



ЗАВОД

19

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕОБЩЕГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 6 ★ И Ю Н Ь ★ 1957
ГОД ИЗДАНИЯ 8-й
Адрес редакции:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-69-33



Заслуженные мастера спорта В. М. Селиверстова и И. А. Федчишин, награжденные Президиумом Верховного Совета СССР орденом Трудового Красного Знамени за успехи, достигнутые в деле развития массового физкультурного движения в стране, повышения мастерства советских спортсменов, и успешные выступления на международных соревнованиях.

С л а в а К П С С !

С ОРОК лет тому назад рабочий класс, ведомый Коммунистической партией во главе с В. И. Лениным, поднял над нашей страной всепобеждающее знамя социализма, открыв своим подвигом начало новой эры в истории человечества.

Поистине замечательны победы, одержанные советским народом в его титанической борьбе за торжество социализма! Твердо и последовательно осуществляя ленинскую генеральную линию на преимущественное развитие тяжелой индустрии, народы Советского Союза под руководством Коммунистической партии навсегда покончили с вековой экономической и культурной отсталостью нашей страны, создали могучую социалистическую индустрию, крупное механизированное сельское хозяйство, добились расцвета науки и техники, огромного экономического и культурного подъема всех наций и народностей СССР.

В докладе Н. С. Хрущева, в выступлениях депутатов на VII сессии Верховного Совета СССР ярко и убедительно показаны гигантские достижения советского народа в коммунистическом строительстве.

За годы советской власти наша страна обогнала в экономическом развитии многие капиталистические государства и по уровню промышленного производства вышла на второе место в мире, оставив позади такие крупнейшие капиталистические страны, как Англия, Франция, Германия и другие. Социалистическая промышленность Советской страны растет такими темпами, каких никогда не знали и не знают капиталистические страны. Крупные успехи достигнуты тружениками сельского хозяйства в деле резкого увеличения производства сельскохозяйственных продуктов. Радуют сердце советского человека и огромные успехи нашей Родины в области развития отечественной науки, культуры и искусства. На основе успехов в развитии народного хозяйства в нашей стране неуклонно растет национальный доход, повышается жизненный уровень трудящихся.

Эти всемирно-исторические победы являются торжеством ленинской генеральной линии партии, триумфом марксизма-ленинизма. Советские люди знают, что борьба за интересы народа, его благо и счастье является великой, благородной целью всей деятельности Коммунистической партии.

Советский народ, руководимый Коммунистической партией, уверенно идет по славному пути, указанному нашим великим учителем Владимиром Ильичем Лениным. Трудящиеся Советского Союза с воодушевлением встретили решения VII сессии Верховного Совета СССР. Принятый сессией Закон о дальнейшем совершенствовании организации управления промышленностью и строительством знаменует новый этап в развитии нашей страны. Решения сессии, предшествующее им всенародное обсуждение тезисов доклада тов. Хрущева свидетельствуют о единстве партии и народа, о непреклонной решимости советских людей претворить в жизнь великие задачи коммунистического строительства, поставленные XX съездом КПСС.

Свои усилия советский народ направляет на осуществление решений сессии с тем, чтобы путем мирного экономического соревнования решить в исторически кратчайшие сроки основную экономическую задачу СССР — догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны по производству продукции на душу населения.

Мирное экономическое соревнование основано на ленинском принципе мирного сосуществования государств с различным социальным строем. Этот ленинский принцип является генеральной линией внешней политики Советского Союза.

Однако мирным устремлениям великого Советского Союза и всего социалистического лагеря некоторые западные империалистические державы и в первую очередь США противопоставляют авантюристическую политику «с позиции силы», гонку вооружений и пропаганду новой войны.

Занятые мирным созидательным трудом, советские люди твердо помнят завет В. И. Ленина: «...взявшись за наше мирное строительство, мы приложим все силы, чтобы его продолжать непрерывно. В то же время, товарищи, будьте начеку, берегите обороноспособность нашей страны и нашей Красной Армии, как зеницу ока...».

С восторгом наблюдая за стремительным полетом первоклассных реактивных машин, любясь совершенным мастерством военных летчиков и авиационных спортсменов, советские люди наглядно убеждаются в могуществе Советских Вооруженных Сил и их доблестной авиации, в готовности советских воинов с достоинством и честью защитить государственные интересы Советского Союза, интересы безопасности всего социалистического лагеря.

В мощи и боевой готовности наших Вооруженных Сил и их авиации советские люди видят плоды рук своих. Одним из великих свершений советского народа является создание им могущественного Воздушного Флота и передовой авиационной науки.

Советская авиация возникла в первые же месяцы существования советской власти. Она росла и развивалась вместе с Советской страной. Ее первенцами были социалистические авиационные отряды, сформированные по указанию В. И. Ленина для борьбы против белогабардейцев и интервентов.

В огне гражданской войны, в невероятно тяжелых условиях, когда враги, разруха и голод наступали на молодую Советскую страну, Коммунистическая партия, опираясь на богатейшие творческие силы народа, смело и уверенно закладывала основы будущего могущественного Воздушного Флота, принимала меры, обеспечивающие невиданный прогресс отечественной авиационной науки.

Это была невероятно тяжелая задача. Самолетный парк, доставшийся советской авиации от старой русской армии, состоял из нескольких сотен разнотипных, сильно изношенных самолетов. Несколько полукустарных самолето- и моторостроительных предприятий составляли «авиационную промышленность» страны, которая за короткий срок гением Коммунистической партии и вдохновенным трудом народа была превращена в могучую авиационную державу.

Созданная за годы предвоенных пятилеток высокоразвитая отечественная авиационная промышленность дала возможность оснастить наши Военно-Воздушные Силы и Гражданский воздушный флот первоклассными, по тому времени, самолетами различных предназначений. Советская авиационная техника с честью выдержала испытания в трудных дальних перелетах по неизведанным дотолу воздушным маршрутам, в установлении многочисленных рекордов на высоту, дальность и скорость полета, в ожесточенных боях против врагов советской Родины.

В боевых рядах советской авиации Коммунистическая партия воспитала замечательных мастеров летного дела, пламенных советских патриотов, для которых мужество, самоотверженность, готовность к подвигу во имя Родины стали нормой поведения.

Двадцать лет тому назад советские летчики впервые в истории проложили воздушный путь из Европы через Северный полюс в Соединенные Штаты Америки. Беспосадочные перелеты экипажей в составе В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова и М. М. Громова, С. А. Данилина, А. Б. Юмашева были торжеством не только нашего Воздушного Флота, но и всей Советской страны.

В годы Великой Отечественной войны советские летчики показали себя мужественными и умелыми защитниками Родины, беззаветно преданными великим идеям коммунизма. Гордое имя — советский летчик — окружено отеческой любовью народа, в память которого век будет славны дела его верных сынов: Н. Ф. Гастелло, Б. Ф. Сафонова, В. В. Талалихина, А. К. Горовца, Н. И. Храмова, А. П. Маресьева, А. И. Покрышкина, И. Н. Кожедуба и многих, многих других героев-летчиков.

