1500—2000 метров от земли, положительно сказалось на выполнении тренировочных прыжков. Парашютистки могли смело искать наимыгоднейшее положение тела при свободном падении и раньше орока не браться за вытяжное кольцо.

После каждой тренировки мы делали подробный разбор выполнения прыжков всеми участницами. Это помогало устранять ошибки. Особое внимание обращалось на то, чтобы не попадать в штопорное положение, а если это случится, — скорее выходить из него.

В первый день подготовки свободное падение почти у всех было беспорядочным. В результате тренировок спортсменки успешно освоили технику затяжных прыжков, а некоторые выработали свой собственный стиль свободного падения. Так А. Гусарова в большинстве случаев «тянет» на левом боку — левая рука вперед, ноги разведены. Л. Василенок совершает падение на правом боку.

В подготовке к рекордам и их осуществлении значительную роль сыграло умело организованное обслуживание. До мелочей были продуманы вопросы медицинского обеспечения, режима питания, постоянного и квалифицированного контроля за укладкой парашютов и исправностью приборов. Всячески содействовал нам экипаж самолета, в составе которого был опытный парашютист.

О подготовке к рекорду самая молодая участница, имеющая и сейчас менее пятидесяти прыжков, В. Вологжанина, говорит следующее:



Парашютист-рекордсмен Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова
Владимир Иванов.

Фото Ф. Задорина

— «Я считала, что при свободном падении управлять телом невозможно. Выбрасываясь из самолета, я сжималась в комок: при таком положении меня вращало как угодно. Попадая в штопор, я делала резкие движения. Иногда это помогало. Если нет — я открывала парашют. В результате тщательной тренировки убедилась, что управлять своим телом можно».

Интересно высказывание В. Селиверстовой:

— «Очень полезны были подробные теоретические разборы наших прыжков. Благодаря им, я поняла, что штопорное движение не опасно, из этого положения всегда можно выйти; при достаточной тренировке штопора, вообще, можно избежать!».

Как же были совершены рекордные прыжки?

Групповой затыжной прыжок с высоты 5600 метров со свободным падением 3533,3 метра был осуществлен в ночь с 26 на 27 сентября. Ночь выдалась светлая: было полнолуние. Недалеко от старта горели большие костры, необходимые для ориентировки во время свободного падения.

Мы в самолете. Я внимательно присматриваюсь к каждой участнице: внешне все спокойны. Но внутренне они взволнованы так же как и я. И это вполне понятно. Ведь нам, советским спортсменкам, предстояло впервые в истории парашютного спорта совершить ночной групповой затыжной прыжок с высоты более 5000 метров!

Стрелка высотомера показывает уже 3000 метров. Девушки одевают кислородные маски. За стеклами кабины плывут огни большого города. На земле нам, одетым в теплую одежду, было жарко. Теперь, на высоте трех тысяч метров, чувствовался холод.

Мы уже близки к намеченной высоте. Короткий сигнал. Все снимают кислородные маски и подходят к двери. Раздается второй сигнал, и мы покидаем самолет. Первой прыгает Г. Пясецкая, за ней А. Гусарова, А. Султанова, В. Селиверстова, И. Коняева. Последней прыгаю я.

Холодный поток воздуха сразу сильно хлестнул в лицо. Скорость падения нарастала с каждой секундой. Находясь в положении головой вниз, мысленно считываю секунды. Прямо под собой вижу костры, справа — огни города. Свет луны позволяет различить стрелку секундомера: она на цифре 30. Но вдруг меня сильно закрутило вправо. Выбрасываю обе руки, словно упираюсь в плотный воздух. Развожу ноги. Вращение сразу же замедлилось, наконец, вовсе прекратилось. Но ни на одно мгновение не теряю из виду земные ориентиры — огни.

Больше минуты продолжается свободное падение. Наконец, огни города отодвигаются, и я различаю светящийся знак «Т» и три больших костра. Они приближаются. Еще раз вглядываюсь в секундомер: 74,9 секунда свободного падения! До земли остается немного больше тысячи метров. Я выдергиваю кольцо, чувствую сильный рывок. И над головой уже раскрылся белый купол парашюта. Осматриваюсь, поправляю нож-



Парашиотистки-спортсменки Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова. Слева направо: И. А. Коняева и М. И. Никитина.

Фото Ф. Загорина

ные обхваты. Земля все приближается. В полукиллометре от костров приземляюсь. Отстегиваю парашют, осторожно снимаю барограф, даю сигнал: белую ракету. Через некоторое время в небе появляется еще пять таких же ракет. Это сигналы благополучного финиша всех участниц прыжка.

Рекорды высотного группового и одиночного затыжного прыжков были установлены несколькими днями позже. В ночь с 1 на 2 октября самолет поднял нас в воздух. На этот раз уже не было так светло. На высоте 3000 метров предлагаю участницам одеть кислородные маски и не делать лишних движений. Сама по приборам слежу за подачей кислорода.

