



ЗАВОД № 115

И

19. г.

№ 1
ЯНВАРЬ
1954

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ



**ВПЕРЕД—ПО СЛАВНОМУ ПУТИ ПОБЕД, УКАЗАННОМУ
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИЕЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!**



Владимир Ильич
ЛЕНИН



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

ГОД ИЗДАНИЯ 5-й

№ 1

ЯНВАРЬ 1954 г.

ТОРЖЕСТВО ВЕЛИКИХ ИДЕЙ ЛЕНИНИЗМА

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ назад, 21 января 1924 года, умер Владимир Ильич Ленин — гений революции, основатель Коммунистической партии и Советского государства, величайший вождь трудящихся всего мира. Являясь верным последователем Маркса и Энгельса, Ленин творчески развил марксизм в новых исторических условиях, обогатил его новым содержанием. Вся история борьбы нашего народа под руководством Коммунистической партии за победу пролетарской революции, за построение социализма в СССР знаменует торжество учения марксизма-ленинизма. В. И. Ленин впервые в истории марксизма создал учение о партии, как вождя и организатора рабочего класса и всех трудящихся, разработал ее идеологические, организационные, политические (тактические) и теоретические основы. Вскрыв идейные истоки оппортунизма, заключающиеся, прежде всего, в преклонении перед стихийностью рабочего движения, в принижении роли социалистического сознания, Ленин высоко поднял значение революционной теории, подчеркнул важность соединения массового рабочего движения с научным социализмом. «...Роль передового борца, — писал он, — может выполнить только партия, руководимая передовой теорией».

Такая партия и была создана на Втором съезде РСДРП. В развернувшейся на съезде ожесточенной борьбе против оппортунистических элементов победили идеологические и организационные принципы марксистской партии, выработанные «Искрой» под руководством Ленина. Впервые в истории международного рабочего движения после смерти Маркса и Энгельса съезд принял революционную программу, в которой выдвигались, как основная задача партии, совершение социалистической революции, свержение власти капиталистов и установление диктатуры пролетариата.

Весь ход событий от Второго съезда РСДРП до победы Великой Октябрьской социалистической революции наглядно подтвердил силу и жизненность стратегии и тактики Коммунистической партии, могущество и непобедимость марксистско-ленинского учения. Руководствуясь марксистско-ленинской теорией, Коммунистическая партия осуществила победоносную социалистическую революцию, создала первое в мире социалистическое государство рабочих и крестьян.

Явившись торжеством ленинского учения о пролетарской революции, Великий Октябрь достойно увенчал героическую борьбу Коммунистической партии за освобождение народов России, спас страны от национальной катастрофы, вывел наш народ на широкую дорогу социалистических преобразований.

С победой Великой Октябрьской социалистической революции началась новая эра в истории человечества — эра крушения капитализма и торжества социализма и коммунизма. С этой поры наша Коммунистическая партия превратилась из силы национальной в международную, интернациональную, стала «Ударной бригадой» мирового революционного и рабочего движения. Весь путь, пройденный советской страной от Октября 1917 года и до наших дней, — это путь всемирно-исторических побед, которые наш народ одержал под знаменем марксизма-ленинизма, под руководством созданной и выпестованной Лениным Коммунистической партии.

Направляемый и руководимый Коммунистической партией наш народ отразил вооруженные нападения иностранных

интервентов и белогвардейцев, отстоял от врагов молодую советскую республику.

Разгромив врагов советской страны, Коммунистическая партия развернула гигантскую работу по строительству социализма. Ленин вооружил партию и советский народ научной обоснованной программой превращения экономически отсталой России в передовую могучую социалистическую державу. Эта программа предусматривала социалистическую индустриализацию страны, всемерное развитие тяжелой промышленности, электрификацию всего народного хозяйства, претворение в жизнь кооперативного плана преобразования сельского хозяйства страны на социалистических началах, проведение культурной революции.

Осуществление ленинского плана строительства социализма Коммунистическая партия проводила в жесткой борьбе с троцкистами, бухаринцами, буржуазными националистами и другими врагами народа, пытавшимися повернуть нашу страну на путь реставрации капитализма. Партия под руководством Центрального Комитета во главе с И. В. Сталиным, великим продолжателем дела В. И. Ленина, разгромила всех капитулянтов и предателей, отстояла ленинское учение. Выполняя заветы Ленина, советский народ, руководимый и вдохновляемый Коммунистической партией, первым в истории построил социализм, создал такой общественный строй, в котором ликвидированы эксплуататорские классы, навсегда уничтожены нищета и безработица, созданы все условия для непрерывного повышения материального и культурного уровня жизни членов общества. Неуклонно претворяя в жизнь ленинско-сталинскую национальную политику, Коммунистическая партия сплотила все нации и народности нашей Родины в единую братскую семью, создала условия для их подлинного расцвета. На базе победы социализма развернулись и окрепли такие могучие движущие силы советского общества, как морально-политическое единство, дружба народов СССР, советский патриотизм.

Построение социализма в СССР, означающее торжество идей марксизма-ленинизма, есть результат мудрого руководства Коммунистической партии, героического труда всего советского народа. Наша партия побеждала и побеждает верностью ленинизму. Она считает своим священным долгом строжайше соблюдать выработанные Лениным принципы партийного руководства, нормы партийной жизни. Она требует от коммунистов настойчиво овладевать революционной теорией, богатым политическим опытом партии, повышать бдительность. Во всей своей деятельности партия исходит из объективных законов экономического развития общества, из назревших потребностей развития его материальной жизни, из интересов и стремлений народа. Вся история Коммунистической партии Советского Союза есть марксизм-ленинизм в действии.

За годы довоенных пятилеток советский народ осуществил социалистическую индустриализацию страны и коллективизацию сельского хозяйства. Наша страна превратилась в могучую индустриально-колхозную социалистическую державу. Когда фашистские агрессоры посягнули на священные рубежи нашего государства, советский народ и его вооруженные силы наголову разгромили коварного и сильного врага, отстояли честь, свободу и независимость Родины, спасли народы Евро-

В Азии от угрозы фашистского порабощения. Силы социализма и демократии выросли и окрепли, от системы капитализма отпал ряд стран Европы и Азии, в которых утвердился народно-демократический режим. Новым триумфом марксизма-ленинизма явилась победа народной революции в Китае и образование Китайской Народной Республики — мощного бастиона мира и демократии на Дальнем Востоке. Еще более возрос авторитет Советского Союза, неизмеримо усилились его позиции на международной арене. Наша страна является оплотом мира и безопасности народов, и это делает ее притягательным центром огромной силы для всего прогрессивного человечества.

Ныне под знаменем ленинизма борется за новую жизнь единый и могучий социалистический лагерь, объединяющий треть человечества. Опираясь на всестороннюю бескорыстную помощь Советского Союза, трудящиеся народно-демократических стран добиваются все новых успехов в развитии народного хозяйства и культуры, в укреплении дружбы и братского сотрудничества между народами.

Величайшие успехи социалистического лагеря оказывают огромное революционизирующее воздействие на трудящихся капиталистических стран, на народы колониальных и зависимых стран, борющихся за национальную независимость и демократические права. Ленинская идея о том, что капитализм изжил себя, что он не может дать миру ничего больше, кроме новых бедствий, разрушений, войн, — все более глубоко проникает в сознание миллионов людей во всем мире. Великие идеи ленинизма стали боевым знаменем освободительной борьбы человечества, знаменем борьбы народов против империализма, за мир, демократию и социализм.

Более восьми с половиной лет прошло с той поры, как окончилась Великая Отечественная война. За этот период советские люди под руководством Коммунистической партии успешно восстановили разрушенное войной народное хозяйство и добились новых выдающихся успехов во всех областях экономики и культуры. В настоящее время советский народ с огромным энтузиазмом осуществляет пятый пятилетний план развития СССР на 1951—1955 годы. Этот план вновь демонстрирует всему миру великую жизненную силу социализма, коренные преимущества социалистической системы хозяйства перед капиталистической системой. Выполнение пятого пятилетнего плана явится крупным шагом вперед по пути развития от социализма к коммунизму.

Важнейшей вехой в истории нашей партии, в истории героической борьбы советского народа за торжество коммунизма явился XIX съезд Коммунистической партии Советского Союза. Съезд подвел итоги славных побед партии и народа и наметил величайшие перспективы дальнейшего движения нашей страны вперед. Съезд продемонстрировал нерушимую монолитность и сплоченность партии, теснейшее единение партии и народа, неуклонную решимость партии привести народы советской страны к победе коммунизма.

Претворяя в жизнь исторические решения XIX съезда, Коммунистическая партия настойчиво борется за новый мощный подъем народного хозяйства и культуры. Ныне главные задачи партии состоят в том, чтобы построить коммунистическое общество путем постепенного перехода от социализма к коммунизму, непрерывно повышать материальный и культурный уровень общества, воспитывать членов общества в духе интернационализма и установления братских связей с трудящимися всех стран, всемерно укреплять активную оборону Советской Родины от агрессивных действий ее врагов.

Забота о советских людях, о максимальном удовлетворении непрерывно растущих материальных и культурных потребностей народа — высший закон деятельности Коммунистической партии. Новым подтверждением этого являются постановления Пятой сессии Верховного Совета СССР, а также решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС «О мерах дальнейшего развития сельского хозяйства СССР». Излагая в своей речи на Пятой сессии Верховного Совета СССР планы партии и правительства на ближайший период, глава Советского правительства Г. М. Маленков указал, что теперь на базе достигнутых успехов в развитии тяжелой промышленности у нас есть все условия для того, чтобы организовать крутой подъем производства предметов народного потребления. Важнейшая задача состоит в том, чтобы в течение двух-трех лет резко повысить обеспеченность населения продовольственными и промышленными товарами, на основе общего подъема всего сельского хозяйства и дальнейшего организационно-хозяйственного укрепления колхозов добиться создания в нашей стране обилия продовольствия для населения и сырья для легкой промышленности.

Огромное значение для выполнения этой задачи имеет постановление Пленума ЦК КПСС «О мерах дальнейшего развития сельского хозяйства СССР». «Теперь», — указывается в этом постановлении, — когда в нашей стране создана мощная технически совершенная тяжелая индустрия и значительно окрепли колхозы, имеются все условия для того, чтобы на этой базе обеспечить крутой подъем всех отраслей сельского хозяйства и в течение двух-трех лет резко повысить обеспеченность всего населения нашей страны продовольственными товарами и вместе с тем обеспечить всей массе колхозного крестьянства более высокий уровень материального благосостояния».

Ленинизм учит, что союз рабочего класса и крестьянства является основной силой и крепостью советского строя. Выполняя указания Ленина, наша партия на всех этапах развития Советского государства настойчиво укрепляла союз рабочих и крестьян. Проводимые сейчас мероприятия партии и правительства, имеющие своей целью обеспечить мощный подъем всего социалистического сельского хозяйства, повысить благосостояние наших людей, еще больше будут способствовать укреплению союза рабочего класса и крестьянства, морально-политического единства всего нашего общества.

Гениальный Ленин и продолжатель его дела великий Сталин неоднократно призывали укреплять дружбу народов СССР, как основу основ многонационального социалистического государства и главное условие всех успехов братских советских республик. Коммунистическая партия, как зеницу ока, хранит единство и дружбу народов СССР. В 1954 году исполняется 300 лет со дня воссоединения Украины с Россией. Это событие — большой праздник не только русских и украинцев, но и всех народов великого Советского Союза.

Выполняя заветы Ленина, наша партия непрерывно укрепляет Советское государство, совершенствует работу Советов, крепит их связи с широчайшими массами народа. Помня о капиталистическом окружении, о проидах поджигателей войны, наш миролюбивый народ укрепляет Вооруженные Силы Советского государства, бдительно стоящие на страже свободы и независимости социалистического Отечества.

Мы стоим за мир и проводим политику мира, политику предотвращения войны. В то же время советский народ в любой момент готов охладить горячие головы всякого рода авантюристов и провокаторов войны и заставить их уважать социалистические завоевания и мощь Советского Союза.

Советская Армия в послевоенный период находится в постоянной боевой готовности, ее солдаты, офицеры и генералы непрерывно совершенствуют свои военные и политические знания, осваивают опыт минувшей войны и овладевают современной военной техникой. Благодаря заботам Коммунистической партии и Советского правительства наша армия получила новое современное вооружение, которое по своим качествам значительно превосходит ее вооружение периода Великой Отечественной войны, что коренным образом изменило лицо армии в целом. Проведенные осенью прошлого года учения и маневры показали, что наши Вооруженные Силы успешно овладевают новейшей военной техникой и новым оружием, что они немало сделали в повышении своей боевой готовности.

Убедительным свидетельством всенародной заботы о Вооруженных Силах является деятельность ДОСААФ — многомиллионной организации советских патриотов, овладевающих военными знаниями, готовящих себя к благородному делу защиты Родины. Проходившая в конце декабря истекшего года Первая Всесоюзная конференция Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту еще раз показала, как огромн размах оборонной работы ДОСААФ, как велико стремление наших людей укреплять могущество Советской Родины.

Ленинизм, являющийся высшим достижением русской и мировой культуры, живет и побеждает! Ленинизм живет и побеждает в героических делах советского народа, под руководством Коммунистической партии вдохновенно строящего коммунизм. Иден ленинизма живут и побеждают в делах трудящихся стран народной демократии, в могучем международном движении за мир, демократию и социализм.

Вооруженная всепобеждающим, преобразующим мир учением Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, Коммунистическая партия в тесном единении с народом неуклонно проводит в жизнь выработанную ею политику, направленную на укрепление могущества нашего государства, на процветание советского народа.

Под знаменем ленинизма, под руководством Коммунистической партии — вперед, к торжеству коммунизма!

УСПЕХИ АВИАЦИОННЫХ СПОРТСМЕНОВ СОВЕТСКОЙ УКРАИНЫ

*Беседа с председателем республиканского
комитета ДОСААФ Украинской ССР П. А. Хрусталевым*

В ЯНВАРЕ 1954 года исполняется 300-летие воссоединения Украины с Россией. Это выдающееся историческое событие — большой праздник не только русских и украинцев, но и великое торжество всех советских людей. Дружба и братское сотрудничество русского, украинского и всех других народов нашей Родины были, есть и будут главным условием успехов всех советских республик, являются могучим источником необоримых сил многонационального Советского государства.

В результате всемирно-исторических побед, одержанных народами Советского Союза, благодаря осуществлению ленинско-сталинской национальной политики, украинский народ смог осуществить свое национальное возрождение, воссоединив все украинские земли в едином Украинском советском социалистическом государстве.

Русский и украинский народы, добившись огромных успехов в экономическом и культурном строительстве, ныне уверенно идут вместе со всеми братскими народами нашей страны под водительством Коммунистической партии вперед по пути к коммунизму.

Огромную роль в хозяйственном и культурном развитии украинского народа, как и всех народов СССР, играла и играет бескорыстная и разносторонняя помощь великого русского народа. Эта помощь дает возможность всем братским народам Советского Союза успешно решать новые сложные задачи — неуклонно развивать промышленность, сельское хозяйство и культуру, повышать благосостояние широких народных масс.

Вместе со всеми трудящимися члены ДОСААФ Украинской ССР новыми патристическими делами отмечают 300-летие воссоединения Украины с Россией.

Коллективы ДОСААФ республики под руководством партийных организаций улучшили военно-массовую работу. Проведение отчетов и выборов руководящих органов ДОСААФ способствовало повышению активности и самостоятельности членов Общества, росту его рядов. За последнее время в республике создано большое количество новых первичных организаций. Все более широкий размах приобретает пропаганда авиационных знаний. В аэроклубах, на планерных станциях юноши и девушки без отрыва от производства овладевают авиационным делом, готовятся стать летчиками, планеристами, парашютистами, авиатехниками.

Значительных успехов добились авиационные спортсмены республики в минувшем году. Так, участвуя во Всесоюзных соревнованиях, наши планеристы завоевали первенство в стране, а летчики, парашютисты и авиамоделлисты — призовые места.

Если, скажем, в 1951 году среди украинских аэроспортсменов вовсе не

было рекордсменов мира, то теперь их насчитывается 13 человек; рекордсменов СССР было 7, а ныне — 27.

В 1953 году почетного звания чемпиона добились 7 представителей Украины. Абсолютным чемпионом по планерному спорту стала Н. Кислицына, чемпионками — летчик П. Войтков, планерист В. Ефименко, парашютистка Л. Мазниченко, авиамоделлисты В. Матвеев, Л. Маринский и Н. Демьяненко. Победитель международных состязаний парашютистов днепропетровец Федчишин получил звание заслуженного мастера спорта СССР. В сравнении с 1952 годом в три с половиной раза увеличилось число разрядников и в полтора раза больше подготовлено различных авиационных специалистов.

В республике немало коллективов, ведущих большую авиационно-массовую работу. Представляет интерес опыт, накопленный первичной организацией ДОСААФ Овручского рудоуправления, возглавляемой инженером т. Иноземцевым. Здесь систематически пропагандируются цели и задачи ДОСААФ, авиационные знания. Десятки рабочих, занимаясь в различных кружках, охотно изучают самолет, парашют, планер, авиамотор. В прошлом году значительная группа членов ДОСААФ получила звание планеристов, укладчиков парашютов, авиамотористов. Первичная организация ДОСААФ Овручского рудоуправ-

ления располагает хорошо оборудованными учебными классами, многочисленными учебными пособиями, необходимыми для учебы. Сооружена парашютная вышка.

Что же является основой успехов коллектива? Прежде всего, то, что комитет ДОСААФ постоянно выращивает и заботливо воспитывает актив, объединенный в различные секции. Активисты помогают комитету в осуществлении всех его начинаний. Например, секция авиационной подготовки и авиационного спорта помогает комитету организовывать военно-массовую и пропагандистскую работу, проводить различные мероприятия, изучать запросы и предложения членов Общества. Усилиями активистов подобраны из числа офицеров запаса, служивших в авиации, руководители кружков, беседчики, пропагандирующие авиационно-технические знания. Среди них — прорабы тт. Попов, Добрыч, слесарь Демиденко, инженер Барановский, лучшие производственники тт. Бахтия, Бойко, Деркач. С целью контроля за работой инструкторов-общественников и повышения их мастерства комитет раз в месяц собирает руководителей кружков на методические совещания, на которых обобщается опыт проведения практических и теоретических занятий.

Актив — опора комитета в любом деле. Например, в сооружении парашют-



Лучшие парашютистки Украинской ССР. На снимке в нижнем ряду слева направо: Ирина Орлицкая, спортсменка Центрального аэроклуба ДОСААФ УССР; Леся Беспятая, студентка Харьковского горного института; чемпион Украины по парашютному спорту 1953 года Наталья Катасанова, продавец магазина Ворошиловградского горнопромышленного треста. В верхнем ряду: Александра Кольчугина, заслуженный мастер спорта (Сталино); Валентина Вагина, зав. сектором Запорожского обкома КП Украины; чемпион СССР по парашютному спорту 1953 года Любовь Мазниченко, студентка Киевского медицинского института.

ной вышки и создании наглядных пособий приняли участие десятки членов Общества.

Первичная организация Овручского рудоуправления, ощущая постоянную поддержку и руководство партийного бюро, проводит свою работу в массах, стремясь как можно лучше удовлетворить их запросы. И в этом секрет успеха коллектива.