В жестоких битвах против врагов нашей Родины советская авиация, тесно взаимодействуя со всеми видами Вооруженных Сил и родами войск, наносила фашистам сокрушительные удары и прочно завоевала господство в воздухе. В разгроме гитлеровской военной машины, осуществленном Советскими Вооруженными Силами, есть немалая доля усилий нашей авиации.

В послевоенные годы благодаря неустанной заботе Коммунистической партии и Советского правительства в Советском Воздушном Флоте произошли огромные качественные изменения, свидетельствующие о дальнейшем прогрессе отечественной авиационной науки и техники. Наши ученые, конструкторы, работники авиационной промышленности создали и создают новые, вполне современные самолеты, двигатели, приборы, различные виды авиационного вооружения. Наша страна обладает первоклассной реактивной авиацией, способной решать любые задачи. Неизмеримо по сравнению с годами Великой Отечественной войны возросли радиус действия, скорость и высота полета наших бомбардировщиков и истребителей.

На воздушных парадах советские люди видят замечательные новые машины различных назначений, созданные советскими конструкторами. Об успехах отечественного самолетостроения говорит пополнение самолетного парка нашего Воздушного Флота такими машинами, как Ту-104 и «Украина».

Советские летчики, всемерно стараясь оправдать доверие народа, вооружившего их замечательной авиационной техникой, упорно повышают свое боевое мастерство, оттачивают искусство воздушного боя, меткого бомбометания, точного самолетовождения в сложных условиях.

Коммунистическая партия и Советское правительство делают все необходимое для того, чтобы наши Вооруженные Силы и их Воздушный Флот могли с успехом выполнять почетную задачу — надежно и бдительно охранять мирный труд советского народа.

Растет и крепнет Гражданский воздушный флот. Новые машины вылетают на его воздушные трассы. Все больше и больше пассажиров, грузов, необходимых для нашей промышленности и сельского хозяйства, перевозят по воздушным дорогам летчики гражданской авиации.

В огромном и многогранном народном хозяйстве Советской страны с каждым годом повышается роль авиации. Летчики ведут разведку земных недр, уничтожают вредителей полей,

лесов и садов, помогают рыбакам и охотникам, охраняют от пожаров леса, надежно осуществляют связь с отдаленными районами страны.

Славы авиационные традиции нашего народа. Они берут свои истоки от великого изобретения А. Ф. Можайским первого в мире самолета, построенного в 1882 году в России, от гениальных трудов великих русских ученых Д. И. Менделеева, Н. Е. Жуковского, С. А. Чаплыгина, К. Э. Циолковского, заложивших своими трудами основы авиационных наук, от высокого летного мастерства М. Н. Ефимова, П. Н. Нестерова, Е. Н. Крутеня и других первых русских летчиков.

Любовь нашего народа к авиации, его извечное стремление к покорению воздушных просторов нашли свое замечательное выражение также и в развитии массового авиационного спорта в нашей стране. Авиационные клубы и планерные станции, авиамоделные кружки и лаборатории привлекают к себе массы молодежи, стремящейся слить свою жизнь с авиацией, умножить ее громкую боевую славу.

В борьбе за спортивные достижения советские авиационные спортсмены установили немало всесоюзных и мировых рекордов, красноречиво говорящих о их спортивном мастерстве. За последние 20 лет спортсмены — летчики, парашютисты, планеристы, авиамоделисты нашей страны установили 748 всесоюзных рекордов, 367 из которых зарегистрированы как мировые. В течение только прошлого года наши авиационные спортсмены установили 40 всесоюзных рекордов, 19 из которых признаны мировыми.

Советские спортсмены упорно завоевывают новые высоты спортивного мастерства. Наши парашютисты — М. Дмитриев, П. Косинов, Ю. Пеклин, О. Шефер, В. Селиверстова, Г. Мухина, Н. Прякина, Г. Пясецкая, А. Мельникова — открыли спортивный сезон этого года новыми достижениями, превышающими мировые рекорды по групповым и одиночным комбинированным, групповым и одиночным прыжкам на точность приземления.

Широко развертывая социалистическое соревнование в честь 40-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, организации ДОСААФ и авиационные клубы должны достойно встретить всенародный праздник.

Летом этого года предстоит немало спортивных соревнований и международных встреч по различным видам авиационного спорта. Авиационным спортсменам необходимо образцово подготовиться к этим соревнованиям с тем, чтобы завоевать новые спортивные достижения. Строительство парашютных вышек, приобретение и постройка своими руками планеров, тренажеров, организация планерных кружков, подготовка новых спортсменов — летчиков, парашютистов, планеристов, авиамоделистов, увеличение количества спортсменов-разрядников и мастеров спорта, улучшение качества подготовки спортсменов — к решению всех этих вопросов следует широко привлечь актив Общества.

Комитеты ДОСААФ под руководством партийных органов, опираясь на активную помощь советских, профсоюзных и комсомольских организаций, должны поднять авиационно-массовую и спортивную работу Общества на новую, высшую ступень, способствуя тем самым дальнейшему укреплению могущества Советского Воздушного Флота.

Тесно сплотившись вокруг Коммунистической партии, советские авиаторы добиваются новых успехов нашего Воздушного Флота с тем, чтобы с честью оправдать доверие народа. В День Воздушного Флота весь советский народ еще и еще раз обращает свои помыслы к родной Коммунистической партии, славя ее великие и мудрые дела.

Слава Коммунистической партии Советского Союза!

В ЧЕСТЬ ВСЕНАРОДНОГО ПРАЗДНИКА

РАЗВЕРТЫВАЕМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

А. Колобовников,

председатель Горьковского областного комитета ДОСААФ

В организациях нашего Общества все шире разворачивается подготовка к 40-летию Октября. В г. Горьком проведено областное совещание оборонного актива, на котором было уделено большое внимание дальнейшему развитию авиационного спорта. Участники совещания проявили живой интерес к выставке, отобразившей учебу авиационных спортсменов нашей области, достигнутые ими успехи.

У нас состоялось также общегородское собрание активистов Общества, где обсуждалось решение VI Пленума ЦК ДОСААФ о развитии авиационного спорта. Многие из сделанных здесь предложений претворяются в жизнь. Массовую работу развертывает бюро авиационной секции.

Заметно растет сеть кружков по овладению авиационными знаниями. Ими, как правило, руководят инструкторы-общественники. Например, Э. Иванов создал кружок парашютистов в автодорожном техникуме, студентом которого он является. С группой парашютистов в Политехническом институте проводит занятия В. Чураев, в радиотехникуме — М. Янковская. Несколько улучшилась работа среди сельской молодежи. Изучение парашюта организовано в Шахунском, Тоншаевском и Борском районах.