Высота 6000 метров. Включаю фонарик и покидаю самолет. Сальтирую. Звездное небо и наземные огни чередуются. Балансирую руками, стабилизирую падение. Всмотриваюсь в наземные ориентиры. Падаю прямо над кострами. Это подтверждается тем, что они не отходят в стороны, как другие огни, находящиеся подо мной. Подношу секундомер к фонарику, укрепленному на лямке запасного парашюта, и проверяю свой устный счет. Дважды переворачиваюсь через голову, резким движением всего корпуса задерживаюсь в нужном положении, открываю парашют.

Благополучно приземлившись, через 12 минут после оставления самолета я была уже на командном пункте аэродрома. Во время падения отсюда видели свет моего фонарика, слышали хлопок раскрывающегося парашюта и следили за моим спуском.

Теперь я сама слежу за небом. Первая яркая ракета — это сигнал о том, что парашютистки выбросились. Следующими были направляющие ракеты, их выпустила А. Гусарова, указывая своим подругам направление спуска. Затем пять белых ракет с земли возвести о благополучном финише.

Участница этого рекордного прыжка Лия Василенок рассказывает:

«Наконец, настала долгожданная минута, когда мы поднялись на высоту более 6000 метров. Все уже сняли кислородные маски. Трудно дышать и двигаться. У открытой двери самолета густой мрак. Но вот раздается сигнал, и мы прыгаем. Впереди М. Никитина, В. Селиверстова, потом я, за мной В. Воложанина и А. Гусарова. На этой высоте 20 градусов холода. После выброски из самолета у меня застыли руки. Ощущался недостаток кислорода, устало дыхание».

Огни на аэродроме различила сразу: они казались маленькими точечками. По горизонту стлалась дымка, — мне чудилось, будто я стою на одном месте, а ко мне медленно движется ряд огней. Скоро установилось нормальное дыхание. Правее и выше меня показались сигнальные ракеты. Спустившись ниже, почувствовала теплый слой воздуха, стала различать аэродромные огни. Заметив, что меня уносит в сторону от посадочной площадки, я стала «подскальзывать». Разворачиваюсь по ветру, сдвигаю ноги, и вот я уже на земле».

Так впервые в истории парашютного спорта были совершены рекордные затыжные прыжки ночью с большой высоты.

ТРИ ЧЕМПИОНА СТРАНЫ

ИТОГИ ВТОРЫХ ВСЕСОЮЗНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ЛЕТЧИКОВ-СПОРТСМЕНОВ

А. ВИНУКОВ

Открытие вторых Всесоюзных соревнований летчиков-спортсменов привлекло внимание многих тысяч москвичей. Свыше 50 тысяч зрителей пришли 17 сентября на Тушинский аэродром, чтобы посмотреть мастерство воздушных спортсменов. Над аэродромом реют причудливые воздушные змеи, летают авиамodelи с резиновыми и механическими моторами. Это строители «малой авиации» демонстрируют свои достижения перед началом соревнований. В секторах аэродрома установлены спортивные самолеты, планеры, фотовыставки и витрины, на столах разложены парашюты. Авиационные спортсмены беседуют с посетителями, отвечают на их многочисленные вопросы.

После того, как победитель соревнований 1949 года, чемпион СССР по технике пилотирования Анна Бодрягина подняла флаг соревнований, начались показательные выступления летчиков-спортсменов. На высоте 70 метров пролетело звено самолетов-знаменосцев под командованием Владимира Пагченко. На ведущей машине огромное красное знамя с портретом любимого вождя товарища Сталина, на ведомых самолетах — авиационные флажки.

На самолете По-2 заслуженный мастер спорта Маргарита Раенская продемонстрировала высший пилотаж. Затем она в воздухе оставила винт и совершила посадку. После индивидуального пилотажа был показан групповой. Герой Советского Союза Марина Чечнева со своими подругами Алевтой Бодрягиной и Марией Дриго на спортивных самолетах Як-18 выполнили перевороты через крыло, петли, бочки и другие фигуры высшего пилотажа.

В небе появились десять самолетов Як-18 во главе с известным летчиком-спортсменом Яковом Форостенко. Они выполнили комплекс фигур высшего пилотажа и на высоте 100 метров в четком строю ушли с аэродрома.

Особым успехом у зрителей пользовался полет на пилотажном планере победителя Всесоюзных планерных соревнований Вячеслава Чубукова. Он с замечательным искусством выполнил перевороты, петли Нестерова, имельман, полукружную и восходящую бочку, переход в перевернутый полет обратной полупетлей, полет на спике и глубокие спирали. Людмила Панасенко продемонстрировала на планере А-2 полет с автостарта.

Воздушную программу завершили парашютисты. Владимир Иванов совершил прыжок на точность приземления, мастер спорта Галина Ясецкая выполнила затяжной прыжок с 20-секундной задержкой раскрытия парашюта. Группа спортсменов-парашютистов во главе с заслуженным мастером спорта Сергеем Коробовым произвела одновременный прыжок с пяти самолетов УТ-2. В за-

ключение, с многоместного самолета спортсмены-парашютисты совершили групповой затяжной прыжок.

На следующий день после показательных полетов начались соревнования летчиков-спортсменов. Свыше шестидесяти лучших летчиков прибыли со всех концов Советского Союза.