Первичные организации — основа ДОСААФ. У руководства коллективами должны стоять энергичные, любящие военное дело товарищи. Там, где проявляется должная забота о кадрах, достигаются положительные результаты. Правильно поступает Киевский областной комитет ДОСААФ, сосредоточивший свое внимание на учебе председателей комитетов первичных организаций, подготовке инструкторов-общественников, особенно по авиационным видам спорта. Этой цели подчинены семинары, инструктивные занятия, методические совещания. В области выращены сотни инструкторов-общественников, усилиями которых в значительной мере обеспечено перевыполнение прошлых годовых планов подготовки различных авиационных специалистов. В первичных организациях оборудованы 429 авиауголков и 127 выставок, посвященных истории отечественного Воздушного Флота; увеличивается число авиационных кружков.

В рядах передовых — члены ДОСААФ города Переяслав-Хмельницкого, древнего города, с именем которого связана одна из самых славных страниц истории украинского народа. Здесь 300 лет назад собралась знаменитая Переяславская Рада, законодательно оформившая воссоединение Украины с братской Россией.

Многие трудящиеся древнего города занимаются в различных кружках, овладевая специальностями укладчиков парашютов, авиамотористов и т. д. Во всех

первичных организациях Переяслав-Хмельницкого района, Киевской области, имеются инструкторы-общественники.

Известно, что в достижении массовости авиационного спорта большая роль принадлежит аэроклубам.

В этом отношении некоторый положительный опыт имеет коллектив Центрального аэроклуба ДОСААФ УССР. Он распространяет среди членов Общества и населения авиационные знания, воспитывает в массах любовь к авиации, чувство советского патриотизма и готовность защищать социалистическое Отечество.

Работники клуба в истекшем году подготовили немало авиационных спортсменов, а также 51 инструктора-общественника, которые руководят различными кружками в первичных организациях. С целью более широкого развертывания массового авиационного спорта среди населения аэроклуб организует свои филиалы при районных комитетах ДОСААФ. Особенно плодотворно работают такие филиалы в Переяслав-Хмельницком, Фастовском и других районах Киевской области. Они популяризируют авиационные знания, помогают комитетам первичных организаций создавать кружки и спортивные команды. Результаты этой работы видны на примере Переяслав-Хмельницкого района. Здесь в 1953 году было подготовлено 5 пилотов и 30 парашютистов, в числе которых 24 колхозника. Кружковцы непосредственно в колхозах совершали прыжки с самолета. Подобное мероприятие усиливает интерес к парашютному спорту. В ряде колхозов района — имени В. М. Молотова, «Большевик» и других — созданы кружки укладчиков парашютов.

Растет и крепнет деловое сотрудничество аэроклуба и первичных организаций. Широкую популярность получила такая форма пропаганды успехов лучших авиационных спортсменов, как встречи с

чемпионами, мастерами спорта, Героями Советского Союза. По инициативе аэроклуба победители Всесоюзных и республиканских соревнований систематически бывают на предприятиях, в учебных заведениях, колхозах, где делятся опытом тренировок. Такие встречи — действенное средство привлечения молодежи к систематическим занятиям авиационным спортом.

К сожалению, передовой опыт не используется другими учебными организациями. Так, Запорожский аэроклуб (начальник — т. Яланский) плохо связан с первичными организациями, не оказывает им должной помощи, не борется за повышение мастерства спортсменов. За последние годы Запорожский аэроклуб не вырастил ни одного мастера спорта. Неудовлетворительно ведет авиационно-массовую работу Кировоградский аэроклуб.

Наше Общество — массовая организация. Поэтому забота о росте его рядов является первоочередной задачей комитетов ДОСААФ. Между тем, такие областные комитеты, как Черниговский, Винницкий, не проявляют должной заботы о вовлечении в ряды Общества широких масс, особенно из числа сельского населения. В ряде колхозов этих областей до сих пор не созданы первичные организации, во многих коллективах в запущенном состоянии находится авиационно-массовая работа. Наш долг — активизировать деятельность первичных организаций, особенно в МТС и колхозах.

Вся деятельность Общества направлена на укрепление обороны нашей любимой Родины. Мы обязаны использовать все возможности для создания крепких, работоспособных первичных организаций и подъема военно-спортивной и авиационно-массовой работы в республике, образцово выполнять решения Первой Всесоюзной конференции ДОСААФ.



В 1-й средней школе древнего украинского города Переяслав-Хмельницкого идет очередное занятие кружка авиамodelистов. Второй справа — руководитель кружка Ф. Лысенко. На переднем плане — ученики 10-го класса Виталий Саньковский (слева) и Виталий Тоцкий, награжденные грамотами Киевского областного комитета ДОСААФ.

АВИАЦИЯ В БОРЬБЕ ЗА ПОДЪЕМ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Н. Захаров,

заместитель начальника Главного управления
Гражданского Воздушного Флота СССР

СЕНТЯБРЬСКИЙ Пленум Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза разработал грандиозную программу дальнейшего развития сельского хозяйства нашей страны. В постановлении Пленума указаны пути подъема всех отраслей хозяйства колхозов и совхозов, резкого увеличения производства сельскохозяйственных продуктов. Партия определила конкретные меры, направленные к тому, чтобы в течение двух-трех лет резко повысить обеспеченность всего населения нашей страны продовольственными товарами и вместе с тем обеспечить всей массе колхозного крестьянства более высокий уровень материального благосостояния. В решении этой насущной всенародной задачи активное участие должны принять пилоты, все работники гражданской авиации. Летчики Аэрофлота — надежные помощники хлеборобов в их борьбе за высокие урожаи сельскохозяйственных культур, за внедрение механизации в колхозном производстве. На колхозных и совхозных полях в широких размерах с помощью самолетов проводятся подкормка озимых посевов минеральными удобрениями, авиационная борьба с вредителями люцерны и зерновых культур, садов, виноградников, сахарной свеклы, хлопчатника. Благодаря сельскохозяйственной авиации ликвидирована опасность налета на поля саранчи, так как основные очаги ее массового размножения уничтожены.

Авиационные методы обработки посевов — мощное средство увеличения урожая зерновых и технических культур. Так, например, в 1953 году на площадях, подвергшихся авиационной обработке, приrost урожая на каждый гектар составил 4—4,5 центнера в сравнении с площадями, обработанными наземными способами. Из года в год увеличиваются массы посевов, подкормленных с воздуха минеральными удобрениями, и тех, на которых с помощью самолета уничтожаются вредители растений. За последние семь лет размер этих площадей возрос почти в десять раз.

Благодаря применению самолета повышается уровень механизации сельскохозяйственных работ на больших площадях, обеспечивается высокая производительность труда, высвобождается огромное количество рабочей силы в колхозах и совхозах.

В Главное управление Гражданского Воздушного Флота поступают сотни писем, в которых колхозники, работники совхозов выражают свое удовлетворение деятельностью сельскохозяйственной авиации. «Мы рады сообщить вам, — пишет т. Овчаренко, председатель артели имени Н. С. Хрущева, Воронежской области, — что на массивах, подкормленных воздушным способом, мы

собрали высокий урожай озимой пшеницы. Спасибо за помощь».

О серьезных преимуществах авиационных методов обработки полей сообщают в своих письмах т. Кусайко, директор совхоза «Коммунист», Запорожской области, и другие.

Во многих колхозах Ставропольского края знают пилота П. Онищука. «Наш крылатый друг!» — так называют его колхозники. На счету Онищука — 4700 гектаров озимых посевов и многолетних трав, обработанных им в прошлом году. Следует учесть, что т. Онищуку и его товарищам, как правило, приходится выполнять задания с бреющего — самого трудного полета, требующего высокой выучки.

Летчика Онищука отличают безукоризненная техника пилотирования, уверенное знание материальной части, умение сочетать характер работы с метеорологическими условиями. И благодаря этому он достиг высокой производительности труда, намного перекрыв установленные нормы.

Хлеборобы Ростовской области в числе новаторов колхозного производства называют и имя пилота К. Галичева, неустанно совершенствующего приемы работы на полях. Галичев успешно справился с заданием по борьбе с сорняками на поливных, орошаемых землях. Подобные работы летчики сельскохозяйственной авиации стали впервые проводить в прошлом году.

Самоотверженным трудом зарекомендовали себя пилоты авиаподразделений Московского управления ГВФ тт. Дорофеев, Лебедев, Шуцко, обслуживающие колхозы Рязанской, Ивановской, Костромской и других областей.

Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют неустанную заботу о развитии сельскохозяйственной авиации, об оснащении ее совершенными машинами, подготовке квалифицированных кадров.

Дальнейший подъем колхозного производства требует разработки новых авиационных методов повышения урожайности колхозных и совхозных полей, а также увеличения производительности и эффективности авиационных работ, снижения их стоимости, освоения новой техники.

В постановлении сентябрьского Пленума ЦК КПСС даны конкретные указания, касающиеся оснащения сельского хозяйства высокопроизводительными машинами и аппаратурой для борьбы с вредителями и болезнями растений. Эти указания стали программой действий и для работников Гражданского Воздушного Флота, конструкторов. Их усилия направлены на совершенствование самолетов, аппаратуры, предназначенных для авиационной борьбы с вредителями растений. В этой связи следует отметить сельскохозяй-

ственный самолет» конструкции О. Антонова. С помощью данной машины, как показали прошлогодние опыты, достигается высокая производительность авиационных работ, в том числе эффективная борьба с вредителями полей. Самолеты конструкции О. Антонова все больше и больше внедряются в колхозное производство. Достаточно сказать, что в 1954—1955 годах с помощью этих самолетов предстоит обработать в три раза больше площадей, чем в прошлом году.

В колхозной практике получают распространение новые виды авиационных работ. Так, работники сельскохозяйственной авиации включились в борьбу за создание прочной кормовой базы, от которой, как известно, в огромной степени зависит успешное решение поставленной сентябрьским Пленумом ЦК КПСС задачи — в ближайшие два-три года достигнуть резкого увеличения производства животноводческих продуктов.

Впервые, в 1953 году, опытные летчики тт. Дорофеев, Лебедев, Шуцко и другие произвели подкормку специальными минеральными удобрениями пойменных лугов на площади до десяти тысяч гектаров. Эффективность подобного способа очевидна: был собран в три раза больший урожай трав, чем в обычных условиях. Разумеется, что воздушная подкормка пойменных лугов будет широко применяться и впредь.

Помощь животноводам носит разнообразный характер. Например, пилоты Средней Азии и Казахстана отгоняют пастбища для отгонного животноводства, они доставляют на эти пастбища специалистов сельского хозяйства, почту, газеты, медикаменты и т. д. В колхозы и совхозы воздушным путем перевозятся инкубаторные цыплята для птицеферм.

Деятельное участие принимает гражданская авиация в обслуживании авианеперевозками заводов сельскохозяйственного машиностроения, МТС, совхозов, быстро доставляя им остродефицитные материалы, оборудование, запасные части, инструменты, техническую документацию. По примеру железнодорожников, на воздушных трассах страны созданы «зеленые улики» грузам для МТС, совхозов и колхозов. Груз с маркировкой «для сельских районов» идет безостановочным потоком.

Осуществляя директивы партии и правительства, работники Гражданского Воздушного Флота принимают все необходимые меры, чтобы усилить помощь хлеборобам в борьбе за дальнейший подъем сельского хозяйства. Они считают своим патриотическим долгом образцово выполнять задания Коммунистической партии и Советского правительства по обслуживанию нужд социалистического земледелия.

СВЯЩЕННАЯ КЛЯТВА СОВЕТСКОГО ВОИНА

БЕЗГРАНИЧНА любовь советских людей к своей Родине. Эта любовь является неиссякаемым источником трудового энтузиазма в период мирного социалистического строительства и героических подвигов во время суровых военных испытаний. Верные сыны и дочери советской Отчизны умеют самоотверженно трудиться и стойко, не щадя крови и самой жизни, защищать свою страну от вероломных нападений иноземных захватчиков.

Сыновняя любовь к Родине, животворный советский патриотизм наших людей с особой силой проявились в грозные годы Великой Отечественной войны. Героические подвиги советских воинов на фронте были подкреплены трудовыми успехами героев тыла, неустанно ковавших победу над врагом. Единый боевой лагерь, в который Коммунистическая партия превратила нашу страну, победил сильного и коварного врага, вспоенного и вскормленного международным империализмом. Разгромив полчища немецко-фашистских захватчиков и японских милитаристов, Советская Армия спасла народы Европы и Азии от угрозы фашистского порабощения. После победного окончания Великой Отечественной войны советский народ с еще большим энтузиазмом принялся за мирное строительство. За послевоенные годы под руководством Коммунистической партии Советского Союза одержаны великие трудовые победы. Воодушевленный историческими решениями XIX съезда КПСС советский народ успешно решает задачи построения коммунистического общества.

Мы живем в счастливое время, под солнцем советской, самой демократической в мире Конституции. Наши люди законно гордятся теми великими правами, которые предоставлены им советской Конституцией, этим Основным Законом нашего государства. Гордятся они также и обязанностями, записанными в Конституции, ибо эти обязанности вытекают из интересов советского народа, из самого существа и природы нашего государства.

В Конституции Союза ССР записано: «Всеобщая воинская обязанность является законом».

Воинская служба в рядах Вооруженных Сил СССР представляет почетную обязанность граждан СССР».

Вступая в ряды советских Вооруженных Сил, граждане СССР принимают военную присягу — дают клятву на верность Родине. Они торжественно клянутся быть преданными своему Народу, своей советской Родине и Советскому правительству, быть всегда готовыми выступить с оружием в руках на защиту социалистического Отечества.

Н. Стенанов

Военная присяга — это документ огромного патриотического значения. Быть верным военной присяге — это значит преданно служить своей Родине, Коммунистической партии, надежно охранять мирный созидательный труд советского народа.

Принятие присяги в русской армии имеет свои давние традиции. Но особый смысл приобрел этот обычай после победы Великой Октябрьской социалистической революции, в Советской Армии. Особенности Советской Армии состоят в том, что она является армией освобожденных рабочих и крестьян, армией дружбы и братства народов нашей страны, армией, воспитанной на благородных идеях интернациональной солидарности трудящихся всего мира.

Клятву верности советской Родине, делу революции давали воины красногвардейских отрядов, первых регулярных полков Советской Армии. Они клялись не щадить своих сил и крови в борьбе с врагом. Справедливые и благородные цели войны против интервенции международного империализма и внутренней контрреволюции вдохновляли советских воинов на героические подвиги, укрепляли уверенность в победе.

Пятнадцать лет назад, 3 января 1939 года, Президиум Верховного Совета СССР, в соответствии с принятой в 1936 году Конституцией Союза ССР, утвердил новый, действующий с некоторыми изменениями и поныне, текст военной присяги. Одновременно было утверждено Положение о порядке принятия присяги, по которому военнослужащие принимают ее индивидуально и скрепляют собственноручной подписью.

В годы Великой Отечественной войны миллионы советских патриотов поднялись на защиту родной страны. Вступая в ряды Советской Армии, они клялись мужественно и умело отстаивать свободу, честь и независимость социалистического Отечества. В жестоких боях с врагом советские патриоты героическими подвигами доказывали свою верность военной присяге и воинскому долгу.

Какие же требования предъявляет военная присяга?

Прежде всего, военная присяга определяет, какими качествами должен обладать советский воин — доблестный защитник нашей Родины. «Я... торжественно клянусь быть честным...», — такими словами начинается присяга. В этих словах заложен глубокий смысл. Честность — неотъемлемое качество советского человека. Но особенно оно необходимо каждому солдату, сержанту, офицеру и генералу. В военном деле малейшая нечестность, проявленная лю-

бым воином, может привести к тяжчайшим последствиям.

Высокую честность вырабатывают у советских людей наша действительность, наш социалистический строй, наша Коммунистическая партия, неустанно заботящаяся о повышении сознательности и культуры народа. Честность, добросовестное отношение к труду, к учебе, к выполнению своих гражданских обязанностей отличают советских людей от представителей прогнившего капиталистического мира, где все построено на лжи, на жадности, на обмане трудящихся масс.

Как ни тяжело иногда бывало во время войны, наши воины честно и прямо смотрели правде в глаза. Они воспитывались на том принципе, что лучше самая горькая правда, чем самая сладкая ложь. Трудности не пугали советских воинов, а лишь заставляли еще настойчивее бороться за достижение победы.

В народе говорят: «Береги честь смолоду». Каждый юноша и каждая девушка должны упорно и систематически воспитывать в себе честность. Не заслуживает прощенья тот, кто стремится обмануть товарищей, утаить свои ошибки.

В годы войны произошёл такой случай. Сержант Лукомцев готовил самолет к вылету. Стояла ненастная погода, дул холодный ветер, и Лукомцев, устав, решил отдохнуть. Он отложил в сторону инструмент и прилег под крылом самолета. Через некоторое время на аэродром пришли летчики, которым предстоял боевой вылет. Механики доложили о готовности машины. Доложил об этом и Лукомцев, хотя он не успел проверить все агрегаты машины. Самолеты взмыли в небо и легли на боевой курс. А вскоре на аэродром вернулся самолет, который обслуживал сержант Лукомцев. Машина имела много пробоин, летчик был ранен. Оказалось, что в самый разгар воздушного боя на самолете отказало вооружение. Так сержант Лукомцев совершил преступление. Если бы сержант Лукомцев помнил о военной присяге, о том, что она требует от воина честности, он поступил бы так, как должен поступать каждый советский человек.

Военная присяга обязывает советского воина быть храбрым.

Человек, не знающий страха в борьбе с врагами своей Родины, смело идущий навстречу опасности и добивающийся победы, такой человек и называется истинным храбрецом. Храбрость помогает с честью выходить из самого трудного положения. Это качество — не врожденное, оно обретается в борьбе с трудностями, в повседневной работе и учебе. Развитию храбрости способствуют занятия спортом и особенно

такими видами спорта, как парашютизм, планеризм, самолетный спорт. Полеты на самолете и планере, прыжки с парашютом закаляют волю, вырабатывают бесстрашие, выносливость и храбрость.

Храбрость неразрывно связана с дисциплиной. Еще великий русский полководец Кутузов говорил, что «не тот истинно храбр, кто по произволу своему мечется в опасность, а тот, кто повируется».

Вступая в ряды Советской Армии, молодой воин дает клятву быть дисциплинированным, беспрекословно выполнять уставы, приказы командиров. Ничто не может помешать советскому воину точно и в срок выполнить приказ командира, ибо его устами говорит сама мать-Родина. Именно так и понимали свою обязанность воины-фронтовики. Не щадя сил, крови, а подчас и самой жизни, они точно выполняли боевые приказы.

Однажды летчик Гнездилов, ныне Герой Советского Союза, во главе группы истребителей вылетел на выполнение боевого задания по сопровождению штурмовиков. На подходе к цели наши самолеты были внезапно атакованы истребителями врага. Завязался неравный бой, в ходе которого противник одновременно стремился обрушиться на штурмовиков. Замысел фашистов был разгадан. Гнездилов со своим ведомым смело пошел в атаку на вражеских истребителей, а остальным летчикам группы приказал продолжать прикрывать штурмовиков. Трудно пришлось паре советских истребителей в этой схватке с численно превосходящим противником, но воля к победе, стремление во что бы то ни стало выполнить боевое задание принесли желанные результаты. Пара советских истребителей во главе с офицером Гнездиловым сбита три самолета врага, расстроила боевой порядок и обратила в бегство остальных фашистских летчиков. Самолет Гнездилова в этом бою был поврежден, но отважный авиатор продолжал выполнять задание до конца.