Планеристов с успехом готовят инженер Дальнеконстантиновской МТС тов. Климентьев, работник судоремонтного завода Борского района тов. Терешкин. Летчик-инструктор областного аэроклуба В. Сироткин развернул массовую работу по авиамоделизму в Канавинском районе, где этим увлекательным делом занимается более 70 подростков и юношей.

Лучшие авиационные спортсмены нашей области настойчиво совершенствуют свое мастерство, готовят октябрьские подарки. Для участия в предстоящих зональных соревнованиях, которые состоятся в г. Горьком, усиленно тренируется инструктор-укладчик парашютов аэроклуба В. Васильев. В текущем году он уже совершил с самолета 25 прыжков на точность приземления и с задержкой раскрытия парашюта. Планерист мастер спорта СССР В. Хрыпов, установивший в 1956 году всесоюзный рекорд продолжительности парения на легком планере А-2, не остановился на достигнутом. Чемпион стремится на соревнованиях в нынешнем юбилейном году превзойти свой рекорд.

К всенародному празднику расширяется материальная база, необходимая для развития авиационного спорта. Недавно в городе Балахне сооружена 46-метровая парашютная вышка. Ее строительство было успешно завершено благодаря тому, что деятельную помощь первичной организации ДОСААФ оказал директор Балахнинского бумком-

бината тов. Ситков. В городе растет число кружков по изучению парашюта. По инициативе райкома КПСС парашютная вышка строится в Автозаводском районе.

Оживилась деятельность нашего областного аэроклуба. В этом году многие курсанты совершили первые прыжки с парашютом, для передачи опыта молодым спортсменам устраиваются показательные полеты на планерах. Над городом Горьким и некоторыми районными центрами с самолетов разбрасывались листовки, посвященные подготовке к Всемирному фестивалю молодежи и студентов. С целью пропаганды авиационных знаний аэроклуб организовал и провел ряд тематических вечеров.

Все это только начало. Развертывая социалистическое соревнование за достойную встречу 40-летия Великого Октября, мы будем добиваться повышения качества обучения авиационных спортсменов, подготовки инструкторов-общественников, будем создавать новые секции и кружки.

г. Горький.



Как оценит работу инструктор? Его мнение очень важно для Сергея Ракитина, готовящего модель к областным соревнованиям. Сергей вместе со своими товарищами занимается в авиамодельном кружке при Доме культуры мясокомбината имени М. И. Калинина (Семипалатинская область). Руководит кружком бывший авиатор Евгений Степанович Карев. На снимке: Е. С. Карев и кружковцы (слева направо) Сергей Ракитин и Виктор Бурнаев. Фото А. Московского (ТАСС)

АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ КРАСНОДОНА

П. Клопенко

Рабочий день закончился. Шахтеры, рабочие, служащие заполнили улицы Краснодона. Но не все они направляются домой. По одному, по два молодые люди, минуя центр города, идут на окраину и входят в здание, где помещается планерная станция.

...Руководитель занятий Георгий Артемов рассказывает о подъемной силе и силе лобового сопротивления. Рассказ закончен. Затем руководитель проверяет, как усвоили материал курсанты. На поставленные вопросы отвечают работница стройуправления Жанна Соловьева, учащиеся Антонина Артамохина, Виктор Хлистунов, грузчик Александр Ковалев и другие. Все они показывают хорошие знания.

Планерная станция в Краснодоне существует не первый год. Ее окончили сотни юношей и девушек шахтерского города, слава о котором разнеслась по всему миру. Быть смелыми, сильными духом, такими, как молодогвардейцы, — девиз молодых краснодонцев.

О положительных результатах в работе станции свидетельствуют письма ее воспитанников. Недавно, например, прислал письмо Алексей Золкин — ныне курсант авиационной школы. Он от всей души поблагодарил работников станции за то, что они привили ему любовь к авиационному делу.

Приезжая в Краснодон, бывшие курсанты непременно приходят в гости на планерную станцию. За последнее время здесь побывали старшие лейтенанты летчики Иван Иванов, Павел Ходос, Спартак Заруцкий. Гостил в Краснодоне и выпускник Центральной планерной школы ДОСААФ Евгений Аркатов.

Сотрудники станции ведут большую общественную работу. В клубе имени Ленина, в школах, на шахтах инструкторы-общественники выступают с лекциями и докладами на авиационные темы, руководят авиамодельными кружками, организуют интересные встречи. Так, перед курсантами и молодежью города выступали матери Любы Шевцовой, Вани Земнухова, Олега Кошова.

— Учитесь, родные мои, готовьтесь стать умелыми защитниками любимой нашей Родины. Вам приходится нелегко, ведь вы совмещаете работу на шахтах с учебой на станции, но ваши усилия не пропадут даром. Когда понадобится, вы сможете оказать нашей армии ценную помощь, — сказала в своем выступлении Елена Николаевна Кошова.

В эти дни, когда все шире разворачивается подготовка к 40-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, коллектив работников Краснодонской планерной станции настойчиво добивается новых успехов.

г. Краснодон.

ПОРАДУЕМ НАШУ ЛЮБИМУЮ РОДИНУ

ПЕРЕДОВОЙ АЭРОКЛУБ И ЕГО ЛЮДИ

В. Соловов

Молодежь нашего города охотно посещает свой аэроклуб. Без отрыва от производства многие серпуховчане овладевают в клубе различными видами авиационного спорта. Токарь Алаев стал спортсменом-летчиком. Комсомолец Гогин умело пилотирует самолет Як-18 и спортивный планер А-9. Разносторонние знания и навыки приобрел слесарь Фетисов. Он успешно летает на планере и самолете, имеет разряд по парашютному спорту. Свыше 30 учащихся текстильного техникума и медицинского училища выполнили нормы спортсменов-разрядников. Десятки бывших курсантов аэроклуба являются сейчас летчиками Гражданского воздушного флота.

Учащиеся школ города и района с большим интересом занимаются в авиамodelьных кружках. На нескольких областных соревнованиях команда авиамodelистов Серпухова в течение ряда последних лет неизменно занимала первое место. В составе этой команды — воспитанники клуба чемпионы Московской области по определенным классам моделей Юрий Евсиков, Владимир Халелюкин и другие.

Инструкторы и преподаватели с любовью обучают и воспитывают молодежь. Мастер спорта рекордсменка мира по планерному спорту Анна Петровна Самосадова в аэроклуб пришла

со школьной скамьи. За годы работы в клубе она подготовила свыше 500 авиационных спортсменов. Большинство молодых патриотов влилось в кадры Военно-Воздушных Сил и участвовало в боях с немецко-фашистскими захватчиками. В суровую пору Великой Отечественной войны Анна Петровна отдавала все свои силы и знания делу подготовки летных кадров для фронта.