Соревнования проводились на трех типах самолетов: По-2, УТ-2 и Як-18. Каждый из участников обязан был выполнить полет на точность расчета на посадку с высоты 300 метров с работающим мотором, полет на точность расчета на посадку с высоты 500 метров с выключенным мотором, полет в зону, выполнение комплекса фигур высшего пилотажа в минимальное время.

Три летчика спортсмена, показавшие лучшие результаты по технике пилотирования на каждом типе самолета, по условиям соревнований выходили в финальную встречу на розыгрыш почетного звания абсолютного чемпиона СССР на 1950 год. При этом каждый из финалистов обязан был выполнить по два полета на всех трех типах самолетов. Победителем выходил тот, кто наберет наибольшее количество очков.

С первых минут соревнований разгорелась острая спортивная борьба. Погода благоприятствовала полетам и участники соревнований за один день выполняли по несколько упражнений.

По сумме очков в первый день лучших результатов добились: Николай Шапкин, чемпион 1949 года Анна Бодрягина, спортсмены Василий Макаренко и Николай Чагайда. Большинство летчиков-спортсменов получили хорошие показатели и в последующих полетах старались улучшить свои результаты, чтобы выйти в финал.

Второй день соревнований предрешил исход борьбы. Определелись кандидаты в чемпионы СССР по технике пилотирования на каждом типе самолета и кандидаты на финальную встречу для розыгрыша абсолютного чемпионата.

Опередив всех участников более чем на сто пятьдесят очков, вышла в финал в качестве кандидата на звание чемпиона СССР по технике пилотирования на самолете Як-18 летчик-инструктор Центрального аэроклуба СССР Анна Бодрягина. В финальной встрече на розыгрыш абсолютного чемпионата приняли участие: Анна Бодрягина, Александр Афанасьев, Иван Масленников, Николай Заваров, Сергей Купряшин, Николай Шапкин, Борис Ценных, Николай Чагайда и Василий Макаренко.

Погода стала заметно ухудшаться и условия для полетов усложнились. Малейшая ошибка, любая неточность ставили под угрозу спортивный успех летчика.

Начались полеты на точность расчета посадки с задресселированным мотором на По-2. Один за другим самолеты взлетают в воздух, набирают высоту, делают развороты, заходят на посадку. Вот первый самолет касается колесами земли в пяти метрах до ограничителя, за ним с недолетом идет второй. Его пилотирует Александр Афанасьев — один из наиболее вероятных претендентов на звание абсолютного чемпиона. Но недолет в несколько метров сразу лишил Афанасьева ста очков. Свою ошибку летчик обнаружил тотчас после четвертого разворота, но исправить ее было уже невозможно, поскольку он не имел права пользоваться мотором. Самолет касается колесами земли в пяти-семи метрах до ограничителя.

Третьей на посадку заходит Бодрягина. Все с напряженным вниманием наблюдают за ее полетом. Как рассчитает она? Вот выполнит четвертый разворот и самолет уверенно идет на посадку. С отличным профилем машина приземляется точно у посадочного знака «Т».

Вслед за этим, отлично выполнив на самолете По-2 фигуры высшего пилотажа, Бодрягина пересаживается на УТ-2 и блестяще совершает полет на точность посадки с задресселированным мотором. Уже после трех полетов она по количеству очков нагоняет своих соперников. Но впереди еще полеты на самолете Як-18 — на высший пилотаж и на точность расчета, и на УТ-2 — на высший пилотаж.

Бодрягина уверенно набирает очки. Все полеты выполняются ею с исключительной четкостью и точностью и получают по всем элементам отличную оценку. В борьбе за абсолютное первенство Анна Бодрягина явно обогнала своих товарищей. Она набрала почти на триста очков больше самого близкого к ней претендента на первенство.

Судейская комиссия подвела итоги вторых Всесоюзных соревнований летчиков-спортсменов. Решением ЦК Досава СССР мастеру спорта Анне Бодрягиной присвоено звание абсолютного чемпиона СССР по самолетному спорту на 1950 год и чемпиона СССР 1950 года по технике пилотирования на самолете Як-18.

Звание чемпиона СССР по технике пилотирования на самолете УТ-2 завоевал Василий Макаренко.

Николай Чагайда, продемонстрировавший на По-2 безукоризненную технику пилотирования, заслуженно удостоен почетного звания чемпиона СССР по технике пилотирования на самолете По-2.

Вторые Всесоюзные соревнования показали значительный рост спортивного мастерства летчиков-спортсменов. Но достигнутое уже не является для них пределом. С еще большей энергией летчики-спортсмены будут готовиться к очередным Всесоюзным соревнованиям.



Эксплуатация материальной части зимой

К. МАЛЮТИН

ЗИМА, которая сейчас вступает в свои права, требует особого умения использовать и сохранять технику. Зима строго накажет за малейшую оплошность и беспечность. Весь личный состав аэроклубов — от начальника до механика — должен во всеоружии встретить это время года, хорошо знать особенности эксплуатации и хранения материальной части в зимних условиях.