Сколько подобных случаев было в боевой практике таких прославленных советских летчиков как Кожедуб и Покрышкин, Лавриненков и Покрышев и многих других воздушных воинов! На этих примерах мужества и отваги, четкого выполнения боевых приказов воспитываются сейчас тысячи юношей и девушек нашей страны, стремящихся овладеть авиационным делом.

Военная присяга требует от наших воинов быть бдительными, строго хранить военную и государственную тайну. Бдительность — это могучее оружие, с помощью которого советские люди разоблачают коварные проделки врагов нашей Родины, американо-английских поджигателей войны и их продажной агентуры. Подрывная деятельность международного империализма против Советского Союза и стран народной демократии развращается по линии организации провокаций, шпионажа, террора, диверсий. Дело предателя и шпиона Берия и его сообщников вновь напоминает о необходимости всемерно повышать политическую бдительность на всех участках и в любой обстановке.

Быть бдительным — это значит по-

стоянно помнить о проонках вражеской агентуры и уметь срывать их.

Одно из существенных требований военной присяги заключается в бережливом отношении к военному и народному имуществу. Это требование вытекает из нашего Основного Закона — Конституции СССР, которая обязывает всех советских граждан беречь и укреплять социалистическую собственность, как источник богатства и могущества Родины, как источник жилищной и культурной жизни трудящихся. Занимаясь в аэроклубах, авиатехклубах, в различных кружках, члены ДОСААФ получают в свои руки большие материальные ценности — самолеты, парашюты, различные учебные приспособления. Все это ценное имущество должно бережно сохраняться и умело, технически грамотно эксплуатироваться.

Присяга обязывает советских воинов добросовестно изучать военное дело, всегда быть готовыми по приказу Советского правительства выступить на защиту своей Родины — Союза Советских Социалистических Республик — и защищать ее мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами.

Защищать свою Родину — святой долг каждого советского человека. В современной войне, когда на поле боя находится огромное количество сложнейшей военной техники, когда формы и методы ведения боевых действий стали весьма сложными, от каждого воина, помимо высоких моральных качеств, требуется высокое боевое мастерство.

В сентябре прошлого года были проведены увольнение из рядов Советской Армии в запас солдат, матросов, сержантов и старшин, выслуживших установленные законом сроки действительной военной службы, и призыв нового пополнения. В числе новичков много членов ДОСААФ. Можно с уверенностью сказать, что в скором времени из этих молодых воинов выйдут прекрасные мастера военного дела. Занятия в кружках и аэроклубах ДОСААФ помогают нашей молодежи приобрести первоначальные навыки в военном деле, необходимую физическую закалку.

Систематические занятия спортом, в том числе авиационным, помогают в дальнейшем нашим людям умело выполнять воинский долг. Дело чести каждого советского человека — и демобилизованного воина, и только что вступающего в жизнь юноши — быть активным членом ДОСААФ, бороться за высоты спортивного мастерства, овладеть техникой пилотирования самолета и планера, прыжка с парашютом, приобретать конструкторские навыки. Авиационный спорт воспитывает в человеке не только высокие моральные качества, но и физическую натренированность, укрепляет уверенность в своих силах.

Наши лучшие спортсмены являют собой пример в овладении авиационным мастерством. Сотни и тысячи молодых энтузиастов-авиаторов растут на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах, в учреждениях и учебных заведениях.

Велико значение военной присяги.



Недавно в Москве на Самотечном бульваре состоялось торжественное открытие монумента прославленного летчика-истребителя дважды Героя Советского Союза подполковника В. И. Попкова, сбившего во время Великой Отечественной войны 40 фашистских самолетов. На переднем плане слева — В. И. Попков.

В ней отражены высокие патриотические чувства советских людей, их горячая любовь к Родине, глубокая преданность народу, Коммунистической партии и Советскому правительству, жгучая ненависть к врагам социалистической Отчизны. Быть верным присяге, всегда помнить и свято соблюдать ее требования — священный долг советских воинов, защитников первого в мире социалистического государства, победно идущего к вершинам коммунизма.

ТАКИМ ЛИ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АЭРОКЛУБ?

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Редакция просит авиационных спортсменов и работников аэроклубов высказать свое мнение по вопросам, затронутым в письме тт. Н. Форостенко, В. Ильченко и Г. Писецкой.

Как в дальнейшем должен строить свою работу коллектив Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова? — вот вопрос, который волнует сейчас нашу авиационно-спортивную общественность. Этот вопрос поднят самой жизнью, теми возросшими требованиями, которые предъявляет к развитию авиационного спорта советский народ.

У нас и у многих наших товарищей-спортсменов создалось глубокое убеждение в том, что за последние годы Центральный аэроклуб СССР не выполняет стоящих перед ним задач, перестал быть центром авиационно-спортивной работы в стране.

Слов нет, аэроклуб имеет значительные достижения, богатые традиции. На ежегодных авиационных праздниках в Тушине в честь Дня Воздушного Флота среди тех, кто демонстрирует перед многотысячной аудиторией свое замечательное мастерство, высокую слетанность, отличную технику пилотирования, ловкость, выносливость, отвагу, насчитывается много спортсменов Центрального аэроклуба. Наши летчики-спортсмены первыми в мире освоили групповой пилотаж в составе двадцати четырех и тридцати двух спортивных самолетов. На Всесоюзных планерных соревнованиях 1952 года звание абсолютного чемпиона страны среди женщин добила молодая воспитанница аэроклуба комсомолка Н. Слесаренко. В прошлом году на Всесоюзных планерных соревнованиях чемпионом СССР по продолжительности парения стал комсомолец Е. Африканов. Значительных успехов добились также наши спортсмены-парашютисты.

Однако имеющиеся достижения не дают нам права закрывать глаза на те большие недостатки, которые присущи деятельности Центрального аэроклуба. Этих недостатков очень много и они серьезно тормозят дальнейшее развитие различных видов нашего авиационного спорта.

Возьмем, к примеру, такой важный участок спортивной работы, как подготовка к установлению новых авиационных рекордов. Кто, как не Центральный аэроклуб, должен руково-

дить этим мероприятием? К сожалению, здесь почти совершенно забыли об этой своей прямой обязанности. Подготовка к установлению новых рекордов проводится от случая к случаю.

В нашей стране есть большое количество спортсменов, имеющих огромный опыт, располагающих всеми возможностями для того, чтобы успешно бороться за новые авиационные рекорды. За последние годы замечательно себя проявила наша спортивная молодежь. Такие молодые летчики-спортсмены, как К. Каба-тов, В. Щепкин, В. Громов и многие другие, также являются достойными претендентами на звание рекордсменов и чемпионов. Однако все эти большие силы не используются, не привлекаются к рекордно-спортивной работе. Попытки установления новых рекордов предпринимаются, как правило, только штатными работниками аэроклуба. Узкий круг спортсменов, принимающих участие в подобных мероприятиях, стихийность, самотек, — все это отрицательно сказывается на результатах и противоречит стилю советского авиационного спорта.

Другим важным участком работы Центрального аэроклуба СССР является подготовка к Всесоюзным соревнованиям авиационных спортсменов. К сожалению, и здесь дело обстоит не лучше, чем с рекордно-спортивной работой.

Почему, например, вот уже в течение двух лет на Всесоюзных соревнованиях по самолётному спорту команды ДОСААФ и Центрального аэроклуба терпят поражения? Почему за последние годы на Всесоюзных соревнованиях гораздо ниже своих возможностей выступают планеристы и парашютисты Центрального аэроклуба? Ответ на эти и им подобные вопросы может быть только один: все это происходит потому, что руководство Центрального аэроклуба на протяжении

ряда лет совершенно не заботилось о том, чтобы создать спортсменам благоприятные условия для подготовки к соревнованиям, для систематических тренировок, без которых невозможно добиться успеха.

В аэроклубе почему-то стало господствовать совершенно ошибочное и вредное представление, будто к Всесоюзным соревнованиям готовиться вообще не следует, так как успех на них все равно обеспечен. Вот почему, хотя в прошлом году мы получили программу предстоящих соревнований по самолётному спорту за три месяца до их начала, никто из участников не смог своевременно начать подготовку. Вся подготовка команды нашего аэроклуба, участвовавшей в соревнованиях на самолетах Як-11, состояла из двух-трех полетов на выполнение отдельных упражнений, а по таким упражнениям, как полеты на высоту и в закрытой кабине, подготовка вообще не проводилась. Подобное пренебрежительное отношение к такому важному делу, как подготовка к соревнованиям, как известно, не осталось безнаказанным: команда Центрального аэроклуба осталась далеко позади.

Серьезные недостатки, имеющиеся в рекордно-спортивной работе и в подготовке к Всесоюзным соревнованиям некоторые товарищи склонны объяснять различными «объективными» причинами. Но стоит присмотреться внимательнее и нетрудно понять, что все эти «объективные» причины ничего не объясняют. Разве нельзя, например, использовать для спортивных тренировок наиболее благоприятное время года более плодотворно и эффективно, чем это делается до сих пор? Конечно, можно! Есть полная возможность организовать рекордные группы, поставить во главе их опытных тренеров и организовать систематическую тренировку этих групп на одном из аэродромов.

С большей ответственностью следует относиться и к подготовке к Всесоюзным соревнованиям; тогда и спортивные показатели будут более высокими.

Чрезвычайно существенным недостатком в работе Центрального аэроклуба является отсутствие постоянной деловой связи с аэроклубами и отдельными спортсменами, находящимися в других городах нашей страны. Наш аэроклуб превратился по существу в обычную учебную организацию, почти ничем не отличающуюся от тех, в которых происходит первоначальное обучение летчиков, планеристов, парашютистов. А ведь у него совсем другие задачи. Центральный аэроклуб СССР призван быть массовой авиационно-спортивной организацией, обобщающей передовой опыт и распространяющей его на все аэроклубы страны. Благотворное влияние Центрального аэроклуба должны чувствовать на себе все советские авиационные спортсмены, как далеко от него они ни находились бы.

В этом отношении очень важным является вопрос о членстве Центрального аэроклуба. Его членами должны быть не только авиационные спортсмены, живущие в Москве, но и все лучшие авиационные спортсмены Советского Союза. Поддерживая постоянную связь с Центральным аэроклубом, участвуя во всех проводимых им спортивных мероприятиях, они станут активными агитаторами всего нового, передового в авиационном спорте. С их помощью Центральный аэроклуб сможет распространять свое влияние на широкие массы авиационных спортсменов.

Самые разнообразные формы и методы работы следует использовать для того, чтобы непрерывно совершенствовать мастерство спортсменов, повышать массовость авиационного спорта. При Центральном аэроклубе необходимо систематически проводить совещания по обмену опытом преподавательской и инструкторской работы в аэроклубах, сборы спортивных судей, организовывать экскурсии. Летчики, планеристы, парашютисты Центрального аэроклуба должны

быть частыми гостями в периферийных аэроклубах. Выезжая на места, они обязаны оказывать практическую помощь учебным организациям, авиационным кружкам и отдельным спортсменам, передавать свой опыт спортивной молодежи, бороться за то, чтобы непрерывно множились ряды юношей и девушек, занимающихся авиационным спортом. Опытные авиационные спортсмены обязаны чаще выступать с лекциями и докладами на предприятиях, в колхозах, учреждениях и учебных заведениях.

Очень плохо используется Центральным аэроклубом такая форма авиационно-массовой работы, как подготовка инструкторов-

общественников. А в этой области можно сделать очень многое. Наш аэроклуб располагает всеми возможностями для того, чтобы систематически готовить многочисленные кадры инструкторов-общественников, которые у себя на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах, в учреждениях, институтах, школах явились бы организаторами и руководителями авиационных кружков.

Наконец, следует сказать несколько слов о той роли, которую должен и может сыграть аэроклуб в улучшении материальной базы. Летчики-спортсмены давно уже мечтают о новых конструкциях спортивных самолетов, которые позволили бы им еще успешнее бо-

роться за успехи в авиационном спорте. Наши планисты нуждаются в безмоторных аппаратах, оснащенных таким оборудованием, которое дало бы возможность совершать полеты в сложных условиях и на высоту. А ведь сколько было похоронено замечательных проектов подобных самолетов и планеров! И все это потому, что ни соответствующие отделы Оргкомитета ДОСААФ, ни Центральный аэроклуб не позаботились о том, чтобы от разговоров перейти к делу, практически поставить вопрос о создании новых спортивных конструкций.

В этом письме поставлены только некоторые вопросы, имеющие отношение

к изменению профиля работы Центрального аэроклуба СССР. Но и они, на наш взгляд, с достаточной убедительностью свидетельствуют, что такое изменение необходимо и вызывается самой практикой работы наших авиационных спортсменов. Центральный аэроклуб СССР должен отвечать своему наименованию, он должен превратиться в настоящий центр авиационно-спортивной работы в стране. Это благотворно скажется на развитии всего советского авиационного спорта.

*Заслуженные
мастера спорта
В. Ильченко,
Г. Пясецкая,
Я. Форостенко*

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЯ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ зимой имеет много существенных особенностей. Как известно, зимний период отличается неблагоприятными метеорологическими условиями. Визуальная ориентировка значительно затруднена в связи с изменением покрова местности.

Снежный покров резко изменяет общий фон местности. Зимой надежными ориентирами для экипажей самолетов служат города, железные и шоссейные дороги, крупные реки, озера и поселки, лесные массивы, отдельные — точечные — характерные, выделяющиеся на общем фоне пункты. Их видимость в различное время года и суток различна.

Шоссейные дороги зимой легко опознаются по их прямолинейности, причём от железных дорог они отличаются крутыми поворотами. Часть проселочных дорог полностью засыпается снегом и не используется. Вместе с тем появляется много проложенных по снегу полевых дорог, которых нет на полетных картах. Видя их, малоопытные летчики при ориентировке попадают в затруднительные положения (поскольку полетная карта, как им кажется, не соответствует местности).

Железные дороги и железнодорожные станции зимой видны лучше, чем летом. Объясняется это тем, что на фоне белого покрова снега угольная пыль и сажа, выбрасываемые паровозами, образуют темный контрастный след. Так же хорошо зимой видны лесные полосы по обеим сторонам железнодорожной колес. Железные дороги не имеют рез-

Штурман Л. Липовца

ких изломов, их повороты плавно закруглены.

Характерные лесные массивы зимой видны также более отчетливо, чем летом. Однако, готовясь к маршрутному полету, летчик (штурман) должен учитывать год издания своей полетной карты, чтобы предусмотреть возможные изменения очертаний лесов.

Небольшие населенные пункты в европейской части СССР не могут являться надежными ориентирами: их и летом трудно отличить один от другого, а зимой они сливаются с общим фоном местности, значительно меняют свои прежние очертания в связи с появлением временных дорог, проложенных по снежному покрову.

Крупные населенные пункты — районные центры, рабочие поселки и города — зимой, как и летом, отчетливо выделяются и должны использоваться как контрольные и опорные ориентиры.

Таким образом, мы видим, что зимой, при наличии снежного покрова, количество ориентиров, применяемых для визуальной ориентировки, значительно уменьшается: многие предметы — мелкие реки, озера, населенные пункты и т. д. — становятся невидимыми. Изменяются очертания значительной части ориентиров, увеличивается и уменьшается их видимость (железные дороги, железнодорожные станции, лесные массивы зимой видны лучше, чем летом). При этом следует учитывать свежесть снежного покрова. После снегопадов или метелей все дороги бывают занесены и плохо различимы.

Когда снежный покров на местности расположен неравномерно, пятнами, — местность с воздуха кажется очень пестрой, визуальная ориентировка в такой период является наиболее трудной. Это бывает после больших оттепелей и весной, при появлении проталин.

Прежде чем послать экипаж в маршрутный полет, необходимо проверить его знания, учесть маршрутный налет каждого летчика в зимних условиях и продолжительность перерыва в таких полетах.

О том, насколько это важно, наглядно свидетельствует такой пример. Хорошо подготовленный экипаж, много летавший по маршруту летом, был послан в перелет, когда землю покрыл слой свежее выпавшего снега. Экипаж попал в сложные условия, обледенела антенна, отказала радиосвязь. В результате экипаж дважды терял ориентировку и производил посадки на случайных аэродромах прежде, чем прибыл к месту назначения. Оказалось, что штурман т. Кравченко имел большой перерыв в самолетовождении зимой, что не было учтено руководителями при организации перелета.

Существенным фактором, влияющим на точность самолетовождения зимой, является метеорологическая обстановка, которая характеризуется большой неустойчивостью, частой и неожиданной изменчивостью. Некоторые явления погоды значительно усложняют, а порой и совсем исключают возможность полета (низкая облачность, густая морозная дымка, туман, метели, обледенение). Вот почему знание законов метеорологии и фактической погоды, при которой будет происходить полет, является обязательным для каждого летчика. Особенно важно хорошо изучить и твердо знать климатические особенности своего района, признаки изменчивости погоды, использовать многолетний опыт местных метеостанций.

При организации полетов зимой необходимо всесторонне учитывать все элементы метеоб обстановки.

Особенности визуальной ориентировки и сложность метеоб обстановки не ограничивают маршрутные полеты и перелеты в зимнее время. Однако они услож-



няют полеты, предъявляют дополнительные высокие требования к более тщательной их организации и лучшей подготовке летного состава.

Особое значение в зимний период приобретают радиотехнические средства самолетовождения и средства земного, обеспечения. При организации маршрутных полетов необходимо в первую очередь использовать самолеты, оборудованные радиотехническими приборами, которые дают возможность безопасно выполнять полетные задания в самых сложных метеоусловиях и в любое время суток и года при условии, если летный состав подготовлен теоретически и умеет на практике применять радиотехнические средства самолетовождения.

Если полет производится на самолете, не оборудованном средствами связи, радиоаппаратурой, то основным способом самолетовождения следует считать самолетовождение с общими навигационными средствами (полет по компасу с контролем пути по времени полета) в сочетании с визуальной ориентировкой.

Еще одну важную особенность при полетах зимой должен учитывать летный состав. Летчик должен знать истинную высоту и скорость полета, для соблюдения которых необходимо рассчитывать и выдерживать соответствующие приборные величины, т. е. учитывать так называемые методические поправки приборов. Так, например, летом, чтобы выдержать истинную высоту 2000 м и скорость 170 км/час при температуре +20° и давлении у земли 760 мм, нужно иметь показание высотомера 1900, а указателя воздушной скорости — 150 км/час. Зимой же, при температуре —20° и том же давлении, приборное показание высотомера уже должно быть 2200 м (на 300 м больше, чем летом), а указателя скорости — 162 км/час (на 12 км/час больше). Инструментальные поправки в данном примере равны нулю.

Отсюда следует, что при полетах на средних высотах в летнее время истинная высота полета будет всегда больше приборной, зимой — наоборот, меньше. Истинная скорость как зимой, так и летом всегда больше приборной, но в зимнее время, при низких отрицательных температурах, эта разность приближается к нулю.

При маршрутных полетах нужно учитывать состояние аэродромов, намеченных для посадки, чтобы решить — устанавливать самолет на колеса или на лыжи.

Перед каждым вылетом, особенно в маршрутный полет, летчику следует убедиться, что вся поверхность самолета очищена от ледяной корки снега или инея, которые ухудшают летные качества самолета, удлиняют разбег, затрудняют пилотирование в воздухе.

Очень часто в одном маршрутном полете зимой экипаж может встретиться с различной погодой — снегопад, туман. Чтобы уверенно выполнять полет в таких условиях, летчик должен хорошо владеть техникой пилотирования по приборам вне видимости земли.