Много лет работает инструктором по авиамodelизму Евгений Николаевич Дилигентов. Готовя юных строителей «малой авиации», он показывает личный пример. Им установлено несколько областных рекордов.

Умело обучают курсантов и Георгий Вильчик, Иван Сергеев, Николай Баранов, Михаил Зиновьев, Дмитрий Лемешко. Они деятельно помогают в работе первичным организациям ДОСААФ, выступая в клубах, красных уголках и цехах предприятий, пропагандируют авиационные знания.

Аэроклуб проводит большую работу среди населения. Систематически организуя агитполеты в колхозы, здесь устраиваются популярные лекции, беседы о задачах ДОСААФ, оборонные вечера, на которых демонстрируются парашюты и авиамodelи. Несколько тысяч тружеников сельского хозяйства Серпуховского района подготовлены работниками аэроклуба по 10-часовой программе к противоатомной защите. В течение 1956 года в аэроклубе побывало много экскурсий с предприятий и из школ Серпухова и района.

Вместе с горкомом ДОСААФ работники аэроклуба организовали лекторий. За последние месяцы здесь были прочитаны лекции: «Вопросы военного строительства в решениях КПСС», «Атомная энергия и ее использование в мирных целях», «30 лет патриотического оборонного Общества» и на другие темы.

Серпуховский аэроклуб в 1956 году успешно выполнил план подготовки авиационных спортсменов и занял в Московской области первое место. Постоянный состав клуба и курсанты, вступив в социалистическое соревнование, борются за то, чтобы в текущем году добиться новых успехов и достойно встретить сорокалетие Великого Октября.

г. Серпухов.

В Хабаровске все большую популярность завоевывает увлекательный вид спорта — парашютные прыжки с аэростата. На снимке: инструктор парашютной подготовки М. И. Лаптев (справа) проводит занятие со спортсменами-парашютистами, активными инструкторами-общественниками Ф. Баженовым, Е. Куликовым, Р. Смирновой — студентами Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта.

ДОБИВАТЬСЯ НОВЫХ РЕКОРДОВ!

А. Безденежных,

заместитель председателя республиканского комитета ДОСААФ Белорусской ССР

Встречая 40-ю годовщину Великого Октября, авиационные спортсмены нашей республики, как и все советские люди, подводят итоги своей работы, намечают планы на будущее. Вот данные, характеризующие некоторые успехи молодых патриотов.

За последние 3 года в Белоруссии установлено 46 рекордов по авиационному спорту. Мировые рекорды по различным упражнениям завоевали парашютисты мастера спорта минчан М. Дмитриев и Н. Дешевой (Гомель). Мировой рекорд группового прыжка с немедленным раскрытием парашютов на высоте 10 515 метров принадлежит А. Крылову, А. Прыдкину, А. Кашутину, Л. Перминову, М. Сопрыкову и другим парашютистам. Всесоюзный рекорд дальности полета на легком планере с возвращением на свой же старт установил В. Барабанов (Гомельский областной аэроклуб).

В прошлом году на республиканских соревнованиях выявилось немало способных спортсменов. В их числе воспитанник Гомельского аэроклуба А. Дюбкин, ставший абсолютным чемпионом Белорусской ССР по самолетному спорту, К. Рыбалко (Витебск), который завоевал звание абсолютного чемпиона БССР по парашютному спорту, авиамodelист из г. Бреста Е. Чертков. За прошлый год в организациях ДОСААФ республики выросло 11 мастеров по авиационным видам спорта, подготовлено более 400 спортсменов-разрядников.

Наш долг — умножать количество рекордов, добиваться дальнейшего развития массовой спортивной работы среди молодежи. В Центральном аэроклубе Белоруссии весной текущего года выпущена группа инструкторов-планеристов. Сейчас они на местах руководят вновь созданными кружками. Спортсмены-летчики в аэроклубах усиленно тренируются в вождении самолетов по приборам в простых и сложных метеословиях. При первичной организации ДОСААФ Минского лесотехнического института обучено 160 парашютистов. В г. Мозыре и других городах развернулась подготовка инструкторов-общественников по парашютному спорту. Таких фактов немало.

Комитеты и учебные организации ДОСААФ республики прилагают все усилия к тому, чтобы ознаменовать всенародный праздник высокими показателями по всем видам авиационного спорта.

г. Минск.



НОВЫМИ СПОРТИВНЫМИ УСПЕХАМИ!

ПРОПАГАНДИСТ АВИАЦИОННЫХ ЗНАНИЙ

Н. Клименко,
инструктор Орджоникидзев-
ского райкома ДОСААФ

Иван Тимофеевич Бойков за время Великой Отечественной войны совершил 170 боевых вылетов, уничтожил много орудий, танков и живой силы противника, лично сбил 4 вражеских самолета. Отважному летчику было присвоено высокое звание Героя Советского Союза, его грудь украшают многие ордена и медали.

В послевоенные годы офицер Бойков, продолжая службу в Военно-Воздушных Силах, умело воспитывал молодых авиаторов, передавал им свой богатый боевой опыт. После увольнения в запас бывалый авиатор живет в городе Запорожье. Вступив в ряды нашего Общества, он принимает в его работе самое деятельное участие.

Иван Тимофеевич состоит в лекторской группе Орджоникидзевского райкома ДОСААФ, систематически выступает с лекциями на предприятиях, в клубах, учебных заведениях и общежитиях. Успехом у слушателей пользуется его содержательная лекция «Развитие реактивной техники и полет быстрее звука».

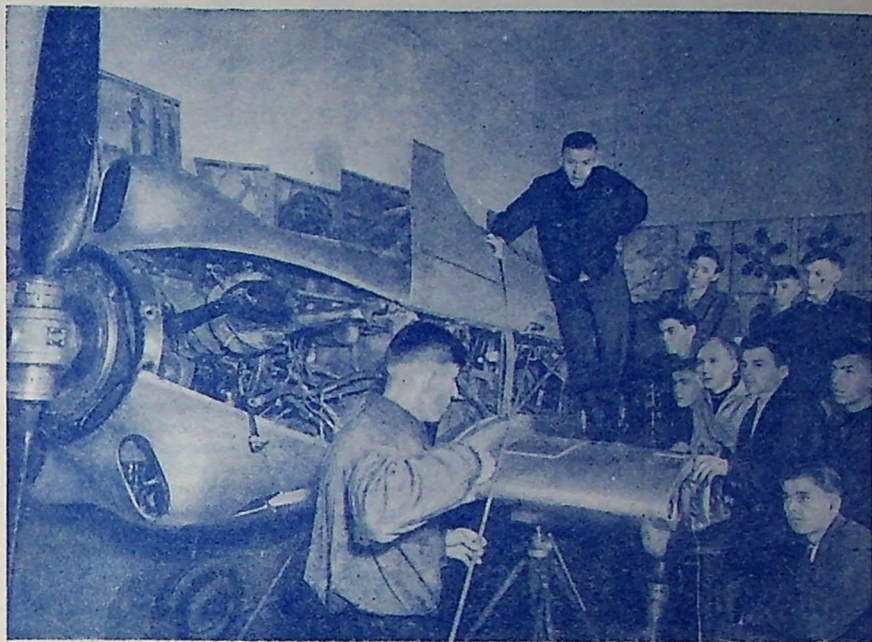
Большой интерес вызывают доклады тов. Бойкова, в которых он увлекательно рассказывает молодежи о героических делах советских летчиков и, в частности, своих боевых товарищей. Недавно, например, выступая в одной из школ нашего города, герой-авиатор поделился своими воспоминаниями о действиях наших летчиков при форсировании советскими войсками Днепра.