Подготовка к зимней учебе ведется по тщательно продуманному плану. При составлении плана инженер аэроклуба должен предусмотреть особенности ухода и хранения в зимних условиях самолетов, моторов, специального оборудования и автотранспорта, средств аэродромного обслуживания, их ремонт, а также подготовку личного состава. Важно заранее определить, какие самолеты надо оставить для работы в зимнее время, где и как их хранить, сколько потребуются материалов для их отопления. Обязательно следует предусмотреть, какие регламентные работы и профилактические осмотры будут необходимы на каждом самолете до отопления.

Многолетний опыт показывает, что одним из важных мероприятий повышения культуры технической эксплуатации зимой служит отличная подготовка самолета-эталона. Что же требуется для такой подготовки?

Прежде всего нужно подогнать к мотору теплые чехлы, и так чтобы, не снимая их, можно было направлять масляную систему. Для направления потока воздуха от средств подогрева подгоняется по месту комплект труб. Заменяются поврежденные диоритовые соединения. На моторы М-11 ставятся зимние лобовые капоты. Для отопления маслобака и маслоотстойников изготавливаются из шинельного сукна чехлы, которые покрываются сверху дерматином или клеенкой. Отопление трубопроводов состоит из двух слоев термо-изоляционного материала: первый — из газетной бумаги толщиной в 6 — 10 листов, шинельного сукна, войлока, байки или другого материала; второй — из киперной ленты.

Всасывающие патрубки мотора утепляются шнуровым или ленточным асбестом. Летний воздухоприемник требуется заменить зимним подогревателем воздуха, на карбюратор поставить зимние жиклеры, если это предусмотрено инструкцией, увеличить интенсивность пусковой искры пускового магнето. Одновременно изменяется способ сообщения поплавковой камеры с атмосферой посредством замены сетчатого фильтра специальной трубкой. Последняя отводится за капот мотора с целью предохранить поплавковые камеры карбюраторов от попадания воды.

Чтобы избежать забивания снегом наружной сетки воздушного приемника при рулежке, устанавливается металлический козырек. Постановкой пробок с удлиненными колодцами предохраняют жиклеры карбюратора от попадания воды. Для предотвращения разрывов маслобака при замерзании конденсата в дренажной трубке, в задней стенке заливной горловины сверлят отверстия диаметром 3—5 мм. Подшипники пускового магнето очищаются от густой смазки и смазываются костяным, трансформаторным или веретенным маслом. Фильтры бензиновой системы промываются, а дренажные трубки продуваются воздухом от ручного насоса.

Вся работа на самолете-эталоне должна быть выполнена безупречно. Ведь этот самолет служит образцом, по которому будут утепляться все остальные самолеты.

В подготовке самолета к зиме обязан принять участие весь экипаж. Плох тот летчик, который не интересуется своей машиной. Каждый член экипажа прежде чем сесть в кабину обязан тщательно осмотреть машину, проверить заправку горючим и смазкой.

Попутно с отоплением самолетов нужно привести в полный порядок автоспецтранспорт и аэродромное оборудование. Если в аэроклубе нет маслозаправщиков, надлежит использовать «гончарки». Для удобства доставки горячего масла к самолетам можно изготовить железные бочки, обшив их досками или фанерой. Под обшивку хорошо набить опилки или другой термо-изоляционный материал. В бочке для раздачи масла устанавливается кран с сетчатым фильтром.



Комсомолка Валентина Енотина отлично овладела парашютным спортом в Ростовском аэроклубе Досава. На ее счету — тридцать прыжков.

С наступлением холодов должны быть отремонтированы стремянки, ведра, воронки, а тормозные колодки снабжены шипами для упора.

Особо следует позаботиться о хранении самолетов на стоянках. Здесь всегда должно быть готовое необходимое количество деревянных лопат для уборки снега, мягких метелок для очистки плоскостей и фюзеляжа. Чтобы сохранить долговечность резины пневматиков, необходимо устанавливать их на дощатых настилах. Помимо этого, надо обеспечить надежную швартовку самолетов на стоянках.

При подготовке самолетного парка, транспорта и аэродромного оборудования нужно использовать все внутренние ресурсы, экономить каждый грамм топлива, смазки, краски и других материалов.

Однако готовность техники — лишь часть дела. Главное заключается в том, чтобы весь личный состав был хорошо знаком с особенностями работы в зимних условиях, твердо знал соответствующие инструкции. Каждый член экипажа должен в совершенстве знать особенности подогрева, запуска и эксплуатации своего самолета на земле и в воздухе.

Ознакомить личный состав с особенностями работы зимой можно и нужно путем плановой технической учебы. Она должна состоять из классных групповых занятий, индивидуальных заданий и технических конференций на темы: «Особенности эксплуатации материальной части в зимних условиях», «Опыт зимней эксплуатации прошлых лет». На конференциях следует обратить внимание на случаи летных происшествий, проанализировать их причины, показать на конкретных примерах, как можно добиться безаварийной летной работы.

Техническая учеба завершается приемом зачетов от всего личного состава. Нельзя допускать к работе в зимних условиях ни одного летчика и техника, не имеющих отличных и хороших оценок. В то же время при подведении итогов подготовки к зиме надо отметить передовые экипажи и лучших авиационных специалистов. Технической подготовке постоянного летно-технического состава надо уделить как можно больше внимания. Необходимо оборудовать классы наглядными пособиями, действующими макетами и другими экспонатами. К оснащению классов хорошо привлечь лучших методистов, конструкторов, актив рационализаторов и изобретателей. У нас имеется достаточно сил и материальных возможностей, чтобы в новом учебном году сделать классы образцовыми.