Хорошая предварительная подготовка экипажа и самолета, применение комплекса средств и способов самолетовождения обеспечивают безопасность полетов, делают возможным выполнение полетов в самой сложной обстановке.

Мой рекордный полет

Мастер спорта П. Захудалли

Я ДАВНО ПОСТАВИЛ перед собой цель: на самолете Як-11 установить рекорд скорости на участке 2000 км. Такой полет на данном типе самолета предстояло выполнить впервые.

Начались тренировочные полеты. Основной целью их были проверка работы мотора и аппаратуры, определение расхода горючего. Я произвел полет на 500 км, затем на 1000 км и, наконец, на 1500 км. Последний тренировочный полет показал, что запаса горючего на 2000 км должно хватить вполне. Незадолго до рекордного полета я выполнил тренировочный полет по маршруту Тушино — Калуга — Вязьма — Тушино. Этот маршрут, равняющийся 500 км, и был утвержден для моего полета. Мне предстояло пролететь по нему без посадки четыре раза. Путем теоретических расчетов и во время тренировок был определен наимыгоднейший режим полета и работы мотора на данной дистанции. Чтобы на высоте 1000 м обеспечить необходимую скорость полета, надо было, чтобы мотор давал 1650 оборотов в минуту при наддуве 680.

По расчетным данным, при полной заправке баков самолета горючим, его запас обеспечивал продолжительность полета свыше 7 часов, что давало полную гарантию выполнения поставленной задачи.

Подготовка к полету была закончена своевременно. Оставалось ждать благоприятной погоды. Как назло, все время шли непрерывные дожди, стояли туманы и низкая облачность. Лишь в конце октября метеорологи стали предсказывать улучшение погоды.

31 октября я пришел на аэродром пораньше. Проверил подготовку самолета к полету и, когда спортивные комиссары вылетели к контрольным поворотным пунктам, стал готовиться к вылету.

Спортивные комиссары Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова поставили два барографа, опломбировали их и бензобаки, проверили документацию, и в 9 часов 30 минут мой краснокрылый Як-11 легко поднялся с Тушинского аэродрома. Еще перед вылетом вся поверхность самолета была отполирована специальной пастой. Это значительно снизило сопротивление и позволило увеличить скорость полета.

Через три минуты я уже пересек первый контрольный пункт и взял курс на Калугу. Высота 1000 м. Перехожу на горизонтальный полет. Под крыльями самолета быстро проплывают подмосковные поселки, леса и поля. Горизонт закрыт дымкой. Местность впереди просматривается плохо, ориентировка затруднена. Выдерживаю по компасу точно рассчитанный курс. Ветер на высоте почти попутный, снос незначительный. Правее по маршруту различаю очертания Наро-Фоминска. Вскоре показался Малоярославец. Мотор работает ровно.

Всматриваясь в горизонт, вижу выходящую серебристой лентой реку Оку, а на ее левом берегу — старинный город Калугу, родину выдающегося русского ученого К. Э. Циолковского.

Самолет точно пролетает над Калугой — первым поворотным пунктом. Вижу, как спортивный комиссар А. Гаврилин дает мне зеленой ракетой сигнал о том, что пролет зафиксирован.

Делаю разворот и беру курс на Вязьму. На втором участке маршрута, от Калуги до Вязьмы, дымки почти не было. Но попутно-боковой ветер заметно сносил самолет в сторону, и мне пришлось установить угол упреждения до 15°. Веду визуальную ориентировку — сличаю карту с местностью и принимаю все меры для того, чтобы не уклониться от маршрута.

Вдалеке вижу Вязьму. Быстро приближаюсь к ней. На аэродроме находится красный самолет Як-18, на котором прилетел спортивный комиссар В. Балашов. В воздухе загораются две красные ракеты. Значит мой пролет зафиксирован. Точно над аэродромом делаю разворот и беру курс на Тушино. Лететь приходится при встречно-боковом ветре. Время идет медленнее. Впереди знакомые места. Вот город Можайск, потом Звенигород и рядом с ним деревня Ивановка, в которой я родился и провел свое детство. Радостно бьется сердце.

Наконец показался Тушинский аэродром. По радио связываюсь с командным пунктом. Докладываю о работе агрегатов и об условиях полета. Через 1 час 25 мин. вторично пересекаю линию первого контрольного пункта и вновь беру курс на Калугу...

В 15 час. 08 мин. 30 сек. пересек последний контрольный пункт. Итак, 2000 километров я пролетел за 5 часов 35 минут 30 секунд, со средней скоростью 360 км/час. Такой полет на спортивном самолете 4-й весовой категории (вес от 1700 до 3000 кг) совершен впервые в мире. Должен заметить, что в данном полете мною использованы не все возможности самолета. Этот самолет позволяет улучшить достигнутые мной показатели.

Особенностью данного полета было то, что все время необходимо было регулировать температурный режим работы мотора, внимательно наблюдать за показаниями всех приборов, строго выдерживать скорость, высоту и, особенно, курс полета. Имея расчетные данные для вождения самолета по компасу, я все время вел визуальную ориентировку, так как ветер на разных участках и высотах менялся.

Я рад, что мне выпала большая честь сделать нашей любимой Родине еще один подарок, установить новый всеобщий рекорд скорости полета на 2000 км, что является для данного класса спортивных самолетов новым мировым достижением.



Парящие полеты



ЗИМОЙ

ПАРЯЩИЕ полеты — один из интереснейших видов планерного спорта. Между тем до сих пор все еще широко распространено мнение, что выполнение парящих полетов возможно только в летних, а не в зимних условиях. Однако это мнение глубоко ошибочно: практика показала, что парить можно с успехом и зимой. При этом следует иметь в виду, что начинать парение можно не только с большой, но и с малой высоты, достигаемой при взлете с механического старта.

Первые парящие полеты зимой мне, вместе с другими инструкторами планерного клуба Ростокинского района Москвы, довелось совершить еще в 1939—1940 гг. Используя благоприятные метеорологические условия, мы выполняли несколько парящих полетов на планерах А-2 и «Дельфин». Взлетая с помощью тракторостарта, пилоты-планеристы отцепляли планеры на высоте 200—300 метров и поднимались до основания облаков. Уже тогда было установлено, что при определенных условиях на высоте 200—300 метров восходящие потоки вполне достаточны для производства массовых парящих полетов с различными заданиями: полеты на продолжительность, на дальность, по треугольному маршруту и т. д. Но для таких полетов необходим легкий планер-паритель с высокими аэродинамическими качествами и механизированным крылом.

Зимой 1941 года мне также удалось выполнить несколько парящих полетов. Однако и после этих удачных опытов у планеристов еще не было твердой уверенности в возможности парящих полетов зимой. Многие спортсмены попросту не верили моим рассказам, другие говорили о случайности достигнутых результатов. Для того, чтобы положить конец сомнениям, надо было поставить на планере барограф или пролететь значительное расстояние. Такой полет и задумано было совершить.

Он состоялся 15 марта 1941 года, при сплошном снежном покрове. Взлетев на планере «Дельфин» с помощью тракторостарта, я продержался в воздухе 7 часов 15 минут.

Условия полета были такие: ветер северо-восточный, 5—6 м/сек., температура воздуха минус 15°. Северо-восточная часть неба была свободна от облаков, юго-западная покрыта слоисто-кучевыми облаками. Часам к 10 утра с северо-востока стали появляться небольшие кучевые облака, которые быстро образовывались и также быстро исчезали. По опыту я уже знал, что среди зарождающихся и исчезающих облаков, имеющих сильный, но скоротечный восходящий поток, есть более устойчивые. Хотя они и меньше по размеру, но, как и летом,

Мастер спорта В. Выгонов

хорошо развиваются. Подождя, когда такие облака подошли поближе, я взлетел с тракторостарта и, отцепившись на высоте 250 метров, стал планировать по направлению к одному из них.

Бережно расходуя запас высоты, внимательно слежу за показаниями вариометра. И вот, когда высота была уже не более 150 метров, вариометр вместо снижения стал показывать «0», а еще через некоторое время — 0,5 метра подъема.

Заметив это, я немедленно ввел планер в спираль. Интенсивность восходящего потока постепенно возрастала, вариометр стал показывать плюс 1 метр, а затем плюс 1,5 метра. Пока спиралью набирал высоту, все мое внимание было сосредоточено на показаниях приборов.

500, 600, 700 метров... Надо мной — хорошее кучевое облако. Однако пока планер набирал высоту, его отнесло далеко от аэродрома. Малая крейсерская скорость планера (40 км/час) и встречный ветер не давали возможности приблизиться к аэродрому. Учтя это, развернулся по ветру и принял решение лететь в сторону Калуги, имея в виду продержаться в воздухе возможно дольше.

Вскоре я догнал слоисто-кучевую облачность и, выбирая наиболее темные пятна (сгущенные места), набирал под ними потерянную высоту. За все время парящего полета под слоисто-кучевой облачностью мне лишь изредка приходилось наблюдать, как солнечные лучи прорывали облака в их наиболее тонком месте. Зато часто планер оказывался в снежной крупе, большое количество которой попадало в кабину.

Близ Калуги, куда я прилетел в 3 часа дня, было чистое небо с небольшими кучевыми облаками. Высота полета достигала 1200 метров. Сильный мороз и неподготовленность к такому длительному полету заставляли меня думать о посадке, но отличная летная погода и хорошие потоки склоняли к тому, чтобы продолжать парение.

Покружившись с час над Калугой, перелетел замерзшую Оку и направился на запад, вдоль железной дороги. Не хотелось далеко отходить от нее, чтобы можно было быстро сообщить о месте посадки. Лишь когда солнце начало скрываться за горизонтом, выбрал вблизи железной дороги крупный населенный пункт, где и решил приземлиться, хотя планер был на высоте 1000 метров и можно было еще долго держаться в воздухе. Я прекратил полет, пролетев около 300 км.

Позднее было специально совершено несколько зимних парящих полетов под

слоисто-кучевой облачностью. Эти полеты вновь подтвердили, что такие облака хорошо «держат» планер. Особенно интенсивный подъем наблюдался под наиболее темными местами, которые ясно выделяются на общем сером фоне облака.

Несколько зимних парящих полетов при сплошном снежном покрове местности были выполнены нами уже совсем недавно. Так, 1 марта 1952 года на планере А-9, используя сплошную слоисто-кучевую облачность высотой 300 метров, мне удалось продержаться в воздухе 12 минут.

А 5 марта того же года мы были свидетелями весьма цепного с теоретической и практической точек зрения парящего полета, выполненного спортсменом-планеристом Бобарыкиным.

Условия этого интересного полета были следующие. Ветер юго-западный, силой 5—7 м/сек. Над аэродромом шли большие массы облаков, временами выпадал снег. В этот день у нас после длительного перерыва, продолжавшегося почти всю зиму, были полеты по вводу в строй.

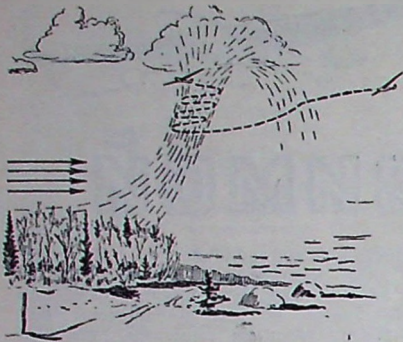
На следующий день, уже в совершенно иных метеорологических условиях, летая под кучевыми облаками, я продержался в воздухе 58 минут. Этот полет особенно интересен тем, что он был выполнен в стационарном восходящем потоке.

Было замечено, что при сплошной облачности над лесом обычно находится облачный вал, который перемещается при изменении направления ветра. Иногда вместо вала имеется ясно выраженное сгущение облаков. Все это наводило на мысль, что здесь действует непрерывный восходящий поток.

Утром 6 марта небо было совершенно чисто от облаков. Температура воздуха минус 16°. К 12 часам дня с подветренной стороны лесного массива, на высоте 600 метров, стали появляться сначала довольно слабые, а затем уже хорошо развитые кучевые облака. Они не уносились ветром, а продолжали висеть на одном месте, постепенно изменяя лишь свою форму.

Мне захотелось проверить, как будут «держат» эти облака. Взлетев на планере А-9, на высоте 600 метров и на некотором удалении от облаков, отцепил планер от самолета.





Полет планера в стационарном восходящем потоке над лесным массивом.

У самой кромки облака сначала наблюдалось интенсивное снижение, а под облаком сразу начался хороший подъем, достигавший 2—3 м/сек. Восходящий поток был постоянен и вполне устойчив, но по своей ширине не всегда достаточно для такого планера, как А-9.

Переходя от облака к облаку вдоль лесного массива, я уже хорошо знал, где будет снижение, а где подъем. Такие стационарные потоки часто образуются зимой у границ лесных массивов и производить в них парящие полеты не представляет особой трудности.

Еще один парящий полет в зимних условиях был выполнен мною 25 февраля 1953 года. Вот как он происходил.

День был ясный, морозный. Слабый северный ветер гнал на юг легкие, еле заметные облачка, которые быстро появлялись и так же быстро исчезали. Мы прибыли в авиамастерские, чтобы получить и облетать выпущенный из ремонта планер А-2. В 2 часа 30 минут дня я взлетел с аэродрома мастерских с заданием выполнить пробный полет.

Отцепив планер от самолета на высоте 300 метров, решил выяснить, как «держат» облака, которые плыли по границе аэродрома на высоте 400 метров. Сделав разворот на 90°, пошел к облакам. Вариметр показывал 2 метра снижения, и мои надежды на парение рушились.

Но, подходя к облаку, я заметил уменьшение снижения. Вскоре вариметр стал показывать 1 метр подъема. Перевел планер в спираль, и скорость подъема увеличилась до 1,5—2 м. Низкие облака не позволяли отойти далеко от аэродрома. Поэтому, как только планер относилось, я разворачивал его и шел вдоль гряды облаков с небольшим подъемом или снижением. Над аэродромом вновь набирал высоту. Так, непрерывно маневрируя, я продержался в воздухе 28 минут.

Перечисленные зимние парящие полеты производились на планерах различных типов, при различного рода стартах и в самых разнообразных метеорологических условиях. Все эти примеры убедительно свидетельствуют о том, что зимой парить можно. Планеристы вполне могут и должны использовать зиму для парящих полетов.

ПЛАНЕР-ПАРИТЕЛЬ КОНСТРУКЦИИ О. К. АНТОНОВА

А. Мапоцков

ТЯЖЕЛЫЙ ПЛАНЕР (удельная нагрузка на крыло 25—35 кг/м² и выше) с высоким аэродинамическим качеством и большой скоростью — детище советской прогрессивной планерной школы.

Лучшим образцом этого типа является планер А-9 конструкции лауреата Сталинской премии О. К. Антонова. На этом планере наши спортсмены установили большинство мировых рекордов дальности и скорости полета. Каждое новое достижение планеристов подтверждает превосходство отечественных конструкций перед зарубежными.

Особенно убедительно последнее выдающееся достижение заслуженного мастера спорта В. Ильченко, который 26 мая 1953 года на планере А-10 (двухместном варианте планера А-9) за 9-часовой полет покрыл расстояние около 830 км, что на 210 км превышает прежний всесоюзный и мировой рекорды. Интересно отметить, что в этом полете удельная нагрузка на крыло составляла более 37 кг/м².

Учтя результаты испытаний опытных планеров с разными нагрузками на площадь крыла, О. К. Антонов в 1938 году создал первый вариант планера А-9, в котором значительно увеличил нагрузку на крыло, доведя ее до 30 кг/м².

Скоро, благодаря своим высоким летным качествам, планер А-9 завоевал заслуженную популярность не только среди мастеров советского планеризма, но и среди широких масс любителей авиационного спорта.

Особенностями планера А-9, выгодно отличающими его не только от зарубежных, но и от других отечественных планеров, кроме большой удельной нагрузки на крыло, являются высокая прочность, примерно в полтора раза превосходящая прочность прежних рекордных планеров, простота и надежность управления.

Высокая прочность крыла обеспечивается оригинальной конструкцией лон-

жерона, представляющего собой строенный блок.

Особенностью планера является также конструкция посадочной лыжи, не выступающей из общего контура фюзеляжа. Обвод лыжи сделан таким, что совершенно исключает возможность капотирования планера при посадке. Клиновидная форма нижней части фюзеляжа в месте установки стального полоза в момент касания земли обеспечивает амортизацию за счет проминания дернового покрова.

Профиль крыла РША, полученный в результате многолетней кропотливой работы О. К. Антонова, характеризуется большой кривизной средней линии, обуславливающей высокие несущие свойства. Значительный участок хвостовой части образован прямыми линиями, что упрощает технологию изготовления крыла. Обводы профиля удобно сочетаются с блоком лонжеронов.

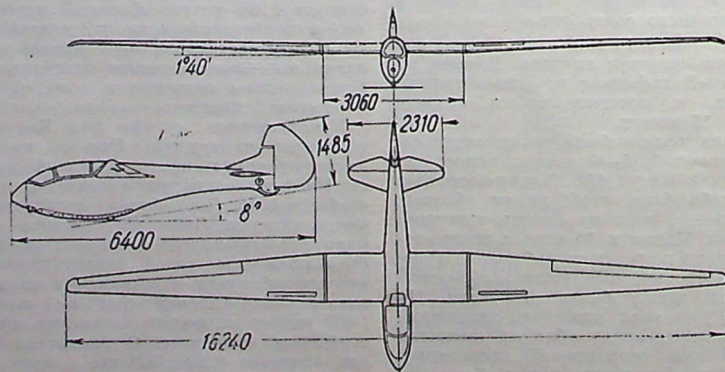
Кроме того, планер А-9 обладает хорошими характеристиками устойчивости и управляемости, позволяющими быстро осваивать технику пилотирования.

Планер А-10 — двухместный вариант планера А-9. Он имеет второе сиденье, его передняя часть несколько удлинена, увеличена площадь киля.

Ниже приводим основные данные планера А-9: полный полетный вес — 400 кг; площадь крыла — 13,46 м²; размах — 16,24 м; удлинение — 19,6; сужение — 4,8; профиль РША — 15%; площадь горизонтального оперения — 1,31 м²; размах горизонтального оперения — 2,31 м; площадь вертикального оперения — 1,14 м²; высота вертикального оперения — 1,39 м; площадь элерона (одного) — 1,05 м²; размах элерона — 4,1 м; длина фюзеляжа — 5,56 м; миделево сечение фюзеляжа — 0,544 м².

Характерные данные планера А-10: полный полетный вес — 500 кг; площадь вертикального оперения — 1,59 м²; длина фюзеляжа — 5,81 м.

г. Киев.



Планер А-9.

Теоретическая подготовка парашютиста

Мастер спорта Д. Жорник



ОТЛИЧНАЯ теоретическая и наземная подготовка парашютиста — основное условие успешного выполнения прыжков с парашютом с самолета.

Опыт подготовки парашютистов свидетельствует, что успех первого прыжка с парашютом во многом зависит от того, насколько начинающий парашютист морально подготовлен к этому, насколько в него вселена уверенность в том, что прыжок с парашютом безопасен. Эта задача решается в процессе теоретической подготовки. Получая сведения об устройстве парашюта, начинающий спортсмен вместе с тем убеждается в безотказности действия парашюта и безопасности прыжка.

Для того, чтобы занятия дали желаемый результат, инструктор-парашютист должен тщательно готовиться к ним и проводить их на высоком методическом уровне.