...Это было осенью 1943 года при освобождении Правобережной Украины от фашистских оккупантов. Враг всеми средствами стремился закрепиться у Днепра, пытаясь уничтожить отдельные наши подразделения, сумевшие переправиться на правый берег. Для разгрома неприятельских сил широко использовалась наша авиация. Однажды на боевое задание вылетела девятка под командованием подполковника Мельникова. В ее составе был и самолет, ведомый лейтенантом Бойковым. При подходе к цели советские летчики встретили большую группу вражеских бомбардировщиков Ю-87, летевших под прикрытием своих истребителей Ме-109.

Несмотря на громадное численное превосходство сил противника, офицер Мельников принял решение атаковать вражеские самолеты.

Выполняя приказ командира, девятка бесстрашных соколов врезалась в строй бомбардировщиков. Точным огнем было уничтожено десять фашистских машин, два самолета сбил лейтенант Бойков. Гитлеровцы в панике сбросили бомбы на свои же войска. Мастерски проведенные атаки увенчались успехом.

В другом своем выступлении тов. Бойков поведал молодым авиационным



Много юношей и девушек Ростова посещают аэроклуб, овладевают авиационными знаниями. На снимке: преподаватель Н. И. Коротков (слева) объясняет курсантам устройство самолета Як-18.

Фото В. Турбина (ТАСС)

спортсменам об одном памятном сражении за Одером в 1945 году.

Четыре самолета, которыми командовал старший лейтенант Бойков, получили задачу: штурмовать подходящие резервы противника на участке Любен-Бунцлау. Когда наша четверка, прикрываемая истребителями, была почти у цели, внезапно из тумана выскочило около сорока вражеских машин, также летевших на штурмовку. Командир первым вступил в бой и огнем своих пушек уничтожил два вражеских самолета. Другие наши летчики также предприняли ряд дерзких атак. Строй фашистских самолетов рассеялся.

Иван Тимофеевич с подлинным вдохновением прививает молодежи любовь к авиации. По опыту своей жизни бывалый летчик знает, как важно с юных лет полюбить профессию авиатора. Ведь в свое время под влиянием старших товарищей он поступил в аэроклуб. В конце тридцатых годов, как и многие его сверстники, окончил школу пилотов, стал инструктором.

Помня об этом, летчик-фронтовик Герой Советского Союза Иван Тимофеевич Бойков не жалеет ни сил, ни времени для того, чтобы привлечь к занятиям в авиационных кружках как можно больше молодежи, воспитать у нее стремление связать жизнь с авиацией.

г. Запорожье.

НАШ СКРОМНЫЙ ВКЛАД

Л. Мазниченко,
мастер спорта

Каждый советский человек стремится достойно встретить 40-летие Октября. Для меня 1957 год является знаменательным. Я заканчиваю медицинский институт и получаю диплом врача-педиатра. Как и в пору учебы, свою работу на поприще здравоохранения буду сочетать с любимым авиационным спортом.

Минувшей зимой я руководила парашютными кружками в нескольких киевских средних школах и в ремесленном училище. Недавно 40 учащихся-кружковцев, подготовленных мною, совершили свои первые прыжки с парашютом.

Наступило лето. На аэродроме с утра до вечера не утихает гул моторов. Усиленно тренируясь, спортсмены повышают свое мастерство, приобретают новые знания и навыки. Большой тренировочной работой занято и наше парашютное звено. Интенсивно тренируются студентка Киевского государственного университета Галина Блащук, техник одного из заводов Оксана Литинская.

В честь славного Октябрьского праздника мы готовимся совершить рекордный парашютный прыжок с высоты 9000 метров. Мне и моим подругам будет радостно сознавать, что и мы внесем свой скромный вклад в созидательную работу нашего народа.

г. Киев.

★ Занимайтесь авиационным спортом! ★

С. М. Буденный,
Маршал Советского Союза



ОГРОМНЫ достижения советской авиации. Трудно даже себе представить, какой путь пройден за последние десятилетия авиационной промышленности, нашими славными военными летчиками и авиационными спортсменами. Стоит для этого только сравнить первые праздники в Тушине с тем, что мы видим теперь. Неизмеримо возросли скорости, потолок и дальность полета советских самолетов. Немалые успехи достигнуты в развитии самолетного, планерного, парашютного и авиамodelного видов спорта.

Наших авиаторов вдохновляет на подвиги горячая любовь к советской Родине, к великой Коммунистической партии.

Мне вспоминаются годы гражданской войны, когда нашим летчикам приходилось летать на очень изношенных, далеко не совершенных самолетах. Тем не менее в тяжелых условиях летчики-герои с успехом вели разведку, бомбили и расстреливали из пулеметов вражеские войска. Много замечательных страниц в дело победы над фашистскими полчищами вписали советские летчики в годы Великой Отечественной войны. Их слава не померкнет никогда.

В День Воздушного Флота мне хочется призвать нашу замечательную, пытлившую советскую молодежь: учиться владеть самолетом, прыгать с парашютом, строить еще более совершенные самолеты. Всегда помните о своем долге перед социалистической Родиной, вскормившей и воспитавшей вас, будьте готовы к ее защите от любого врага!

Готовясь к встрече 40-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, авиационные спортсмены обязаны широко развернуть социалистическое соревнование за лучший аэроклуб, лучшую планерную станцию, за новый подъем оборонно-массовой работы.

Авиационный спорт — спорт сильных, смелых и храбрых. Занимайтесь им, множьте ряды авиационных спортсменов. Этим самым вы внесете свой вклад в укрепление могущества Советского Союза.

С. Буденный

ПЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

Комсомолец Владимир Абрамов еще в детстве мечтал стать летчиком. Учился в пятом классе, Володя увлекся авиамodelизмом и начал заниматься в кружке при Рижском дворце пионеров. У мальчика оказались неплохие конструкторские способности. Через несколько лет он настолько овладел этим увлекательным видом авиационного спорта, что уже в 1952 году смог принять участие в республиканских авиамodelных соревнованиях и завоевать звание чемпиона по классу моделей «летающее крыло» с резиновым двигателем. В 1953 году он вновь стал чемпионом республики, но уже по классу моделей планеров.