Много пользы принесет проведение специальных дней материальной части, когда летчики вместе с техниками вскрывают и устраняют неисправности. В такие дни не следует проводить других занятий, совещаний и собраний. Надо также практиковать обязательные тренировочные занятия летчиков в кабине своего самолета перед полетом. Такие занятия особенно необходимы после больших перерывов в летной работе.

Результаты осмотра и контроля за подготовкой материальной части к зимним полетам нужно записывать в формул-

рах самолетов и моторов, в рабочих тетрадях техников. Запись повысит ответственность за подготовку к полетам.

Несколько слов об уходе за самолетами, не предназначенными к зимней эксплуатации. Надо подчеркнуть, что это дело государственной важности. Порядок и правила консервации материальной части подробно изложены в приказе председателя ЦК Досава. Хранение резервных самолетов, моторов и спецоборудования в каждом аэроклубе должно быть поставлено так, чтобы к началу весенне-летнего периода все они могли немедленно вступить в строй. От работников аэроклубов требуется много инициативы и изобретательности в подыскании и постройке специальных помещений для хранения резервной техники. Нужен повседневный контроль за качеством консервации и выполнением профилактических работ в течение всего зимнего периода хранения материальной части.

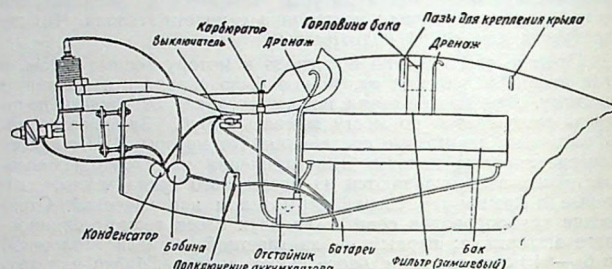
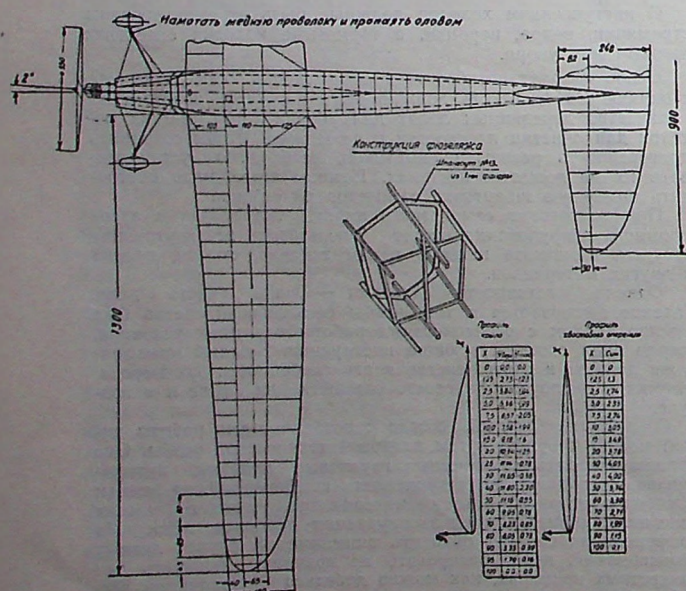
Все действующие летом правила, инструкции, наставления по обслуживанию авиационного хозяйства остаются обязательными и зимой. Аэроклуб, хорошо подготовленный к зиме, строящий всю свою деятельность на строжайшем соблюдении инструкций и наставлений, будет вполне гарантирован от случаев летных происшествий и успешно справится со своими задачами.

ЛЕТАЮЩАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА КОНСТРУКЦИИ Л. СЕКИРИНА

Модель самолета конструкции Л. Секирина превысила 18 августа 1950 года абсолютный мировой рекорд продолжительности полета, продержавшись в воздухе 4 часа 02 минуты 30 секунд.

Модель имеет нормальную схему самолета с высоко-расположенным крылом; на ней установлен модернизированный мотор АММ-4.

Разъемное крыло трапецевидной формы состоит из двух консолей длиной по 1300 мм и центроплана длиной в 125 мм; профиль — 12-процентный, вогнуто-выпуклый. Крыло состоит из двух основных лонжеронов, нервюр, передней и задней кромки и концевых закруглений. Верхняя полка переднего лонжерона имеет в корне сечение 4×5 мм, у конца — 2×3 мм, нижняя полка — в корне 3×5 мм, у конца — 1,5×3 мм. Верхняя полка заднего лонжерона 3×4 мм и 1,5×2 мм, нижняя полка — 2×4 и 1×2 мм. Полки обтянуты плотной бумагой и покрыты бесцветным нитролаком.



Между основными нервюрами вставлены добавочные «добитки». Кромки основные: передняя имеет сечение в корне 4×6 мм, у конца — 2,5×4,5 мм; задняя — 12×2,5 мм. Концевые закругления выклеены из шпона. Корневая нервюра изготовлена из липы толщиной в 8 мм и 1 мм фанеры. При сборке штыри консолей (из фанеры) вдеваются в пазы центроплана, склеенные из 1-мм фанеры так, что крыло образует установочный угол +3° и поперечный У-образный угол консолей 12°.