В связи с этим инструктору очень важно хорошо знать состав группы, которую ему придется обучать. Еще до начала занятий ему следует ознакомиться с данными о курсантах. Он обязан знать их возраст, образование, профессию, общее и физическое развитие. Эти сведения помогут инструктору ориентироваться в выборе метода изложения той или иной темы.

Первое занятие по теме «Парашютный спорт в нашей стране» проводится в виде лекции или беседы. Готовясь к ней, составляя план и конспект, инструктор должен особенно внимательно подобрать наглядные пособия. Чем удачнее будут подбраны иллюстрации, схемы, таблицы и фотографии, тем интереснее и доходчивее для слушателей будет эта лекция.

Так как на этих занятиях инструктор впервые встречается с группой, то перед началом лекции необходимо уделить 10—15 минут организационным вопросам и ознакомлению слушателей с программой. При этом инструктор должен подчеркнуть важность соблюдения дисциплины на занятиях, назначить старшего группы, рассказать о порядке поведения в аэроклубе, о характере и содержании программы занятий и лишь после этого приступить к изложению самой темы.

Изучив первую тему, обучаемые должны ясно представлять, как рос и развивался парашютный спорт в нашей стране, как стал он массовым видом спорта, доступным не избранным, а многим тысячам юношей и девушек, таким же, как и сидящие в классе.

Вторая тема — «Материальная часть парашюта». Начинающий парашютист должен глубоко и детально изучить парашют, с которым ему придется выполнять прыжок. Изложение материала этой темы рекомендуется проводить методом лекции, с показом парашюта, его деталей, плакатов, таблиц и схем.

Приступая к лекции, инструктор должен иметь следующие наглядные пособия: два тренировочных парашюта и один парашют летчика, причем один тренировочный парашют в уложенном виде, другой — в раскрытом; плакаты по материальной части изучаемого парашюта; таблицу запаса прочности его основных деталей; таблицу размеров основных деталей парашюта; схематический план купола.

План для проведения занятий по этой теме рекомендуется составлять так:

План каждого занятия строится в зависимости от количества учебных часов, отведенных на данный день. При этом необходимо сохранять указанную последовательность изложения материала. Время на повторение и вопросы распределяется пропорционально на каждый день занятий.

Большое значение имеет также правильная подготовка места занятий. Инструктор должен так разместить слушателей, чтобы всем были хорошо видны демонстрируемые детали и чтобы каждый слушатель имел возможность вести конспект занятий.

Читать лекцию надо в доходчивой форме, подкрепляя сказанное содержательными примерами. Так, говоря о классификации и назначении парашютов, необходимо подчеркнуть это примерами разнообразного применения парашютов в нашей стране: рассказывать о прыжках спортсменов-парашютистов с различными заданиями, о том, как используется парашют летчиками-испытателями, о сбрасывании грузов и продуктов питания на парашютах.

Объяснять устройство полвесной системы удобнее, если рядом будет стоять курсант с надетым парашютом. При этом инструктор может лучше разъяснить, как и где проходят основные лямки, грудная перемычка, плечевые обхваты, наспинный пояс, ножные обхваты и как они скрепляются на парашютисте. Здесь же удобно показать и взаимную связь деталей полвесной системы, позволяющую регулировать ее по росту парашютиста при помощи прямоугольных пряжек.

Наиболее убедительными данными, характеризующими надежность парашюта, является запас прочности его основных деталей. Так, например, стропы могут выдержать в 7,2 раза большую нагрузку, чем они испытывают, лямки полвесной системы — в 8,4 раза. Д-образные пряжки — в 11 раз и т. д. Все это должен подчеркнуть инструктор, рассказывая о деталях купола и полвесной системы. Таблицу запаса прочности деталей парашюта слушателям следует переписать в свои тетради.

Наибольшее внимание инструктор обязан сосредоточить на объяснении взаимодействия частей парашюта при раскрытии. В данном случае уложенный парашют необходимо надеть на одного из слушателей и подать команду выдернуть вытяжное кольцо.

Наглядно показывая процесс раскрытия парашюта, инструктор подробно

№ п/п	Последовательность изложения вопросов	Время (в мин.)	Метод проведения занятий
1	Что такое парашют	5	Лекция с демонстрацией парашюта, его частей, плакатов, таблиц
2	Классификация парашютов	15	
3	Основные части парашюта	10	
4	Купол со стропами	35	
5	Вытяжной парашют (с чехлом)	20	
6	Ранец	30	
7	Подвесная система	25	
8	Замок, приспособление для раскрытия парашюта	10	Практический показ раскрытия парашюта Лекция с показом парашюта и его частей То же
9	Чехол (сумка)	5	
10	Взаимодействие частей парашюта при раскрытии	20	
11	Запасный парашют	30	
12	Парашют летчика	30	
	Вопросы и повторение	35	

Итого 270 мин., т. е. 6 академических часов (по 45 мин. каждый).



разбирает, что происходит при выдергивании кольца, как раскрывается ранец парашюта и как в дальнейшем раскрывается и наполняется воздушный купол. Так же нужно объяснять слушателям и взаимодействие частей парашюта при принудительном раскрытии.

В результате изучения этой темы слушатели должны отлично освоить все детали парашюта и ясно представлять взаимодействие его частей при раскрытии. У них должно сложиться твердое убеждение в безотказности парашюта.

Третья тема — «Укладка парашюта и его эксплуатация». Изучив эту тему, слушатели должны получить практические навыки по укладке парашюта, его осмотру и подготовке к прыжку, а также ознакомиться с правилами хранения и эксплуатации парашютов. Следовательно, в процессе прохождения темы инструктор должен чередовать лекции с практическими работами. Для этого план занятий должен быть продуман особенно внимательно.

Время, отведенное на изучение этой темы, рекомендуется распределить так: 1-й и 2-й часы — лекция: оборудование и принадлежности для укладки. Осмотр и укладка тренировочного парашюта (главного купола). 3, 4, 5 и 6-й часы — практические занятия: тренировка в осмотре и укладке парашюта. 7-й час — лекция: правила хранения, эксплуатации и ремонт парашютов. 8-й час — лекция: осмотр и укладка запасного парашюта. 9-й и 10-й часы — практические занятия: тренировка в осмотре и укладке главного и запасного парашютов.

Для практических занятий необходимо иметь учебные парашюты и комплекты укладочных принадлежностей, состоящие из подкладочного полотнища, крючка, укладочной линейки. 2—3 вспомогательных шпикля, 3—4 грузиков и затяжных шнуров.

Объяснив, какое оборудование и какие принадлежности требуются для укладки, инструктор переходит непосредственно к осмотру и укладке парашюта. Эту работу выполняют два человека — укладывающий и помогающий. На этом занятии роль укладывающего должен взять на себя инструктор, назначив помогающим одного из обучаемых.

Последовательно, этап за этапом, инструктор рассказывает о правилах укладки парашюта и демонстрирует ее. Эту первую показательную укладку он обязан выполнить с особенно подчеркнутой внимательностью и аккуратностью.

Организуя практические занятия, инструктор большое внимание должен уделять подготовке класса. Чем большее количество обучаемых удастся одновременно привлечь к тренировке в осмотре и укладке парашюта, тем продуктивнее будут занятия. Чтобы достигнуть этой цели, нужно иметь как можно больше столов для укладки парашютов.

За время изучения темы все обучаемые должны отработать навыки в осмотре, укладке и подготовке парашюта к прыжку, в его сборке после прыжка. Пройдя эту тему, обучаемый еще не будет иметь достаточных навыков, необходимых для самостоятельной укладки парашюта, но этого от него пока и не требуется: он должен знать последовательность укладки, иметь навыки для

работы в качестве помогающего, знать правила эксплуатации парашюта и этими знаниями и навыками еще больше подкрепить уверенность в его безотказности.

Тема «Теоретические вопросы прыжка с парашютом» имеет целью с помощью примеров разъяснить основные законы аэродинамики и механики, обосновать все элементы прыжка.

Будет методически правильно проходить эту тему после изучения материальной части парашюта и правил укладки. В этом случае начинающий парашютист лучше воспримет теоретическое обоснование работы парашюта в воздухе.

Готовясь к занятиям по этой теме, инструктор составляет план, а также развернутый конспект.

Для занятий рекомендуется подготовить следующие наглядные пособия: схему строения атмосферы, схему обтекания воздухом тел различных форм, таблицу коэффициентов сопротивлений для основных форм, таблицу скоростей свободного падения тела в зависимости от времени, графики движения парашютиста после отделения от самолета, последовательно подобранные рисунки всех фаз раскрытия парашюта, схемы скольжения на парашюте, рисунки различных положений приземляющихся парашютистов (правильных и неправильных), схему голеностопного сустава, наглядный чертеж отнуса парашютиста при прыжке с парашютом и другие.

Необходимость таких, заранее подготовленных, хорошо оформленных чертежей и схем станет особенно ясной, если учесть, что на эту тему отводится всего два часа. Если бы инструктор стал воспроизводить даже часть из них мелом на доске, то он не уложился бы в отведенное время.

Задачей изучения этой темы является теоретическое обоснование элементов прыжка. Поэтому объяснения по всем вопросам инструктор должен давать в непосредственной связи с практическим выполнением прыжка. Имея в виду, что общеобразовательный уровень обучаемых не всегда бывает одинаковым, не нужно излишне усложнять изложение различными расчетами и формулами. Может быть следует привести только одну из них, характеризующую основную закон сопротивления воздуха.

Тему «Правила передвижения по аэродрому» рекомендуется изучать непосредственно на аэродроме или на макете.

Для объяснения правил разбивки старта полезно иметь миниатюр-старт, используя который можно очень доходчиво рассказать об организации полетов при прыжках с парашютом, о значении выкладываемых знаков, об обязанностях лиц стартового наряда. Проводя эту лекцию, инструктор должен с особенной силой подчеркнуть необходимость соблюдения строжайшей дисциплины и порядка во время полетов и прыжков с парашютом.

Проводя занятия, инструктор-парашютист должен смелее привлекать обучаемых к выполнению домашних заданий, к самостоятельной работе над материалом. Систематически контролируя усвоение программ обучаемыми, инструктор должен своевременно выявлять отстающих и организовывать для них дополнительные занятия и консультации.

ЧЕМПИОН В. ПРОКИН



260-й и 261-й прыжки спортсмена-парашютиста 1-го разряда Василия Прокина дали ему звание чемпиона СССР 1953 года по прыжкам на точность приземления с высоты 600 метров. Произведя эти два прыжка, т. Прокин получил 38,42 зачетных очка из 50 возможных. Это — достаточно хороший результат для спортсмена, впервые участвующего во Всесоюзных соревнованиях.

Василий Васильевич Прокин родился в 1926 году, в Мордовии, в селе Большие Ремезьки. Парашютным спортом он начал заниматься в 1947 году, во время службы в Военно-Морском Флоте, где он был укладчиком парашютов.

— Мое заветное желание, — говорит молодой чемпион, — учиться и работать в авиации. Я — мордвин и хочу, чтобы мордовский народ дал нашей Родине как можно больше отважных летчиков и парашютистов. Для достижения этой цели я не пожалею сил.

Слово коммуниста Прокина не расходится с делом: работая инструктором-общественником в педагогическом училище и в колхозно-кооперативной школе г. Саранска, он уже подготовил значительную группу парашютистов.

На снимке: В. В. Прокин после выполнения своего 261-го прыжка.

Фото Б. Вдовенко

МОЙ ОПЫТ РУКОВОДСТВА АВИАМОДЕЛЬНЫМ КРУЖКОМ

Д. Иванников,

зав. авиамodelьной лабораторией
Центральной станции юных техников
имени Н. М. Шверникова



ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ условий успешного решения задач политехнического обучения, поставленных XIX съездом партии, является прочное усвоение учащимися основ изучаемых в школе наук. В процессе обучения школьники должны знакомиться не только с теорией, но и получать ряд практических навыков.

В повышении технического кругозора учащихся, в выработывании необходимых практических навыков немалую роль играют занятия в авиамodelьных кружках. Занимаясь в этих кружках, учащиеся углубляют свои знания по физике, знакомятся с основами теории полета, устройством и работой авиамodelьных двигателей, изучают различные строительные материалы и способы их обработки.

Как же организуется работа авиамodelьного кружка?

Началом ее следует считать комплектование, которое проводится раздельно по годам обучения в зависимости от степени подготовленности учащихся.

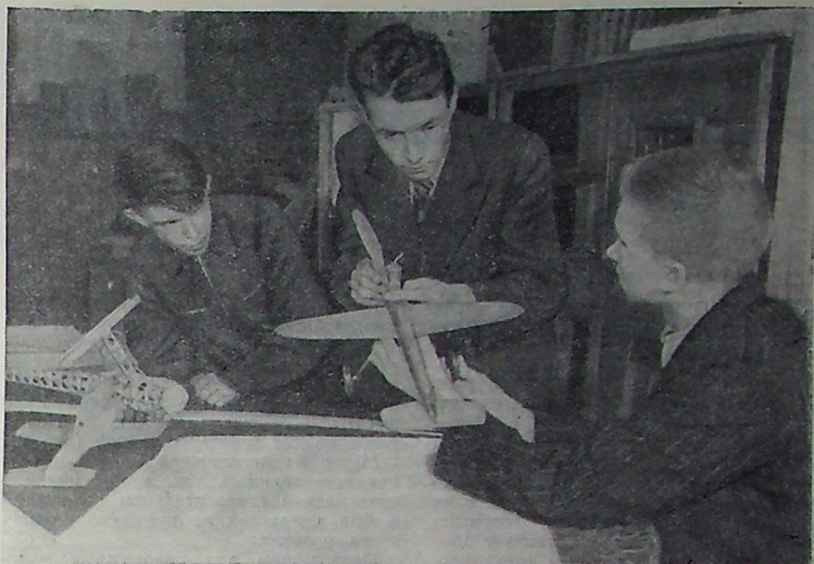
Во время записи в кружок, в начале учебного года, с каждым желающим занимающимся я подробно беседую, выясняя, что он делал дома, каким инструментом умеет работать и как учится.

Приходящие в кружок учащиеся шестых классов еще не умеют чертить и читать чертежи. Этому их приходится учить. В первые же дни занятий, после того, как кружковцы знакомятся с простейшими расчетами моделей, я предоставляю им возможность выбора схемы модели и даю задание вычертить ее эскиз в $1/10$ или $1/5$ натуральной величины. Обычно на это уходит один час.

После того, как члены кружка выполнены задание, очень полезно провести детальный разбор каждого эскиза. Я обращаю внимание на правильность размещения чертежа на листе, на соблюдение формы и соразмерности деталей, на обозначение размеров и надписи.

Эскиз утверждается, и члены кружка делают рабочий чертеж.

Перед практическими занятиями я знакомяю членов кружка с правилами пользования различным инструментом, показываю, как следует обрабатывать материалы. Не научив их этому, нельзя приступать к изготовлению моделей.



В авиамodelьной лаборатории Центральной станции юных техников имени Н. М. Шверникова. Инструктор Д. Иванников (в середине) проверяет кордовую модель, сделанную Игорем Румянцевым. Слева — авиамodelист Дмитрий Волков.

Фото И. Гольдберга

Был у меня случай в кружке первого года обучения, когда оказалось, что часть учеников шестых классов не умеет обращаться с простейшим инструментом: некоторые не могли забить гвоздя, не говоря уже о правильном обращении с пилой и рубанком.

Много пришлось позаниматься с ними. Сколько было изрезано досок и склеено коробочек, прежде чем кружковцы приобрели необходимые практические навыки! Зато после эти члены кружка уже хорошо владели инструментом и сделали неплохие модели. Теперь они — Левин, Цветков, Рубцов и другие — стали опытными авиамodelистами.

В процессе занятий я рекомендую членам кружка литературу по авиамodelизму и авиации.

С группой старших школьников я отдельно провожу занятия на тему: как организовать и вести работу авиамodelьного кружка в школе и пионерском лагере.

В прошлом учебном году в ходе таких занятий было подготовлено 9 инструкторов-авиамodelистов для руководства авиамodelьными кружками в пионерских лагерях. Работа Бориса Косухина, Юрия Митяева, Дмитрия Волкова, Александра Артюшкова и других получила высокую оценку администрации лагерей.

Успеху занятий и всей работы кружка во многом способствует применение приборов и пособий, наглядно иллюстрирующих те или иные теоретические положения.

У нас в лаборатории имеется аэродинамическая труба, в которой кружковцы делают продувки моделей. Данные продувок анализируются и используются в дальнейшей работе.

Большое воспитательное, познавательное и агитационное значение для членов

кружка и для будущих авиамodelистов имеют показательные запуски.

Сколько раз приходилось наблюдать, как, посмотрев на запуск моделей, школьники тут же обращались с просьбой записать их в авиамodelьный кружок. А тех, кто занимается в кружке не особенно старательно, такие запуски заставляют измениться, придают им уверенность в своих силах.

В прошлом году силами нашей станции показательные запуски были проведены в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького и в Московском парке культуры и отдыха «Сокольники». Выступления Игоря Румянцева, Бориса Куликова, Юрия Митяева, Валерия Робаса и других вызвали одобрение не только детей, но и взрослых.

Показательные запуски можно проводить не только в больших городах, но и в поселках, селах. Для этого не обязательно иметь большой парк или стадион. Вполне достаточно небольшой ровной площадки.

Руководитель кружка обязан в течение всего года внимательно следить за учебой каждого авиамodelиста.

Вспоминается такой случай. Один из авиамodelистов, староста кружка, Евгений Брунак, увлекшись занятиями, начал дополнительно строить модели дома и запустил школьную учебу. Этот факт нельзя было оставить без внимания. Евгения пришлось временно от занятий в кружке освободить. Через месяц, когда Евгений подтянулся в учебе, ему вновь было разрешено ходить на занятия кружка. Учебный год он закончил с хорошими оценками. Этот случай оказал большое воспитательное действие как на Евгения, так и на других членов кружка. Все они умело сочетают занятия авиамodelизмом с учебой в школе.

Пилотажная модель

М. Васильченко

МНОГИЕ авиамodelисты строят модели, которые могут выполнять петли Нестерова, полет вверх колесами, горки, восьмерки в вертикальной и горизонтальной плоскостях и другие фигуры высшего пилотажа.

Пилотажная модель отличается от обычных кордовых моделей, прежде всего, весом: она должна быть возможно более легкой. Обычно нагрузка на один квадратный дециметр несущей поверхности у таких моделей составляет 15—25 граммов. Такой нагрузки можно достигнуть путем увеличения площади крыла. Это приведет к уменьшению минимальной скорости полета, а чем меньше скорость, тем лучше маневренные качества.

Последние можно оценить по величине радиуса петли Нестерова: можно считать, что модель обладает хорошей маневренностью, если выполняет петлю Нестерова радиусом не более 3 метров.

При выполнении моделью фигур высшего пилотажа крыло испытывает нагрузку больше, чем в обычном полете, поэтому его нужно делать более прочным. У пилотажных моделей чаще всего применяют профили с относительной толщиной, составляющей 13—15 процентов длины хорды крыла, что позволяет разместить в нем достаточно прочные лонжероны. Профиль для крыла следует брать симметричный, тогда модель сможет одинаково хорошо летать как в

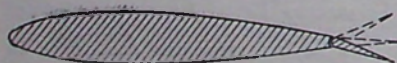


Рис. 1. Крыло с закрылком.

нормальном, так и в перевернутом положении.