Еще в 1952 году Володя Абрамов начал заниматься планеризмом в кружке, который вел Э. Г. Брувеллис. Большой энтузиаст этого вида спорта, Эдвин Георгиевич сумел настолько увлечь ре-

бят планеризмом, что они решили построить собственными силами планер А-1. Решение было осуществлено. На этом планере Володя Абрамов совершил свой первый полет. Юноша оказался понятливым и способным учеником. Уже в то время у него проявились такие необходимые летчику качества, как дисциплинированность, выдержка, находчивость, верный глаз и точность движений.

Как-то, после одного из полетов, Брувеллис откровенно сказал своему ученику, что ему — прямая дорога в авиацию. Володя и сам думал так же. И все же замечание инструктора смутило его, и он промолчал. Но эти слова Эдвина Георгиевича крепко засели в голове юноши...

В 1953 году, получив аттестат зрелости, он поступил курсантом в Сасовское летное училище Гражданского воздуш-

ного флота. Через два года он окончил его с почетной грамотой и, как отличник, был направлен в школу Высшей летной подготовки.

Лето 1956 года запомнилось Володе на всю жизнь — его мечта наконец сбылась: он стал летчиком и был назначен вторым пилотом на самолет Ли-2. Сейчас бывший кружковец-планерист работает на воздушных трассах. Он уже имеет 760 часов налета и за отличную работу удостоен благодарности командования.

Но, став профессионалом-летчиком, Владимир Абрамов не забыл своих товарищей по оборонному Обществу, которое дало ему первую путевку в «пятый океан». В 1956 году он участвовал в авиамodelных соревнованиях Литвы, на которых выступил с экспериментальной моделью с машущими крыльями. В том же году его видели и на межзональных Прибалтийских планерных соревнованиях. Здесь он повстречался с чемпионом Латвии Э. Г. Брувеллисом. Встреча эта протекала в острой спортивной борьбе: учитель и ученик сошлись как достойные друг друга воздушные соперники. Брувеллис отставил честь Рижского клуба, а Абрамов выступал за литовскую команду.

В 1957 году они повстречались вновь. Но на этот раз мы застали их за теплой, дружеской беседой. Былые учитель и ученик делились воспоминаниями о пяти годах, истекших со дня их первого знакомства. Этот момент и запечатлен на нашем снимке.

— Вот, что может случиться пять лет спустя, — улыбаясь, говорит Эдвин Георгиевич. — Теперь и мне есть чему поучиться у Володи!

На снимке: Э. Г. Брувеллис и Владимир Абрамов.

Фото Б. Вдовенко



Уральская закалка

СВЕТАЕТ. Исчезают ночные тени. На большом сером доме все ярче выделяется табличка с надписью на голубом фоне: «Аэроклуб». Вместе с солнцем у аэроклуба появляются люди. Они подходят по одному, по два. При них кожаные летные шлемофоны, авиационные планшеты, из-под целлулоида которых зеленеют полетные карты.

По обе стороны коридора расположены классы, учебные кабинеты. Повсюду слышны молодые голоса.

Всю жизнь и деятельность аэроклуба пронизывает одна забота: с наилучшими достижениями прийти к славному всенародному юбилею — сороковой годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Первые шаги

Время было обеденное, когда дежурный приоткрыл дверь кабинета и сообщил:

— Товарищ замполит, к нам экскурсия...

Заместитель начальника аэроклуба Никита Андреевич Корчак поправил китель и направился навстречу гостям. Это пришли учащиеся 37-й средней школы. Экскурсоводом выделен опытный инструктор Геннадий Иванович Черепанов.

Геннадий Иванович здоровается со школьниками, приглашает их в самолетный класс. У экскурсантов разбегаются глаза от множества смонтированных на специальных досках и стоящих в собранном виде агрегатов, узлов и частей самолета, среди которых выделяется вытянувшийся во всю длину класса фюзеляж Як-18 с двигателем, воздушным винтом, хвостовым оперением и убирающимся шасси.

Сыпятся многочисленные вопросы: — Как работает винт?

С. Игнатьев

— Чем объяснить появление белого следа за высоколетящим самолетом?..

Ответив на вопросы, Геннадий Иванович приглашает школьников поочередно посидеть в пилотской кабине, осмотреть приборы, рычаги. Он стоит тут же рядом, наблюдая за блеском глаз у юношей, впервые прикасающихся к ручке управления самолетом.

Для многих сегодняшняя экскурсия — начало большого жизненного пути.

Их слава не меркнет

Урал... Сколько отважных героев взрастил он для беззаветного служения Советской Родине!

В истории Великой Отечественной войны есть славные страницы, вписанные летчиками — бывшими курсантами, спортсменами и инструкторами Свердловского аэроклуба...

На площади, неподалеку от Свердловского политехнического института, возвышается бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза Михаила Петровича Оudinцова.

Года за три-четыре до начала Великой Отечественной войны комсомолец Миша Оudinцов работал на фабрике «Уралобувь», а в свободное от работы

На снимках: слева — инструкторы-летчики Ю. А. Редькин, Е. М. Базуев и Г. И. Лобанов тренируются в пользовании радиополукомпасом. В овале — ученица 3-го курса профтехшколы Нелли Назарова и инструктор-укладчик спортсмен 1-го разряда Николай Отмахов укладывают свои парашюты. Справа — ученик 10-го класса школы рабочей молодежи курсант-пилот Владимир Деменев консультируется у инструктора Г. И. Черепанова по устройству хвостового оперения самолета Як-18.

время посещал аэроклуб. Курс обучения он закончил с оценкой «отлично».

Разразилась война. И уже на четвертый день Оudinцов сбросил на вражеские войска смертоносный бомбовый груз.