Фюзеляж в носовой части имеет 8 основных стрингеров, в хвостовой — 6, сечение их 3,5×5 мм. Шпангоуты частью изготовлены из 1-мм фанеры (№№ 2—7, далее с 9 по 25 через один), частью из сосновых реек сечением 2×3 мм (№№ 8—26 через один). Моторный шпангоут № 1 склеен из четырех кусочков 1-мм фанеры. Носовая часть усилена боковыми основными раскосами сечением 2,5×3 мм.

Киль собран воедино с фюзеляжем, профиль его 8-процентный симметричный. Конструкция его аналогична конструкции крыла. Сечение полок переднего лонжерона киль — в корне 3×4 мм, у конца — 1,5×2 мм; заднего лонжерона — в корне 3×4 мм, у конца — 1×2 мм.

Стабилизатор разъемный, однолонжеронный, имеет 8-процентный симметричный профиль. Сечение основной полки лонжеронов в корне — 3×4 мм, у конца — 1,5×2 мм; сечение основной передней кромки — 3×4 мм; нервюры изготовлены из 1-мм фанеры.

Стабилизатор крепится на наглухо смонтированной дюралевого 6-мм трубке длиной 80 мм. Положение фиксируется штырем, вдеваемым в пазы липовой бабышки у передней кромки стабилизатора.

Ша с с и обычное, трехстоечное, наглухо закреплено к фюзеляжу. Центральная стойка его изготовлена из стальной 4-мм проволоки, вспомогательные — из 2-мм проволоки. Колеса — пневматические, обоймы из липы; в обоймы впрессованы бронзовые втулки под ось диаметром 4 мм. Деревянное костыльное колесо диаметром 38 мм и толщиной 4 мм кре-

СОВЕТСКИЙ Союз — страна массового парашютизма. Под руководством большевистской партии и великого Сталина в нашей стране воспитаны замечательные кадры спортсменов-парашютистов, прославляющие нашу Родину своими достижениями в области сложной парашютной техники, завоевавшие мировое первенство Советского Союза по парашютному спорту.

Среди рекорсменов по высотным и затыжным прыжкам с парашютом особо выделялся своими рекордными достижениями мастер парашютного спорта СССР Наби Аминович Аминтаев. Он известен в нашей стране и далеко за ее пределами как предприимчивый экспериментатор и отважный испытатель современной парашютной техники.

Наби Аминович Аминтаев родился 15 декабря 1908 года в маленьком ауле Кази-Кумух, расположенном в горах Дагестана.

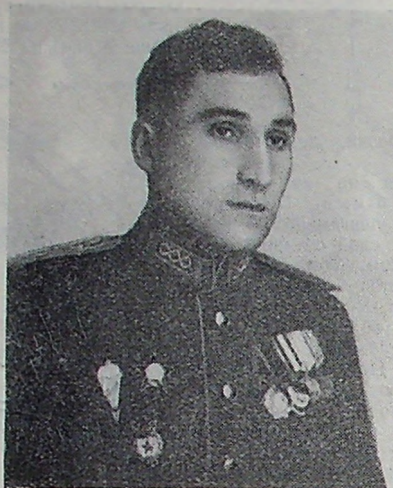
Будущий прославленный парашютист с самого детства отличался исключительной смелостью и отвагой. Однажды Аминтаеву представился случай подняться в воздух на самолете. С тех пор он оказался во власти непреклонного желания стать летчиком. Вскоре Аминтаеву удалось осуществить свою мечту: он получил направление на учебу в школу летчиков-наблюдателей им. К. Е. Ворошилова. Закончив школу с отличием, Аминтаев был назначен в Военно-Воздушную академию им. Жуковского. В 1933 году он был командирован на курсы инструкторов парашютного дела ВВС РККА. 5 февраля того же года он совершил свой первый парашютный прыжок и с этого дня целиком посвятил свою дальнейшую жизнь советскому парашютизму.

Тренируя волю и закаляя организм, улучшая и совершенствуя свое парашютное мастерство, Наби Аминтаев совершил ряд сложнейших экспериментальных прыжков при различных положениях самолета в воздухе: при штопоре, пики, перевернутом полете, петле, глубоких виражах, скольжении, спирали, на больших скоростях полета. Он совершал свои прыжки с различных типов самолетов, с планеров, аэростатов и субстратостатов.

Накопив достаточный опыт, Аминтаев стал тренироваться для выполнения высотных и затыжных прыжков. Большая скорость падения, необычные и самые разнообразные положения парашютиста в воздухе, резкие изменения температуры и атмосферного давления за короткие промежутки времени — все это требует от парашютиста больших навыков, достаточной выдержки и специальной тренировки. Аминтаев обла-

ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

ВЫДАЮЩИЙСЯ СОВЕТСКИЙ ПАРАШЮТИСТ



дал всеми необходимыми для этой цели качествами крепкого, выносливого, волевого и мужественного человека. Прыжки с задержкой в раскрытии парашюта он отработал с таким же совершенством, как и все остальные виды прыжков, и научил многих парашютистов выполнять их.