Для успешного выполнения фигур высшего пилотажа важное значение имеет величина расстояния от центра тяжести до центра стабилизатора: чрезмерное его уменьшение ведет к неустойчивому, волнообразному полету и трудностям в управлении моделью. Поэтому на практике расстояние между задней кромкой крыла и передней кромкой стабилизатора делают не менее 50—70 процентов длины хорды крыла.

Легкость управления полетом модели зависит и от площади руля высоты. На пилотажных моделях она обычно составляет 40—80 процентов площади стабилизатора.

Чтобы улучшить управляемость модели, иногда на крыле устанавливают закрылки: с их помощью (рис. 1) в нужный момент можно немного увеличить

подъемную силу. Отклонение закрылков производится в строгом соответствии с работой руля высоты, но в противоположном направлении. Так, при отклонении руля высоты вверх закрылки опускаются на такой же угол вниз. Руль высоты и закрылки должны двигаться свободно, без заметного трения (рис. 2).

Мотор на пилотажной модели выгоднее устанавливать так, чтобы цилиндр находился в горизонтальном положении и был направлен во внешнюю сторону круга полетов.

Подходящим для пилотажных моделей является стандартный мотор К-16 с объемом цилиндра 4,4 см³.

Нормальная работа мотора пилотажной модели в различных положениях относительно горизонта обеспечивается специальным, особой формы бачком для горючего. Наиболее простым по конструкции и надежным в работе является бачок, изображенный на рис. 3.

Воздушный винт к мотору лучше ставить не стандартный, а меньшего диаметра.

Очень важно, чтобы во время полета пилотажной модели корда была хорошо натянута. Обычно это достигается тогда, когда модель летит с большой скоростью. Но пилотажная модель летает на малой скорости. Поэтому для того, чтобы усилить натяжение корды, приходится поворачивать мотор и руль поворота или киль: при левом круге — вправо от оси фюзеляжа, а при правом круге — влево. Мотор, как правило, поворачивают на 3—5°, руль поворота — на 5—15°, в зависимости от его площади.

Иногда этого оказывается недостаточным. В таком случае на внешнее крыло дается дополнительная нагрузка: внутрь его вставляется свинцовая пластинка весом 20—30 г.

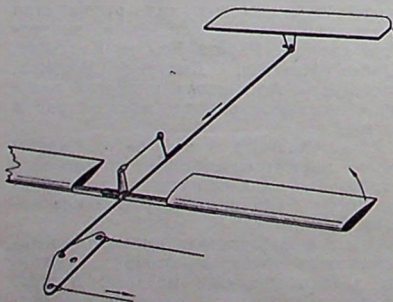


Рис. 2. Схема управления закрылками и рулем высоты.



Двукратный победитель розыгрыша приза имени П. Н. Нестерова Михаил Васильченко.

Усилить натяжение корды можно также, укоротив внешнее крыло на 10—12 см. Правда, модель становится несимметричной и менее красивой, зато летные качества ее улучшаются.

Добиваться натяжения корды путем уменьшения угла установки внешней половины крыла нельзя, так как при полете вверх колесами это приведет к ослаблению натяжения корды.

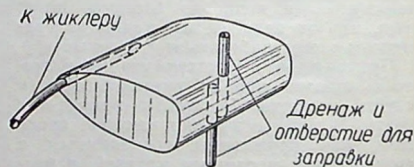


Рис. 3. Бачок для горючего.

В качестве корды для пилотажных моделей лучше всего использовать стальную проволоку толщиной 0,2—0,3 мм и длиной 15—20 м.

Нитяные корды можно использовать для первых регулировочных полетов. Однако нужно следить, чтобы запас их прочности был равен 15-кратному весу модели. Нитки, имеющие способность вытягиваться, и так называемый рыболовный сатурн (хлорвиниловая нить) для корды непригодны.

Убедившись, что корда натягивается хорошо и модель совершает устойчивый горизонтальный полет, можно попытаться выполнить несложные фигуры. Это лучше делать в безветренную погоду. При слабом ветре начинать выполнение фигуры следует тогда, когда ветер дует строго в спину: тогда он сносит модель и сильнее натягивает корду.

УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ СЕРИЙНЫХ КОМПРЕССИОННЫХ АВИАМОДЕЛЬНЫХ МОТОРОВ

Л. Липицкий

Выполнение фигур при ветре требует большого опыта и не под силу начинающим. Только после долгой тренировки можно добиться правильного выполнения различных фигур высшего пилотажа в различных метеорологических условиях.

Ниже приводятся данные двух пилотажных моделей, построенных в 1952 и 1953 гг. Первая из них представляет собой типичную пилотажную модель. На ней установлен мотор АММ-4, приспособленный для калильного зажигания. Модель совершала удачные полеты и с серийным мотором К-16. Ее полетный вес — 680 г. Длина фюзеляжа — 810 мм, размах крыла — 1 200 мм.

Вторая модель (рис. 4) имеет однокоплексное шасси и по конструкции несколько отличается от первой. Она имеет более короткий фюзеляж и не-

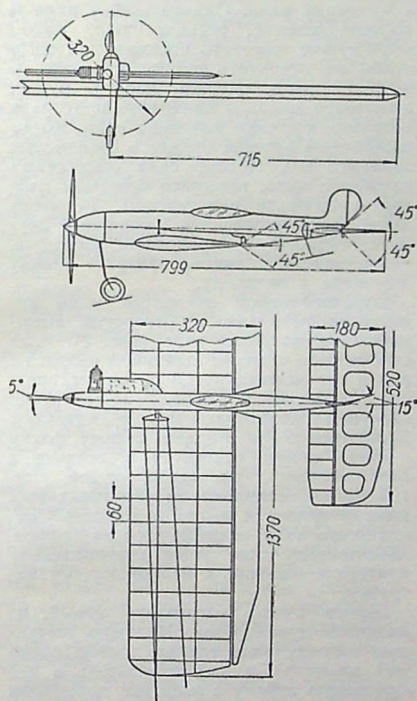


Рис. 4. Пилотажная модель с мотором «Шмель».

симметричное крыло. Крыло и стабилизатор модели сделаны съемными для удобства транспортировки. Они крепятся к фюзеляжу резиновой лентой сечением 1 × 4 мм. На модели установлен двигатель «Шмель» конструкции А. Филиппычева, с объемом цилиндра 10 см³. Мотор переделан для калильного зажигания и работает на специальной смеси (метилловый спирт и касторовое масло). Полетный вес модели — 830 г.

Модель 1953 года легче управляется и лучше выполняет фигуры. Выступая с ней на III Всесоюзных соревнованиях авиамodelистов-спортсменов, я вторично выиграл приз имени П. Н. Нестерова.



ОСНОВНЫМИ авиамodelными двигателями у нас в настоящее время являются серийные моторы ЦАМЛ-50 и К-16. Они имеются в каждой авиамodelной лаборатории и во многих школьных кружках. Установленные на моделях, эти моторчики неплохо зарекомендовали себя в эксплуатации и принесли нашим авиамodelистам десятки всесоюзных и мировых рекордов. Но в последние годы в связи с распространением скоростных и радиоуправляемых моделей возникла необходимость создания более мощных моторчиков.

Я расскажу о своем опыте переделки моторчиков ЦАМЛ-50 и К-16 для увеличения их мощности, которая часто бывает пониженной из-за плохого качества изготовления. Мне, например, путем небольших изменений, удалось повысить мощность мотора ЦАМЛ-50 до 0,12 л. с. При более сложной переделке (требующей лучшего оборудования) Е. Кучеров получил 0,14 л. с. Это более чем в два раза превышает мощность заводского двигателя.

Переделка мотора К-16 позволила повысить его мощность до 0,23—0,25 л. с. Этого было достаточно для того, чтобы поднять с воды радиоуправляемую модель типа «летающая лодка» Л. Теплова, весившую около четырех килограммов.

Сущность произведенных мною переделок моторов сводится к изменению газораспределения.

В моторе ЦАМЛ-50 я изменил место впуска, улучшил продувку горячей смеси.

У заводского мотора ЦАМЛ-50 золотником, через который осуществляется впуск смеси, служит поршень. В переделанном мною двигателе горячая смесь поступает через специальный вырез в маховике коленчатого вала. Из патрубка карбюратора рабочая смесь подается прямо в картер. Благодаря этому почти полностью устранены гидравлические потери на всасывание.

Изменились моменты начала и конца выпуска, а также его продолжительность (рис. 1).

В серийном ЦАМЛ-50 применена поперечно-петлевая продувка при одном продувочном и двух выпускных окнах, у форсированного осуществлена перекрестная продувка посредством двух продувочных и двух выпускных окон. Площадь продувочных окон стала вдвое больше (32 мм²), чем у стандартного мотора. Благодаря такой продувке ци-

линдр хорошо очищается от продуктов горения, а потери свежей смеси, поступающей в цилиндр, уменьшаются.

Переделку мотора ЦАМЛ-50 лучше выполнять в такой последовательности.

Прежде всего подготовим необходимый инструмент. Для работы потребуются: электродрель (в крайнем случае — ручная дрель с возможно большим передаточным числом) и сверла диаметром 1; 2,5; 3,5; 6; 6,5 и 7 мм; цилиндри-

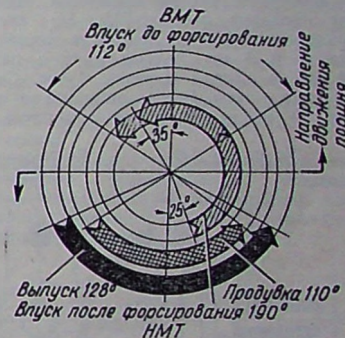


Рис. 1. Диаграмма газораспределения мотора ЦАМЛ-50.

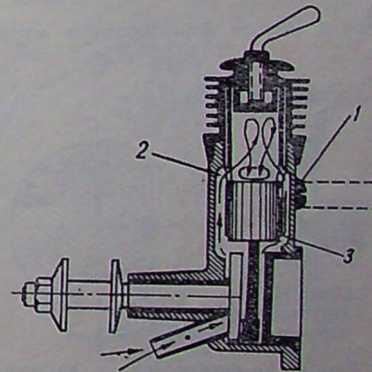


Рис. 2. Форсированный мотор ЦАМЛ-50 в разрезе.

ческая фреза (приобрести ее можно в хирургическом магазине или аптеке); дисковый точильный камень толщиной 2—2,5 мм и диаметром 20—30 мм; ножовка для работы по металлу; два-три напильника надфили — круглые, плос-

кие, квадратные и трехгранные; метчики и плашки 3 и 5 мм; паяльник и к нему кислота, олово, напильник.

Из материалов следует запастись полировочной пастой, кусочком латунной (или медной) трубки с внешним диаметром 6,5—7 мм и внутренним 5 мм, дуралюминовой проволокой или заклепками диаметром 3 и 5 мм, клеем БФ-2 или АК-20 (в крайнем случае эмалитом).

После этого можно начинать работу. Разобрав мотор, возьмем гильзу цилиндра. В ней, на задней стенке, напротив переднего продувочного окна, необходимо проточить второе продувочное окно, точно такое же, как и переднее. Для этого сначала нужно нанести на внешнюю стенку гильзы очертания будущего окна так, чтобы оно по высоте оказалось ниже бортика гильзы на 4,5 мм. Потом возьмем дрель и зажем ее в тиски. В патрон дрели вставим точильный камень, которым и протачиваем намеченное отверстие. Форму и размеры окна окончательно доводим круглым и плоским надфилем. Особенно внимательно надо следить за тем, чтобы после отделки окна на внутренней стороне гильзы цилиндра не осталось заусениц.

Теперь займемся картером. Зажав в тиски всасывающий патрубок, отрезаем его ножовкой. Во всасывающем отверстии нарезаем резьбу М5. Из куса дуралюминовой проволоки или заклепки диаметром 5 мм делаем впит с резьбой М5, с длиной нарезки 6 мм. Смазав впит клеем БФ-2, ввинчиваем его (рис. 2) во всасывающее отверстие 1.

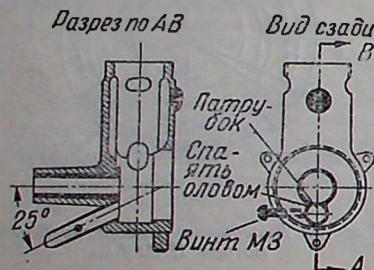


Рис. 3. Картер форсированного мотора ЦАМЛ-50.

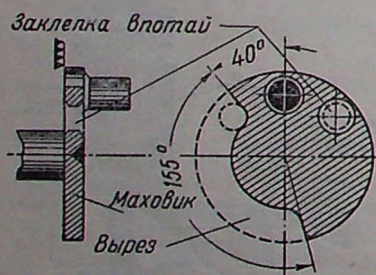


Рис. 4. Коленчатый вал и маховик с вырезом.

Далее в задней стенке картера, при помощи дрели и цилиндрической фрезы, делаем второй продувочный канал 3, точно такой же, как и в передней стенке картера 2. Картер при этом нужно держать рукой, предварительно обмотав

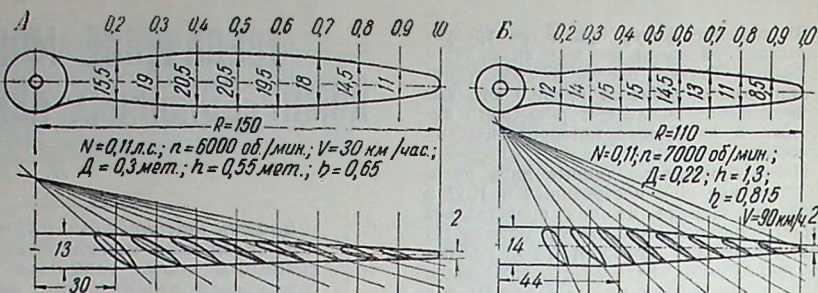


Рис. 5. Винты для форсированного мотора ЦАМЛ-50.

его тряпкой. Металл стачивается довольно быстро, надо внимательно следить за тем, чтобы не срезать лишнее, — глубокий канал не желателен. Поэтому необходимо по переднему каналу сделать из картона шаблоны и время от времени проверять им размеры нового канала. Верхний край канала должен точно совпадать с верхним краем продувочного окна, сделанного нами в гильзе цилиндра.

Заключив эту работу, приступаем к изготовлению всасывающего патрубка из латунной трубки диаметром 6,5 мм и длиной 25 мм. Со стороны конца, который должен примыкать к картеру, трубка должна быть тщательно обработана напильником. Отверстие для карбюратора сверлится 3-мм сверлом. Жиклер и патрубок можно взять от мотора К-16 или изготовить самому, как описано в книге А. Филиппычева «Компрессорный мотор Ф-10». Теперь в передней стенке картера 6,5-мм сверлом просверливаем отверстие под углом 25° к оси вала. Нужно следить за тем, чтобы отверстие на глубину в 1 мм захватило втулку коленчатого вала. Затем круглым надфилем доводим диаметр отверстия до необходимых размеров. Вставим в отверстие патрубок карбюратора так, чтобы край трубки был на уровне втулки коленчатого вала или, что лучше, выступал на 0,1 мм. Затем аккуратно припаиваем трубку к бортику втулки коленчатого вала. К этой работе следует отнестись со всей серьезностью.

Теперь в стенке картера просверлим отверстие и нарежем резьбу М3, с внешней стороны патрубка в это отверстие зальем клей БФ-2 (для герметичности), завернем винт М3 длиной 8 мм и закрутим патрубок (рис. 3).

После этого для удаления паяльной кислоты картер необходимо хорошо промыть теплой, слегка мыльной водой и смазать маслом.

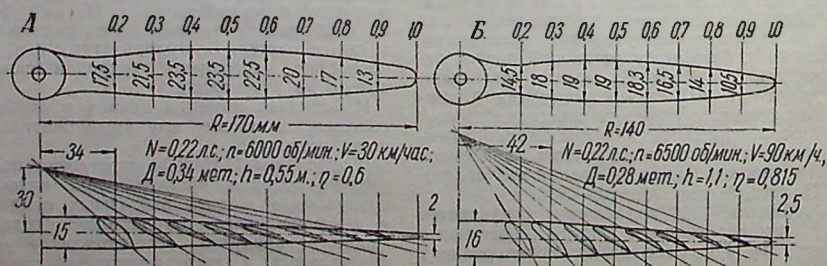


Рис. 6. Винты для форсированного мотора К-16.

Далее, взяв мелкую наждачную бумагу (№№ 00—000), вырежьте из нее 4—5 кружков диаметром 22 мм с 6-мм отверстием в середине, по диаметру коленчатого вала. Один кружок приклейте к маховику вала. Смазав шейку вала и кружок маслом, вставьте вал. Конец вала нужно обмотать нитками для того, чтобы не испортить резьбу, и зажать в патрон дрели. Держа картер рукой, включайте дрель и начинайте притирать патрубок к стенке маховика вала. Когда наждачный кружок придет в негодность, замените его. Потом, сняв наждачные кружки с вала, промойте бензином картер и смажьте вал маслом. Ту часть вала, где приклеивался наждачный кружок, смажьте полировочной пастой и, снова зажав в дрель, притрите стенку маховика к патрубку.

Дуралюминовой заклепкой надо наглухо закрыть одно из отверстий, имеющихся на маховике вала (рис. 4). Если смотреть со стороны шатунной шейки на вал в тот момент, когда шейка находится в крайнем верхнем положении, то заглушить необходимо правое отверстие. Для этого 6-мм сверлом делают фаски с обеих сторон отверстия и, вставив в него заклепку, расклепывают ее впопай. Далее, напильником или точильным камнем делается вырез в маховике коленчатого вала и снимаются заусеницы. Желательно после этого дополнительно притереть маховик к всасывающему патрубку.

Шатун лучше изготовить новый, из каленого дуралюмина. Нижнюю шатунную головку надо сделать полнее (внешний диаметр 7,2 мм) и вставить в нее бронзовую втулку с внешним диаметром 5 мм.

Промыв в бензине все детали мотора, смажьте их маслом, соберите мотор и подготовьте его к запуску. С заводским винтом он должен давать 6500—7000 оборотов в минуту, что соответствует

мощности 0,11—0,12 л. с. На рис. 5 даны шаблоны винтов: А — для обычных моделей, Б — для скоростных.

Переделка К-16 сводится к следующему. Прежде всего имеющийся продувочный кожух срезается напильником, а три продувочных отверстия в стенке цилиндра при помощи точильного камня соединяются в одно сплошное окно. Затем из латуни или жести толщиной 0,3 мм делают новый продувочный кожух и пропаивают оловом. Четыре выпускных окна объединяются парно. Высоту окон увеличивать не нужно. Впускное отверстие в коленчатом вале необходимо сделать с таким расчетом, чтобы всасывание начиналось спустя

45° после НМТ, а заканчивалось через 25° после ВМТ (продолжительность впуска 160°).

Винты к мотору К-16 показаны на рис. 6.

После длительной работы в моторах ухудшается компрессия, стираются поршень и цилиндр, разрабатывается втулка коленчатого вала. Обнаружив это, втулку необходимо выточить новую, а поршень можно хромировать и притереть. Желательно производить пористое хромирование. Моторы с хромованным поршнем очень хорошо работают в течение 10—15 часов.

Для переделанных мною моторов ЦАМЛ-50 и К-16 была применена смесь

следующего состава: эфира серного — 30%, масла касторового — 35%, керосина — 35%.

Для моторов с хорошей компрессией рекомендую такой состав: эфира серного — 27%, масла касторового — 30%, спирта этилового (винного) — 8%, керосина — 35%.