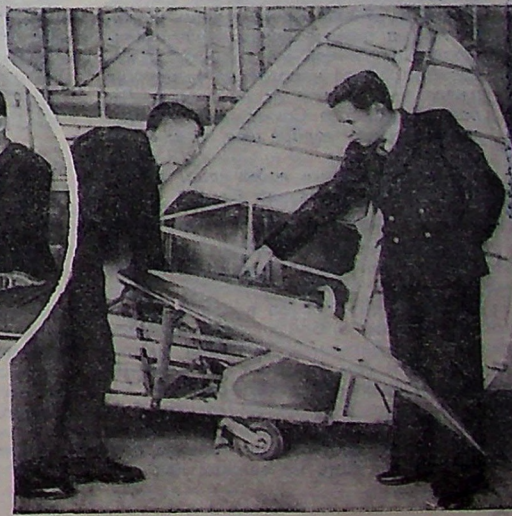
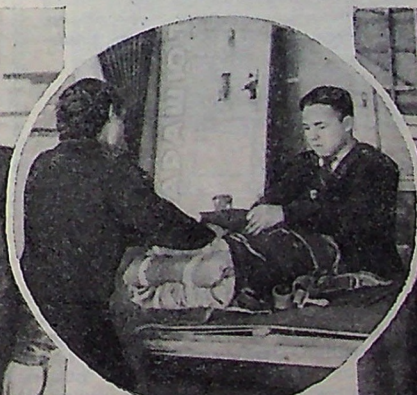
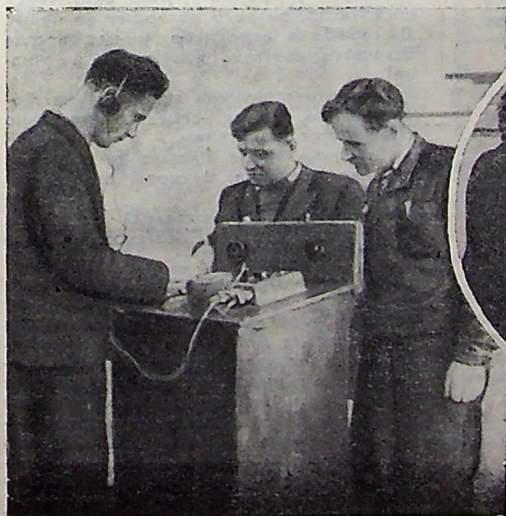
Однажды Оudinцов вел звено за линию фронта: надо было уничтожить переправу, не дать вражеским войскам перебраться на противоположный берег. Появились фашистские истребители. Стали бить зенитки. Осколок снаряда угодил в двигатель. Повреждение было таким, что следовало немедленно возвращаться на аэродром. Но ведомые еще не имели достаточного опыта, и Оudinцов решил «тянуть» до цели. В дыму и огне рушится вражеская переправа. Важное боевое задание выполнено. Теперь можно и домой!

Таких боевых эпизодов Михаил Петрович, ведущий в настоящее время большую воспитательную работу среди авиаторов, может вспомнить много.

В аэроклубе имеется Книга почета. По приказу начальника аэроклуба в нее заносятся имена лучших спортсменов и работников клуба, помещаются их фотографии. На первых страницах книги — фотографии бывших воспитанников Свердловского аэроклуба, дважды Героев и Героев Советского Союза.

Перелистываешь страницы этой книги. На снимках — хорошие, молодые лица, мужественный взгляд. Ни на секунду не задумывались они, бросаясь навстречу смертельной опасности, и всегда выходили победителями.

Перед нами — портрет Героя Советского Союза Владимира Дмитриевича Иконникова. На его счету 285 боевых вылетов в глубокий вражеский тыл. Трижды приходилось ему покидать искалеченный в жестокой схватке самолет и спускаться с парашютом, чтобы снова затем вступить в строй.



К. А. Вершинин,
Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами,
Маршал авиации



СОВЕТСКАЯ авиация — детище Коммунистической партии, детище нашего народа. Все, чем по праву гордится Советский Воздушный Флот, — замечательные кадры летчиков, у которых высокое мастерство сочетается с непревзойденным героизмом, совершенные самолеты, передовая наука, успешно решающая важнейшие проблемы дальнейшего развития современной авиации, — все это достигнуто благодаря мудрому руководству Коммунистической партии и Советского правительства, благодаря творческим усилиям нашего народа — народа создателя и творца.

Летчики в нашей стране окружены всемирной заботой и любовью. Всей своей жизнью и деятельностью они стремятся быть достойными этой любви. В годы Великой Отечественной войны летчики покрыли свои боевые знамена неувядаемой славой, показали образцы беспримерного мужества и отваги, совершенного владения доверенной им техникой. В памяти народной никогда не померкнут имена прославленных авиаторов, Героев Советского Союза, которые высоко вознесли гордое имя летчика советской страны.

В послевоенные годы наши летчики, обобщая и изучая боевой опыт,

значительно продвинулись вперед в овладении современной техникой, в искусстве побеждать любого врага. А в аэроклубах, авиационно-спортивных клубах, на планерных станциях, в авиационных кружках ДОСААФ растет пытливая, любознательная, смелая молодежь, которая стремится связать свою жизнь с авиацией, мечтающая о подвигах, о покорении воздушных просторов.

Отважные летчики-спортсмены, бесстрашные парашютисты, искусные планеристы, юные конструкторы «малой авиации»! Поздравляю вас с праздником могучей советской авиации и желаю успехов в вашей такой интересной и такой полезной народной работе!

Будьте достойны тех, кто прославил советскую авиацию великими делами, кто создал авиационное могущество нашей любимой Родины! Умножайте славные традиции героев-летчиков, учитесь владеть авиационной техникой так, как владеют ею лучшие мастера летного дела.

Помните: великое начинается с малого. От вашей старательности, добросовестности, настойчивости в первоначальном авиационном обучении, в совершенствовании спортивного мастерства зависят ваши успехи в будущем — тогда, когда вы с планера, со спортивного самолета пересядете в скоростную реактивную машину.

Больше творческой выдумки, дерзания, инициативы! Никогда не удовлетворяйтесь достигнутым! Авиационным спортсменам есть где проявить свои способности — боритесь за первенство в аэроклубе, в своей республике, организуйте спортивные соревнования между городами, краями, областями. Оспаривайте победу во всесоюзных соревнованиях и на международных спортивных встречах! Дело чести наших спортсменов — прославить советскую Родину новыми авиационными рекордами, еще выше поднять массовость нашего авиационного спорта.

Вершинин

Герой Советского Союза Александр Петрович Силантьев, уральскийсомолец, также отлично окончил аэроклуб, после он работал в нем инструктором. Вступив в бой с тремя фашистскими истребителями, он сбил одного из них, но и сам, получив два ранения, вынужден был посадить подбитый самолет на поле, в 15 километрах от ближайшего жилья. В течение 12 часов, то и дело теряя сознание, он полз последний километр. Еще не зажили как сле-

дует раны, а он уже снова на аэродроме, снова рвется в бой.

Лишь за год до начала войны окончил аэроклуб Герман Петрович Одноценов. В начале 1945 года в битве за Будапешт Одноценов повторил подвиг Николая Гастелло, направив обжатым пламенем самолет в самую гущу вражеских танков. Звание Героя Советского Союза Одноценову присвоено посмертно.

Так дрались в годы Великой Отече-

ственной войны славные советские летчики, прошедшие первоначальное летное обучение в Свердловском аэроклубе. Высокое звание Героя Советского Союза присвоено также Агею Александровичу Елохину, Владимиру Михайловичу Курочкину, Никите Николаевичу Дьяконову, Виктору Антоновичу Барковскому, Александру Федоровичу Карушину.

Инструкторы и курсанты

Свой авторитет инструкторы аэроклуба завоевывают личным примером, высокой дисциплиной, отличной техникой пилотирования, чутким отношением к курсантам.