Свой первый прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта с высоты 3000 метров Аминтаев совершил 29 июля 1934 года. Он падал с этой высоты 30 секунд, не раскрывая парашюта.

23 июня 1935 года Аминтаев установил свой первый мировой рекорд высотного прыжка с высоты 7612 метров. Спустя два дня, 25 июня, Аминтаев установил новый мировой рекорд высотного прыжка с высоты 8126 метров. 16 августа 1935 года, на торжественном собрании, посвященном первому Всесоюзному слету парашютистов, в котором Аминтаев участвовал в качестве тренера и капитана команды спортсменов-парашютистов Военно-Воздушной академии им. Жуковского, было объявлено о присвоении ему высокого и почетного звания мастера парашютного спорта СССР. К этому времени Аминтаев пользовался уже широкой известностью в нашей стране.

Вернувшись в Академию после окончания слета парашютистов, Аминтаев снова начал тренироваться для выполне-

ния высотных прыжков. Он неоднократно поднимался на большие высоты в гондole аэростатов и субстратостатов и совершил много интересных экспериментальных прыжков с парашютом с различных высот, близких к границам нижних слоев стратосферы. Закончив тренировку своего организма в прыжках с больших высот, Н. Аминтаев совершает 20 октября 1937 года первый прыжок с парашютом с высоты 10000 метров. Это был новый мировой рекорд Аминтаева.

С началом Великой Отечественной войны Н. Аминтаев, как лучший организатор и опытейший мастер парашютного спорта, был назначен на ответственную работу по подготовке парашютистов.

Испытывая новую материальную часть, которую выпускала для фронта отечественная парашютная промышленность, обучая солдат и офицеров, Н. А. Аминтаев непрерывно учился сам, лично совершая прыжки со всеми видами снаряжения парашютистов.

В разгаре войны Н. Аминтаев принимал личное участие в ряде боевых операций. Его пример воодушевлял бойцов-парашютистов на самые трудные, смелые и героические подвиги.

За двенадцать с половиной лет работы в области парашютного спорта Н. Аминтаев совершил 1646 прыжков. Такого количества прыжков не имел в то время ни один парашютист в мире. Свой последний рекордный прыжок он выполнил в августе 1945 года из кабины субстратостата «СССР ВР-794». Точные подсчеты и показания барографов подтвердили, что Аминтаев покинул борт субстратостата на высоте 10436 метров. Он падал, не раскрывая парашюта 150 секунд, и раскрыл свой парашют на высоте 710 метров. Таким образом, свободное падение парашютиста продолжалось 9726 метров со средней скоростью падения 66 метров в секунду.

Наби Аминович Аминтаев был горячим патриотом своей Родины и пламенным энтузиастом советского парашютизма. Он был беззаветно предан большевистской партии, членом которой состоял, советскому народу и честно служил великому делу Ленина—Сталина. Он не раз говорил, что всем в своей жизни обязан партии большевиков, воспитавшей его, и поэтому все свои рекорды и достижения в области парашютизма неизменно посвящал Родине и любимому Сталину.

Мастер спорта СССР А. БЕЛОУСОВ
Мастер спорта СССР В. ШУСТОВ

Редакционная коллегия: А. И. АСАУЛЕНКО, А. Ф. ВОЛКОВ (редактор) С. П. ИГНАТЬЕВ (зам. редактора), И. К. КОСТЕНКО, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Обложка художника А. ТРОФИМОВА

Сдано в производство 13 XI 1950 г. Подписано к печати 23 XII 1950 г. Бумага 60×92/8—1,5 л. 3 п. л. 1 вкладка, 1 вклейка
Г—31754 от 23 XII 1950 г.

Цена номера 3 р. 50 и.

Издательство ДОСАРМ
Тир. 30000. Зак. № 41ЕБ.

Типография изд-ва „Московская правда“.

СЛУЖУ РОДИНЕ

В одном из залов Центрального дома авиации и ПВО им. М. В. Фрунзе стоит самолет. На его борту нарисованы 62 небольших звездочки. 62 воздушные победы одержал на нем прославленный летчик, трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб.

Путь Ивана Кожедуба в авиацию типичен для многих советских летчиков. Он пришел в авиацию по путевке комсомола, учился в школе летчиков-истребителей, в годы Великой Отечественной войны героически сражался в воздухе с гитлеровскими захватчиками. Вот почему с таким огромным интересом читается книга Ивана Кожедуба «Служу Родине».¹⁾

Перед нами проходят страницы детства героя-летчика.

В детских играх, в труде, в упорной учебе формируется характер будущего летчика. Идут годы, на его глазах меняется облик родной страны. «Весной 1934 года я кончил семилетку, — пишет Иван Кожедуб. — Со всех сторон Союза в ту пору сообщалось о строительстве заводов-гигантов. Рос Кузбасс. Строился Беломорканал имени И. В. Сталина. В Москве сооружался метрополитен. Закончилась героическая эпопея советских полярников-челюскинцев.