При добавлении амил-нитрита можно мощность мотора повысить еще на 15—20%. Мною применялся состав: эфира серного — 23%, амил-нитрита — 2%, масла касторового — 32%, этилового спирта — 10%, керосина — 33% (более 2% амил-нитрита добавлять не следует).

г. Харьков.

ПРИБОР ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ВРЕМЕНИ ПОЛЕТА СКОРОСТНЫХ МОДЕЛЕЙ

С. Малюк

В ЦЕНТРАЛЬНОЙ авиамodelьной лаборатории ДОСААФ СССР создан прибор для измерения времени прохождения базы моделью.

Фиксация времени осуществляется при непрерывном визирировании модели, проходящей мерную базу. Это сводит к минимуму ошибку в определении моментов захода модели на границы базы. При этом вместо обычного включения секундомера пускается в ход с помощью электрической системы, связанной с визиром.

Прибор состоит из двух визиров с контактными системами, секундомера с электромагнитом, источника электропитания и соединительных проводов (рис. 1).

Визир (рис. 2) состоит из планки с установленными на ней двумя вертикальными тонкими визирирующими штырьками и отогнутой вниз ручкой. Планка крепится к кронштейну на горизонтальной оси. Кронштейн вращается на вертикальной оси штатива или стойки; он имеет один скользящий контакт, двигающийся по круговой металлической пластине. Пластина при помощи хомута закреплена на штативе (стойке). Три четверти внутренней поверхности круговой пластины оголены, остальная часть покрыта изолирующим лаком (например, эмалитом).

Оголенная часть пластины представляет собой один контакт цепи. Второй контакт — скользящий. Он укреплен на кронштейне.

В секундомер внесены следующие изменения: в задней крышке просверлено отверстие, через которое проходит стопор баланса, закрепленный на якоре электромагнита. При установке электромагнита следует обращать внимание на то, чтобы ход стопора был не менее 2 мм и направление его движения было почти по касательной к окружности баланса. В противном случае баланс не получит необходимого первоначального импульса, что вызовет неправильные показания секундомера. Стопор изготовлен из стальной проволоки диаметром 0,3 мм.

Источник электропитания подбирается в соответствии с имеющимся в наличии электромагнитом.

Перед работой необходимо произвести инвентаризацию прибора. Для этого оба визира располагают на границах базы, т. е. на расстоянии 50 или 100 метров друг от друга. Планки визиров устанавливают строго вдоль границ базы, параллельно друг другу, что практически достигается наведением их визирирующей плоскости на одну и ту же очень удаленную точку, направление на которую перпендикулярно к базе. После этого круговые металлические пластины устанавливают таким образом, чтобы при малейшем отклонении визира скользящий контакт переходил с оголенной части пластины на изолированную, т. е. включал и выключал цепь. Затем подключают проводку с источником пита-

ния и секундомером и проверяют работу прибора.

Теперь при прохождении моделью границы базы скользящий контакт замыкает цепь и таким образом включает секундомер. При этом второй визир должен быть направлен в сторону летящей модели. Когда модель, сопровождаемая вторым визиром, начинает проходить другую границу базы, скользящий контакт второго визира разомкнет цепь и тем самым остановит секундомер.

Точно так же будет протекать работа прибора и при прохождении скоростной моделью базы в противоположном направлении.

Данный прибор — первая попытка автоматизации авиамodelьных стартов. Прибор прост по своей конструкции, что позволяет изготовить его в местных авиамodelьных лабораториях.

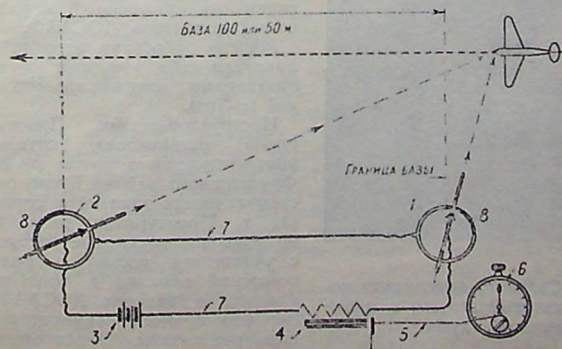


Рис. 1. Схема прибора для замера времени полета скоростных моделей: 1 — первый визир; 2 — второй визир; 3 — источник электропитания; 4 — электромагнит; 5 — стопор; 6 — секундомер; 7 — электропроводка; 8 — изолированные части круговых пластин.

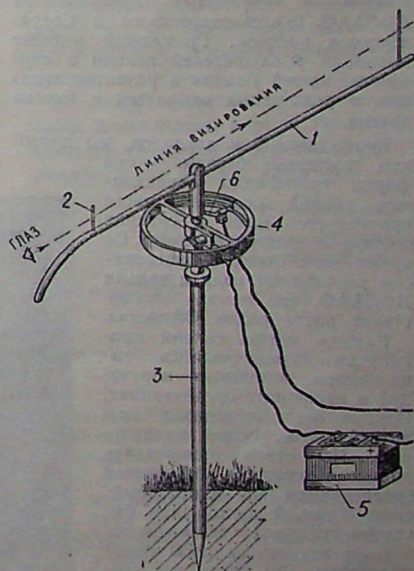


Рис. 2. Визир с контактной системой: 1 — визирирующая планка; 2 — визирирующий штырек; 3 — стойка; 4 — круговая пластина; 5 — источник электропитания; 6 — скользящий контакт, укрепленный на кронштейне.

КРЕПЧЕ СВЯЗЬ С ПЕРВИЧНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

А. Гиричс,

зам. начальника Московского городского аэроклуба



ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ аэроклубов должна проходить в тесном сотрудничестве с первичными организациями ДОСААФ. Только при этом условии аэроклубы смогут успешно решать такие задачи, как массовая пропаганда и распространение авиационных знаний, популяризация достижений и первенства советской авиационной техники. Долг каждого работника аэроклуба — неустанно оказывать организационную и учебно-методическую помощь первичным организациям Общества в подготовке авиационных специалистов и в авиационно-спортивной работе.

Московский городской аэроклуб уделяет большое внимание первичным организациям ДОСААФ. Наряду с выполнением своих планов начальной подготовки авиационных специалистов наш коллектив всегда придавал серьезное значение военно-массовой работе среди членов ДОСААФ в первичных организациях и среди населения города Москвы. За успешное выполнение этой работы многие летчики-инструкторы, авиатехники, спортсмены, члены совета аэроклуба получили почетные грамоты городского и районных комитетов ДОСААФ.

Активную деятельность по распространению авиационных и военных знаний среди населения развернула созданная при совете нашего аэроклуба секция пропаганды. Члены этой секции прочитали немало интересных лекций и докладов в первичных организациях ДОСААФ Железнодорожного и Свердловского районов. Громадный интерес вызывали у слушателей лекции о первенстве нашей Родины в развитии авиации, о реактивных самолетах и многие другие.

Кроме лекций и докладов, мы проводим групповые беседы. Такая форма пропаганды авиационных знаний особенно часто практикуется нами в средних школах и домоуправлениях. Во время этих бесед пропагандисты разъясняют цели и задачи ДОСААФ, что немало способствует росту рядов Общества.

Раньше члены секции пропаганды ограничивались выполнением отдельных поручений в первичных организациях. Однако опыт подсказал нам другой метод, более правильный. Мы стали прикреплять пропагандистов к первичным организациям на длительный срок. Каждый лектор или беседчик получил возможность хорошо изучить запросы своей аудитории. Это сразу же привело к оживлению авиационно-массовой работы на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях.

Значительное место в нашей пропагандистской работе занимает организация авиационных

выставок с действующими моделями реактивного двигателя, аэродинамической трубы, разного самолетного оборудования. Фотовитрины отображают историю развития советской авиации, а также деятельность организаций ДОСААФ.

Для оборудования выставок на заводах, в парках, кинотеатрах мы выделяем наиболее хорошо знающих свое дело преподавателей и инструкторов-летчиков. Они демонстрируют экспонаты выставки, проводят с посетителями консультации, беседы. Выставки пользуются популярностью среди населения, их охотно посещают большие массы трудящихся, особенно молодежи.

В нынешнем году мы создали такие выставки на многих московских предприятиях. Одни выставки устраивались на день-два, другие рассчитывались на длительное время.

В кинотеатре «Метрополь», например, нами была организована авиационная выставка, которая функционировала около месяца. За это время ее посетило более ста тысяч человек. В фойе кинотеатра, где была расположена эта выставка, преподаватели аэроклуба тт. Кириллюк, Иванов, Россберг и Косупко прочитали ряд лекций о нашей стране — родине авиации, о боевых действиях доблестных советских соколов, о развитии авиационной техники.

Интересная выставка была оборудована в Московском гидромелиоративном институте имени В. Р. Вильямса. Объяснения принципа устройства и действия реактивного двигателя, которые давали тт. Россберг и Кириллюк, вызвали большой интерес у аудитории. Желających познакомиться с авиационной техникой оказалось так много, что нашим пропагандистам пришлось повторить свою лекцию. Проведенное мероприятие спо-

собствовало значительному увеличению состава первичной организации ДОСААФ в институте.

Большим успехом пользовались также же выставки на автозаводе имени И. В. Сталина, на карбюраторном заводе, в Сокольническом парке культуры и отдыха, а также в Центральном парке культуры и отдыха имени А. М. Горького. Кроме наших преподавателей, лекторами на этих выставках выступали мастер парашютного спорта т. Козлов, мастер планерного спорта т. Выгонов и многие другие спортсмены. Москвичи, посещаая авиационные выставки, с большим вниманием слушают увлекательные рассказы о могучей советской авиации.

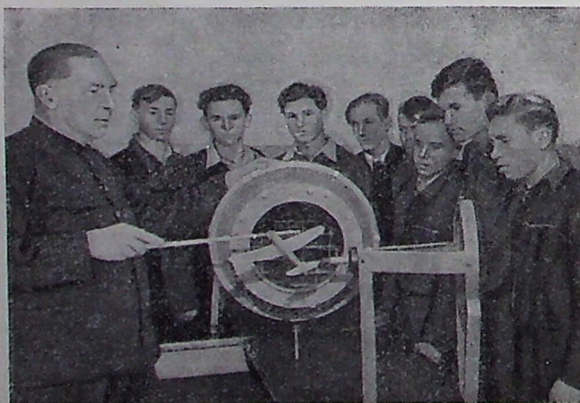
Работники нашего аэроклуба широко применяют и такую форму авиационной пропаганды, как экскурсии молодежи на аэродром. Десятки таких экскурсий провели мы минувшим летом. Для проведения бесед с экскурсантами выделялись наиболее подготовленные товарищи, умеющие доходчиво и интересно рассказать, как и почему летает самолет или планер, какую роль играла наша авиация в боях за Родину, какое участие принимает она в развитии народного хозяйства.

Пропаганда авиационных знаний, которую ведут наши активисты в первичных организациях Общества, сочетается с организационной и учебно-массовой работой. Во многих коллективах трудящихся Свердловского, Фрунзенского, Сокольнического, Железнодорожного, Молотовского, Красногвардейского, Калининского и других районов с помощью инструкторов и спортсменов аэроклуба созданы кружки по различным авиационным специальностям.

Был проведен специальный методический сбор, на котором руководители кружков обменялись опытом своей работы. Ход учебного процесса в кружках обсуждается на совещаниях, созываемых два раза в месяц. Лучшие руководители кружков инструкторы-летчики Проскуряков, Губин, техник Кирсанов и другие отмечались на заседании совета аэроклуба, куда приглашались также представители первичных организаций и районных комитетов ДОСААФ.

Многие работники аэроклуба показали себя умелыми организаторами авиационно-массовой работы.

Инструктор-летчик Проскуряков организовал кружок авиамотористов в школе № 23 Фрунзенского района. Кроме систематических занятий в кружке, т. Проскуряков регулярно проводит групповые беседы с учащимися школы о роли советской авиации в боях за Родину, о задачах ДОСААФ. Все это принесло замечательные результаты. Значительно возрос авторитет первичной



В аэроклуб пришли экскурсанты. Старший инструктор-методист А. И. Иванов (слева) рассказывает им о принципе действия аэродинамической трубы.

Фото С. Емашева

организации; многие школьники изъявили желание поступить в аэроклуб на отделения пилотов и планеристов.

Увлечательно проводит занятия руководитель кружка авиамотористов в школе № 178 Свердловского района т. Кирсанов. Желющих овладеть авиационной специальностью здесь оказалось так много, что пришлось создавать второй кружок.

Хорошо наладил работу авиационного кружка в школе № 598 Свердловского района инструктор-лечник т. Мейлахс. Вместе с тем он использует все возможности для того, чтобы разъяснять учащимся цели и задачи ДОСААФ, прививать им любовь к авиации. Это привело к тому, что все учащиеся старших классов вступили в члены Общества. Многие из них, закончив программу кружка, теперь успешно занимаются в аэроклубе.

Большое значение придаем мы организации планерных кружков. Ими руководят инструкторы аэроклуба тт. Зайцев, Хоркин, Бган, а также инструкторы-общественники тт. Иванов, Галина, Игнатьева, Прокофьев и другие. Чтобы больше заинтересовать членов кружка, одновременно с прохождением теоретической программы организуются практические занятия на аэродроме. Для этой цели используется планер А-1. Молодежь, изъявившая желание заниматься в кружках планеристов, уже совершила на этом планере более двух тысяч полетов.

Систематически занимаясь с молодежью, инструктор-общественник т. Иванов в то же время совершенствует свое собственное мастерство, добивается новых спортивных успехов. Он прекрасно летает на планерах различных конструкций и уже установил несколько всесоюзных рекордов. В 1953 году т. Иванов на планере МАК-15 пролетел 147 километров, что является всесоюзным рекордом для данного типа планеров.

Другой наш инструктор-общественник, спортсменка Игнатьева, также летает на всех типах планеров и закончила программу по курсу пилотов на самолете Як-18. Она успешно руководит планерным кружком при автобазе.

Большое количество молодых планеристов подготовили инструкторы-общественники т. Галина (она руководит планерным кружком в автомеханическом институте), т. Прокофьев (кружок при школе № 401), т. Двоеносов (кружок при школе № 1 на станции Лось). Работа наших активистов значительно повышает интерес молодежи к планерному спорту. В настоящее время подано заявлений о приеме на отделение планеристов нашего аэроклуба гораздо больше, чем это было в прошлом.

Наш аэроклуб оказывает существенную помощь первичным организациям в деле подготовки инструкторов-общественников. Так, например, нами подготовлено значительное количество парашютистов, уже закрепивших свои знания практическим выполнением прыжков с парашютом.

Воспитанные аэроклубом инструкторы-общественники создают в своих первичных организациях авиационные кружки, успешно руководят их учебной деятельностью.

ВПЕРЕДИ — КОММУНИСТЫ

Ежегодно многие молодые патриоты оканчивают Кемеровский областной аэроклуб, овладев специальностью пилота, планериста, парашютиста. Аэроклуб ведет пропаганду авиационных знаний, целей и задач ДОСААФ и этим помогает первичным организациям шире развернуть военно-массовую работу. Его работники создали в учреждениях и на предприятиях города авиационные кружки, прочитали за последнее время большое количество докладов и лекций.

Надежными помощниками руководителей аэроклуба в воспитании и подготовке авиационных специалистов являются коммунисты. Они охватывают своим влиянием весь коллектив аэроклуба. Умелая расстановка партийных сил способствует улучшению партийно-массовой работы.

Усилия коммунистов направлены на успешное выполнение плана летной подготовки. При активном участии членов партбюро в аэроклубе состоялись семинары инструкторов, партгруппов, профгруппов и редакторов стенных газет, посвященные формам и методам партийно-политической работы на аэродроме. Коммунисты явились также деятельными участниками подготовки и проведения методической конференции летного состава, с трибуны которой лучшие пилоты делились опытом обучения и воспитания курсантов.

Партийная организация уделяет серьезное внимание наглядной агитации. Активисты изготовили стенды, щиты, плакаты, пропагандирующие требования наставлений, призывающие пилотов и техников отлично вы-

полнять свои обязанности. Средства наглядной агитации широко используются агитаторами. Так, например, тт. Яковлев, Исаков, Чуликов и другие в своих беседах у стендов пропагандировали передовой опыт летной учебы. Интерес вызывали и беседы техников тт. Уварова, Калининна, Барбанова, делившихся своим опытом предполетного и послеполетного осмотров материальной части.

Коммунисты и комсомольцы показывают пример в учебе. Всеобщим уважением в аэроклубе пользуется инструктор-лечник член партии И. Хрюкин. С большим старанием и любовью он учит курсантов летному мастерству. Восемьдесят процентов обучаемых сдали зачет по технике пилотирования с оценкой «отлично» и двадцать процентов — с оценкой «хорошо». Тов. Хрюкин — активный общественник.

Славу передовика завоевал экипаж секретаря комсомольской организации инструктора-лечника т. Сыровенко. Он перевыполнил задание по подготовке курсантов-пилотов. Его ученики сдали зачеты по технике пилотирования с оценками «отлично» и «хорошо». Сыровенко — молодой инструктор, но при помощи опытного воспитателя А. Носарева он добился заметных успехов.

В рядах передовиков — многие члены и кандидаты партии. По коммунистам равняется весь летно-технический состав нашего аэроклуба.

М. Пелешенко,

заместитель начальника
аэроклуба по политчасти.

г. Кемерово

В аэроклубе выработалась традиция: наши спортсмены настойчиво занимаются повышением своего мастерства и вместе с этим активно участвуют в военно-массовой работе, которую аэроклуб ведет в первичных организациях.

Коллектив аэроклуба затратил немало усилий для того, чтобы улучшить работу первичных организаций ДОСААФ. Однако значит ли это, что мы уже сделали все от нас зависящее? Отнюдь нет. Наряду с примерами хорошей работы мы имеем еще немало недочетов, которые необходимо устранить.

Наиболее существенный недостаток состоит в том, что еще не весь летно-

технический состав аэроклуба ведет военно-массовую работу в первичных организациях.

Другим крупным недостатком является то, что работа в первичных организациях нами ведется не систематически, преимущественно в осенне-зимний период, и резко сокращается летом.

Плохо также и то, что с некоторыми районными комитетами ДОСААФ аэроклуб еще не установил достаточно тесной деловой связи.

Мы приложим все силы к тому, чтобы как можно скорее изжить эти недостатки, сделать наш аэроклуб подлинным центром авиационно-массовой работы.

ПАРАШЮТИСТ Е. НАУМЕНКО ПОЗОРИТ ЗВАНИЕ СОВЕТСКОГО СПОРТСМЕНА

М. Лебединский

— Отдайте мне ваше сердце, я готов для вас сделать все, что угодно,— шептал Евгений Тамаре, гуляя с ней по шумным улицам города.

— Вы меня так мало знаете, Евгений Васильевич.

— С первой встречи полюбил...

Их первая встреча произошла в аэроклубе, когда перед инструктором аэроклуба Евгением Науменко предстала его будущая ученица, решившая посвятить свой досуг парашютному спорту.

Они поженились. Это было в 1949 году.

Но совместная жизнь протекала не так, как мечтала Тамара. Забыв о своих обещаниях, муж не проявлял особого желания «жертвовать всем» во имя семейного счастья. Он даже стал возражать против такой, казалось, мелочи, как прописка жены на его жилой площади.

— Знаешь, Тамара, мама не хочет, а ее волновать не надо. Живи у нас так...