Большие события в стране захватили меня. Хотелось быть там, где свершались эти великие дела». Для этого нужны были знания, и Иван Кожедуб поступает в техникум. Здесь он был принят в комсомол. На третьем курсе техникума он решает стать летчиком. Этому решению способствовало бурное развитие советской авиации, славы перелеты советских летчиков. «...Я прочитал книгу Валерия Павловича Чкалова, — пишет Иван Кожедуб, — о перелете через Северный полюс. Замечательный облик великого летчика-патриота, подвиг советских авиаторов, совершенный ими во славу Родины, заставили еще больше, еще глубже заинтересоваться авиацией». Вскоре мечта его сбылась: он был принят в аэроклуб. Начались напряженные дни учебы.

Иван Кожедуб совмещает учебу в техникуме с учебой в аэроклубе. Он глубоко изучает материальную часть самолета По-2, знакомится с теорией и техникой полета, проходит весь комплекс наземной подготовки. По окончании учебы в аэроклубе он становится курсантом авиационного училища.

В училище Иван Кожедуб изучает машины различных систем, сложную современную технику, проходит летную подготовку на самолете УТ-2 и на учебно-тренировочном истребителе УТИ-4. Здесь же он впервые садится на боевой самолет, заканчивает курс подготовки летчика-истребителя.

¹⁾ Иван Кожедуб. «Служу Родине» ДЕТГИЗ. 1950 г. 207 стр. Ц. 5 р.

К началу вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз Иван Кожедуб заканчивает учебу, и его в числе лучших курсантов оставляют в училище инструктором. Но, подготавливая молодых летчиков, совершенствуя свое мастерство, он всеми мыслями стремится на фронт. И вот, наконец, в ноябре 1942 года Кожедуб был зачислен в действующую летную часть.

С каждым боевым вылетом растет опыт талантливого летчика, он внимательно прислушивается к указаниям командира, умело подмечает свои недостатки, быстро устраняет их и в скором времени добивается серьезных успехов. Одну за другой он одерживает три победы в воздушных боях. Счет Ивана Кожедуба был открыт.

В ходе битвы за освобождение Советской Украины этот счет увеличился на одиннадцать вражеских самолетов. Указом Президиума Верховного Совета СССР ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

«Вспоминаю бои на Курской дуге, первые полеты, думаю о своих учителях, о том, что я, рядовой летчик, с первого дня боев старался выполнить свой долг перед Родиной. Но теперь надо подыматься на новую ступень, надо драться действительно по-геройски». Он становится еще более требовательным к се-

бе. К тому же периоду относится и другое знаменательное событие в жизни летчика: он был принят в члены ВКП(б).

Блестящее мастерство летчика-истребителя и большой талант командира в полной мере проявились у Ивана Кожедуба в боях за Берлин. С особым интересом читается описанный автором воздушный бой шести наших истребителей с тридцатью «Фокке-Вульфами» врага; отважные летчики под командованием И. Кожедуба сбили в этом неравном бою восемь гитлеровских самолетов.

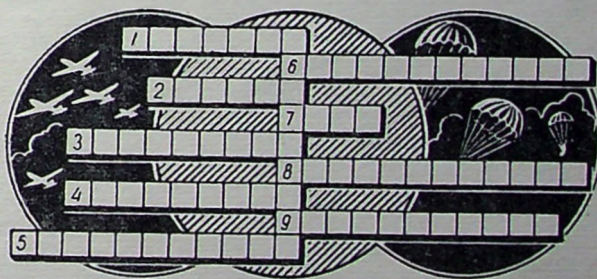
Над Берлином же прославленный летчик сбил шестьдесят первый и шестьдесят второй самолеты противника. Таков был вклад Ивана Кожедуба в дело победы.

Несомненный интерес представляют некоторые выводы автора о качествах советского летчика-истребителя. Иван Кожедуб пишет: «Нужно обладать отличной техникой пилотирования, мастерством, а главное, теми моральными качествами, которые свойственны советскому летчику... В бою советский истребитель дерется до того мгновения, пока бьется его сердце, пока не иссякло горючее в баках, пока не израсходован весь боекомплект, пока самолет держится в воздухе».

Книгу трижды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба с большим интересом читает наша советская молодежь. Эта книга поможет молодым патриотам еще сильнее полюбить увлекательную профессию летчика.

А. Я. ГРИФ

КРОССВОРД



1. Полная оснастка аэростата. 2. Авиационная профессия. 3. Великий ученый. 4. Тип самолета. 5. Великий ученый. 6. Способность летающего аппарата возвращаться в исходное положение. 7. Одна из принадлежностей шлема. 8. Деталь, обеспечивающая устойчивость летательного аппарата. 9. Тип самолета.

Последние буквы слов, помещенных слева (1—5), и первые буквы слов, расположенных справа (6—9), составляют, если читать сверху вниз, фамилию великого ученого.

ОТВЕТ НА КРОССВОРД, ПОМЕЩЕННЫЙ В ЖУРНАЛЕ

«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» № 1.

Слева расположены слова: 1 — крыло, 2 — вираж, 3 — ангар, 4 — штурман.

Справа расположены слова: 5 — лыжа, 6 — нервюра, 7 — емкость, 8 — орнитоптер.

Сверху вниз читаем — Л О Н Ж Е Р О Н.