Это огорчало жену, но еще больше ее возмущали грубость, эгоизм мужа, его равнодушие к ребенку. Разрастались семейные скандалы. И после недолгой совместной жизни муж окончательно «разочаровался» в своей подруге. В августе прошлого года Науменко выгнал беременную жену с ребенком на улицу, предоставив квартиру новой избраннице своего любвеобильного сердца. Кстати следует сказать, что за последние годы Евгений Науменко женился трижды. Когда же Тамара обратилась в общественные организации с просьбой пресечь произвол мужа, Науменко избил жену.

Таков Науменко в быту. Посмотрим, как он ведет себя на работе, в кругу товарищей.

В свое время абсолютный чемпион страны по парашютному спорту 1952 года заслуженный мастер спорта Евгений Науменко показывал неплохие результаты на соревнованиях парашюти-

стов. О его достижениях писали газеты, в них публиковались фотографии чемпиона.

Казалось бы, достигнутые успехи обязывали спортсмена еще более упорно трудиться, настойчиво совершенствовать свое мастерство. Но этого не случилось. Науменко решил жить достижениями вчерашнего дня. Спортивная слава вскружила ему голову.

Самоуспокоенность, как и следовало ожидать, породила нетребовательность к себе. Считая, что он и так добьется новых спортивных успехов, Науменко перестал готовиться к ответственным соревнованиям, что, естественно, отрицательно сказалось на результатах. Так, на прошлогодних Всесоюзных парашютных соревнованиях он выступал уже весьма посредственно. Первое упражнение совсем не выполнил. По третьему же упражнению, включавшему комбинированный прыжок на точность приземления с высоты 1100 метров с задержкой раскрытия парашюта на десять секунд, занял лишь 10-е место.

В то время, когда массы авиационных спортсменов непрерывно продвигались вперед, к вершинам мастерства, в прошлом способный парашютист Науменко топтался на месте и все больше и больше отставал от своих товарищей. Работал так: день прошел — и ладно, а там посмотрим, что получится. К выполнению служебных обязанностей Науменко относился спустя рукава, нарушал трудовую и спортивную дисциплину.

Однажды он пытался проводить занятия с курсантами в нетрезвом виде, за что получил строгий выговор от начальника аэроклуба. В его же личном деле значится и выговор за плохую воспитательную работу с подчиненными. Неохотно Науменко делился с товарищами опытом личных тренировок, подготовки к прыжку и т. д.

Он был нетребовательным к курсантам, не заботился об их совершенствовании, о

том, чтобы обучаемые перенимали приемы передовых спортсменов аэроклуба.

Как это ни дико, но успех товарищей его не только не радовал, а, наоборот, огорчал. Когда, например, спортсменка Евдокия Левчук на парашютных соревнованиях показала высокие результаты, то Науменко с циничной откровенностью заявил:

— Хватит, не буду больше помогать. Учишь на свою голову...

Неслучайно в его аттестации записано: «Свой опыт парашютиста передает молодежи неохотно. Проявляет невыдержанность и грубость в обращении. В работе безинициативен».

Авиационный спорт — это спорт сильных духом, выносливых, отважных и умелых людей, способствующих воспитанию всех лучших качеств, свойственных нашим парашютистам, летчикам, планеристам, строителям «малой авиации». Дела спортсменов полны смелых дерзаний, беспрестанного новаторства, непреклонной воли к повышению своих знаний, достижению намеченной цели.

Благородный моральный облик советского человека, как известно, формируется именно в труде, в процессе борьбы за овладение прочными знаниями. Науменко же не только не учится, а при случае даже не прочь похвастать, что он окончил всего лишь... 6 классов неполной средней школы.

А ведь ему, как и всем нашим спортсменам, созданы самые благоприятные условия для учебы. Но Науменко не воспользовался ими, полагая, что для чемпиона достаточно и тот «общеобразовательный» багаж, который был им накоплен давным давно. И это в то время, когда в аэроклубе бок о бок с ним трудятся товарищи, показывающие пример умелого сочетания занятий авиационным спортом с учебой в средних школах, техникумах и институтах.

Зазнайство привело к нежеланию расширять свой

кругозор, повышать специальную подготовку, к потере скромности, дисциплинированности, честности, чувства товарищества — качеств, которые характерны для морального облика советских авиационных спортсменов.

Разумеется, Науменко — это исключение в здоровой среде авиационных спортсменов. Учебные будни коллектива аэроклуба насыщены замечательными делами летчиков, парашютистов, планеристов.

В аэроклубе выращены способные спортсмены, лучшие из которых стали рекордсменами и чемпионами республики, страны. Например, студентка Л. Мазниченко добилась серьезных успехов в любимом виде спорта и за короткий срок прошла путь от курсанта аэроклуба до чемпиона страны по парашютному спорту. Коллектив аэроклуба прививает ей, как и другим юношам и девушкам, любовь к труду, учит побеждать трудности, достигать намеченной цели. «Секреты» своих успехов Л. Мазниченко делает достоянием товарищей, охотно передавая им свой опыт подготовки к соревнованиям.

Благодаря товарищеской взаимопомощи, широко культивируемой в аэроклубе, в истекшем году немало спортсменов и курсантов поднялись на новую ступень мастерства.

Можно привести и другие примеры, ярко иллюстрирующие стремление авиационных спортсменов к неустанному совершенствованию, организованности, показывающие их скромность, товарищескую взаимопомощь. Науменко же лишен этих благородных качеств.

Спортсмены с большим удовлетворением встретили сообщение о том, что Е. Науменко освобожден от работы в аэроклубе. Но мы считаем, что на этом его дело не может быть закончено. Возникает законный вопрос: достоин ли Науменко носить высокое и ко многому обязывающее звание заслуженного мастера спорта?

АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

ЛЕТЧИКИ — ЗАЩИТНИКИ ЛЕНИНГРАДА

27 января 1944 года осуществлено полное освобождение Ленинграда от вражеской блокады и артиллерийских обстрелов. Освобождение Ленинграда явилось результатом первого из десяти сокрушительных ударов, которые Советская Армия нанесла гитлеровским войскам в 1944 году.

В истории Великой Отечественной войны 1944 год занимает особое место. Он вошел в нее как год решающих побед советского народа. В этом году вся советская земля была очищена от гитлеровских орд, а военные действия перенесены на территорию гитлеровской Германии.

В обороне Ленинграда и освобождении его от блокады наряду с наземными войсками важную роль сыграли советские летчики. Здесь они применили самый смелый прием воздушного боя — таран. Первый таран совершил в 4 часа утра 22 июня 1941 г. летчик-истребитель Д. Кокарев, служивший в одной из частей, охранявших Ленинград. 28 июня 1941 г., в первом своем боевом вылете, воздушный таран повторил летчик-ленинградец Петр Харитонов. Вслед за ним истребители Степан Здоровцев и Михаил Жуков также таранили врага.

Тысячи других героических подвигов совершили отважные советские летчики.

Вместе со всей страной, вместе со всей Советской Армией и Военно-Морским Флотом они беспощадно громили врага. За Ленинград сражался весь советский народ, вся армия. Успех дела решило умелое взаимодействие фронтов.

С начала Великой Отечественной войны и до полного освобождения города от осады летчики Ленинградского фронта сбили в воздушных боях и уничтожили на земле 3510 самолетов противника, сожгли и разбили более 1800 танков, 6000 автомашин, около 4500 орудий и много другой техники. Авиация истребила до 10 пехотных дивизий противника.

Боевые подвиги летчиков высоко отмечены Советским правительством. 66 летчиков Ленинградского фронта были удостоены звания Героя Советского Союза, а лучшие из них — П. А. Покрышев, Г. М. Паршин, Г. М. Мыльников, В. А. Алексеев, Е. М. Кунгурцев, В. И. Мыхлик, А. Т. Карпов и А. Н. Прохоров — награждены второй медалью «Золотая Звезда».

Подвиги летчиков — штурмовиков, истребителей, бомбардировщиков, разведчиков, — героически защищавших Ленинград, навсегда останутся в памяти советского народа.

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова получила сообщение Международной авиационной федерации (ФАИ) о том, что утверждены в качестве мировых рекордов следующие достижения советских парашютистов.

☆ Групповой комбинированный прыжок (на точность приземления с задержкой раскрытия парашютов) с высоты 1000 м, совершенный 23 мая 1953 года парашютистами Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова мастером спорта Н. Шербининым и спортсменами 1-го разряда Б. Шустровым и В. Раковым. Среднее расстояние до центра круга составило 26,74 м.

☆ Групповой комбинированный прыжок (на точность приземления с задержкой раскрытия парашютов) с высоты 600 м, совершенный 9 июня Н. Шербининым, Б. Шустровым и В. Раковым. Среднее расстояние до центра круга составило 14,49 м.

☆ Групповой комбинированный прыжок (на точность приземления с задержкой раскрытия парашютов) с высоты 1500 м, совершенный 11 июня спортсменом 1-го разряда Д. Аристовым (Ярославль) и мастерами спорта Н. Климовым (Сталинград) и В. Марюткиным (Уфа). Среднее расстояние до центра круга составило 17,33 м.

☆ Групповой прыжок на точность приземления с немедленным раскрытием парашютов с высоты 600 м, совершенный 12 июня мастерами спорта П. Косиновым (Днепропетровск), П. Сторчиенко (ДОСААФ СССР) и И. Федчишиным (Днепропетровск). Среднее расстояние до центра круга — 12,40 м.

ИЗ ИСТОРИИ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ В РОССИИ

150 лет назад, в январе 1804 года, в московском журнале «Друг просвещения» русский математик Петр Александрович Рахманов опубликовал статью «Изъяснение теории аэростатов, или воздушных шаров». Статья была помещена в разделе «Физика» и содержала популярное объяснение возникновения подъемной силы аэростата, описание тепловых и газовых воздушных шаров, а также описание способов добычи водорода или, как его называл автор, «гидрогенного газа».

Известно, что наша страна является родиной воздухоплавания. В рукописи А. И. Сулакадзева, уроженца Рязанской губернии, содержится описание полета на воздушном шаре, совершенном в Рязани замечательным русским изобретателем-самородком подьячим Крякутиным в 1731 году. В 1748 году гениальный сын русского народа М. В. Ломоносов в труде «Попытка теории упругой силы воздуха» впервые отметил способность нагретого воздуха подниматься вверх. Член Петербургской академии наук Л. Эйлер в 1783 году впервые в мире вывел формулы для расчета подъемной силы аэростатов.

Только через 52 года после полета Крякутного состоялся полет теплового воздушного шара французов братьев Монгольфье.

Полеты воздушных шаров все чаще находили отражение в русской и зарубежной литературе. Так, например, сохранилось описание публичной демон-

страции полета воздушного шара, совершенного осенью 1783 года вблизи Эрмитажа в Петербурге. Этот воздушный шар имел диаметр 1½ фута.

Известны также подробности первого в мире полета на воздушном шаре с научными целями. Этот полет был произведен 12 июля 1804 года академиком Я. Д. Захаровым. Известны описания и некоторых других полетов воздушных шаров, производившихся в то время в России.

Однако статья П. А. Рахманова, напечатанная в журнале «Друг просвещения», содержит новые сведения, важные для истории воздухоплавания в нашей стране. В ней говорится о ряде новых полетов воздушных шаров в России, произведенных в 1803 году. Так, в самом начале своей статьи П. А. Рахманов пишет:

«Никогда не было столько в моде пускать воздушные шары, как нынешний год... Нынешним летом я пустил несколько воздушных шаров для собственного и своих приятелей удовольствия.»

Учитывая, что статья была напечатана в январском номере журнала за 1804 год, можно безошибочно утверждать, что Рахманов говорит о полетах воздушных шаров, состоявшихся летом 1803 года, не освещенных в современной литературе. Статья Рахманова является убедительным свидетельством того, что уже в ту пору воздухоплавание в России было развито значительно шире, чем считали до сих пор.

НОВЫЕ КНИГИ

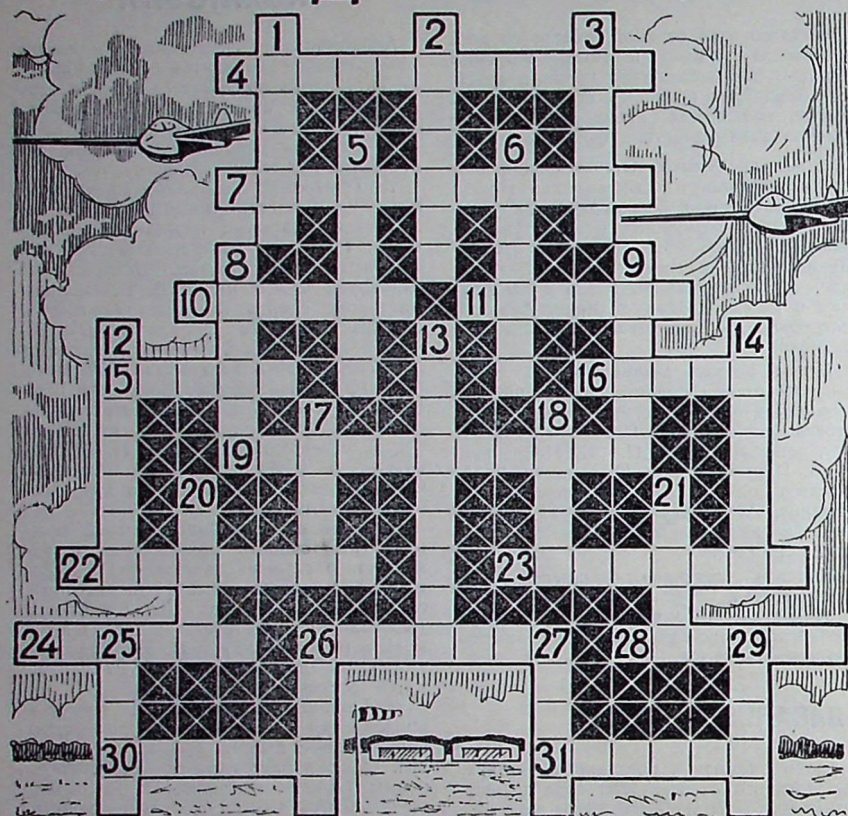
И. Костенко, Э. Микиртумов. Летящие модели. Издательство ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Москва. 1953 г.

Новая книга И. Костенко и Э. Микиртумова предназначена для руководителей авиамodelьных кружков пионерского лагеря. В начале книги говорится о том, как организовать работу лагерного кружка, как оборудовать авиамodelьную мастерскую и из каких материалов строить модели. Специальная глава посвящена устройству самолета. В основной части книги рассказывается о том, как строить простейшие модели.

Л. К. Басев и И. А. Меркулов. Самолет — ракета (реактивная авиация). Государственное издательство технической и научной литературы. Москва. 1953 г.

Книга вышла вторым изданием в серии «Научно-популярная библиотека». Это — популярный очерк о реактивных двигателях и безвинтовых самолетах. Здесь даются сведения о том, как работает реактивный двигатель, о принципах устройства жидкостных, прямоточных, газотурбинных двигателей.

КРОССВОРД «ПЛАНЕРИЗМ»



По вертикали: 1. Одна из фигур пилотажа, впервые в мире выполненная на планере советским спортсменом в 1932 г. 2. Конструктор планеров. 3. Деталь планера. 5. Способ снижения и набора вы-

соты планером. 6. Планеристка-рекордсменка Советского Союза. 8. Материал для изготовления планеров. 9. Безмоторный летательный аппарат тяжелее воздуха. 12. Один из самых сложных эле-

ментов техники пилотирования. 13. Отношение длины крыла планера к длине его средней геометрической хорды. 14. Вид полета на планере. 17. Течение воздуха, которое использует планерист в полете. 18. Отправной пункт полета планеристов. 20. Деталь крыла. 21. Деталь, придающая жесткость крылу. 25. Орган управления. 26. Металлическая подкладка под лыжей планера. 27. Материал для изготовления деревянных частей. 29. Деталь учебного планера, соединяющая хвостовое оперение с кабиной.

По горизонтали: 4. Выдающийся мастер советского планеризма. 7. Приспособление на рулях, облегчающее управление планером. 10. Длина крыла. 11. Часть ножного управления. 15. Внутренняя отдельная часть фюзеляжа. 16. Угольник, скрепляющий элементы конструкции планера. 19. Шнур для запуска планера. 22. Деталь планера. 23. Деревянная рейка для создания жесткости. 24. Остов крыла или фюзеляжа. 26. Движение планера от облака к облаку. 28. Первый этап взлета. 30. Приспособление для взлета. 31. Часть буксировочного замка.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Торжество великих идей ленинизма	1
Успехи авиационных спортсменов Советской Украины	3
Н. Захаров. Авиация в борьбе за подъем сельского хозяйства	5
Н. Степанов. Священная клятва советского воина	6
Таким ли должен быть Центральный аэроклуб? (Письмо в редакцию)	8
Л. Липовка. Некоторые особенности самолетовождения в зимний период	9
П. Захудалин. Мой рекордный полет	10
В. Выгонов. Парящие полеты зимой	11
А. Маноцков. Планер-паритель конструкции О. К. Антонова	12
Д. Жорник. Теоретическая подготовка парашютиста	13
Д. Иванников. Мой опыт руководства авиамodelным кружком	15
М. Васильченко. Пилотажная модель	16
Л. Липинский. Увеличение мощности серийных компрессионных авиамodelных моторов	17
С. Малик. Прибор для измерения времени полета скоростных моделей	19
А. Гирчис. Крепче связь с первичными организациями	20
М. Пелешенко. Вперед — коммунисты	21
М. Лебединский. Парашютист Е. Науменко позорит звание советского спортсмена	22
Обложка работы художника В. Викторова	

МАГАЗИН „СОЮЗПЕЧАТЬ“

Москва, Дорогомиловская набережная, дом 1/2, имеет отдел „Журнал-почтой“, принимающий от учреждений, организаций и отдельных лиц заказы на научно-популярные, производственно-технические, медицинские, учебно-педагогические и сельскохозяйственные журналы за текущий и прошлые годы.

Журналы по заказам высылаются наложенным платежом, без задатка и предварительной оплаты.

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

Адрес редакции — Москва, Ново-Рязанская ул., 26, тел. Е1-69-33, Е1-68-71 и Е1-68-96.

Г-01081. Сдано в произв. 28/XI 1953 г. Подп. к печ. 13/I 1954 г. Бум. 60 × 92 — 1,5 бум. л. 3 п. л. и 1 вклейка. Тираж 30 000 экз. Издательство ДОСААФ. Цена 3 руб. Зак. 585.

13-я журнальная типография Союзполиграфпрома Главиздата Министерства культуры СССР, Москва, Гарднеровский пер., 1а. Обложка отпечатана в 3-й типографии Главиздата „Красный пролетарий“



Эти юноши и девушки успешно сочетают учебу или работу на производстве со спортивными занятиями в Московском аэроклубе. Их мечта — стать парашютистами — сильными, выносливыми и смелыми. Авиационному спорту они посвящают свое свободное время. Сегодня очередное занятие кружка парашютистов.

На снимке (слева направо): токарь механического завода Борис Саутин, учащаяся пищевого техникума Татьяна Вяткина, ученик 10 класса 439 средней школы Дмитрий Гавриленко, учащаяся Мытищинского машиностроительного техникума Галина Герасимова, студентка торфяного института Екатерина Смирнова.

Фото В. Тюккеля

ЦЕНА 3 р.

57
П. ЯШ. 1303
ТЕХ. БИБЛИОТЕКЕ
6 1.12 КО ВСЕ