Хорошо, когда людей охватывает неутомимая жажда знаний! Инструктор-летчик В. К. Пересторонин и техник А. Н. Ляпустин учатся на заочных отделениях высших учебных заведений. Инструктор-летчик Д. И. Мухачев, старший авиатехник В. С. Рукомойкин, авиатехник А. И. Скурихин и многие другие инструкторы-летчики и техники аэроклуба учатся в старших классах вечерней школы рабочей молодежи. Многие занимаются самостоятельно, потому что знают: не будешь учиться — непременно отстанешь, отстанешь от своих же учеников.

Юрий Александрович Редькин — один из лучших инструкторов-летчиков аэроклуба. У него курсанты находят ответы на волнующие их вопросы летного мастерства. Уже несколько групп выпустил он с неизменными отличными оценками.

Так же искусны инструкторы-летчики Ефим Миронович Базуев, Геннадий Иванович Лобанов и другие.

Невозможно найти курсанта, который не уважал бы, не любил человека, обучающего его летать.

...Инструктор-летчик Н. А. Васильева вскрывает конверт, достает письмо.

— Мои бывшие ученики — Федоров, Финогенов, Калинин пошли учиться дальше, в военное авиационное училище. Посмотрим, что пишут!

Нина Александровна разворачивает сложенный вчетверо листок, читает.

«Мы очень часто вспоминаем с ребятами из Свердловска аэроклуб, своих аэроклубовских инструкторов. И всегда завязывается спор: чей инструктор лучше? Ну и у каждой группы оказывался инструктор, равного которому не найти. Да, учеба в аэроклубе у нас всегда останется светлым моментом в жизни!»

Курсанты-отличники заносятся на Доску почета. Об их успехах обязательно сообщается родителям.

Получили такое письмо и родители Евгения Касибина. В своем ответе они пишут:

«Здравствуйте, уважаемый начальник аэроклуба Герой Советского Союза тов. Маковский!

Мы очень благодарны Вам за внимание и сообщение о том, что наш сын Евгений имеет хорошие успехи в учебе и занесен на Доску отличников. В этом большая заслуга инструкторов аэроклуба, которые умело передают молодежи свой опыт и знания. Мы надеемся, что наш Евгений с их помощью станет отличным советским летчиком. Желаем всему летному составу аэроклуба успехов в его почетном и благородном де-

лю. Мы, как и все советские люди, любим нашу славную авиацию. Мы знаем, что она широко применяется в мирных целях и зорко охраняет наши границы. Мы глубоко уверены в том, что наш сын и впредь будет отличником, а от нас, как от родителей, он всегда будет иметь поддержку и внимание».

Коротка биография молодого курсанта-пилота. О чем он может рассказать? Ведь его жизнь по существу лишь начинается. Детство. Школа. Аэроклуб. Вот и все. Однако все больше приходится в аэроклуб молодых людей, у которых к этим жизненным вехам прибавилась еще одна, очень важная веха — завод.

Поступивший на отделение пилотов в январе нынешнего года комсомолец Игорь Бушуев окончил десятилетку и работает на Первоуральском новотрубном заводе подручным вальцовщика станом холодной прокатки. Около пятидесяти километров приходится ему ехать поездом или на автобусе, чтобы попасть в аэроклуб. Но никакие трудности не могут заставить отказаться от твердо избранной цели: научиться летать.

Вместе с ним поступил в аэроклуб и комсомолец Владимир Плотников. Он окончил 10 классов школы рабочей молодежи, работает электромонтером в одном из цехов Уралмашзавода.

Владислав Федоров после окончания десятилетки работает электросварщиком на заводе имени М. И. Калинина.

Смотришь на этих молодых людей — и замечаешь в их глазах отражение той уверенной мужественности, которая вырабатывается только в труде.

Это надо исправить!

Учитель семилетней школы № 107 Юрий Иванович Переверзев попросил лист чистой бумаги, сел за стол и принялся писать. «Начальнику Свердловского аэроклуба. Заявление. Прошу зачислить меня в группу летчиков-спортсменов на 1957 год. Это будет пятый год моего обучения в аэроклубе в группе летчиков-спортсменов. Обязуюсь и в дальнейшем обучаться так же добросовестно и беспрерывно и построить свой рабочий день так, чтобы он не препятствовал мне проходить летную практику»... Подписав свое заявление, спортсмен положил его на стол.

— Юрий Иванович, вы, конечно, уже имеете 1-й спортивный разряд?

— Какое там! Что-то плохо у нас стали заботиться о росте спортсмена. Вы говорите 1-й разряд. Да мне 2-й разряд и то не оформили. А ведь два года тому назад на внутриклубных соревнованиях я получил диплом первой степени за упражнение № 3 — комплекс фигур пилотажа в ограниченное время. Больше того, давно уже я представил справку о сдаче норм ГТО II ступени, что требовалось для получения 2-го разряда по самолетному спорту. Сейчас вот выясняется, что и 2-й разряд мне не присвоили и справку затеряли. Попробуйте теперь сдавать все заново!

— Зато тренироваться вам, вероятно, дают вволю?

Переверзев пожал своими худощавыми плечами.

— Ночью летать летчикам-спортсменам в нашем аэроклубе не дают. Гово-

рят, аэродром мал. Но ведь летчики отряда ГВФ летают, учатся? Для них аэродром не мал! Еще пример. Из года в год празднуем мы День Воздушного Флота. В воздухе пролетают самолеты, выполняются фигуры пилотажа. Из газет мы знаем, что в других городах в этот день перед народом демонстрируют свое мастерство спортсмены. Но это в других городах. А у нас нет. У нас в День Воздушного Флота летают лишь штатные летчики-инструкторы. Мы же, спортсмены, стоим в числе зрителей и смотрим. Обидно! Такое положение надо исправить!

Много приходит в аэроклуб молодежи, желающей прыгнуть с парашютом. Но осуществить это желание удается далеко не всем.

Вот и сегодня. Большая группа молодежи заполнила парашютный класс, коридор. Но почему в это время «повис на телефоне» командир парашютного звена Сикорский?

— Алло... Так... Значит, не будет? Но вчера была договоренность!

Сикорский беспомощно кладет трубку на рычаг и докладывает начальнику аэроклуба:

— Самолет Ан-2 не дают. Сегодня не могут...

Начальник аэроклуба, уставившись взглядом в какую-то отдаленную точку, сокрушенно качает головой.

— Аэродром просим: своего ведь у нас нет. Самолет Ан-2 тоже просим. Сегодня дают, завтра не дают. Да... Плохо просить!..

Трудно поверить, что эти трудности так уж неодолимы. Вопрос об аэродроме, например, можно бы с успехом разрешить в Свердловском облисполкоме. О самолетах и парашютах следует позаботиться соответствующему управлению ЦК ДОСААФ...

Беспокойна молодежь, получающая уральскую жизненную закалку! Крепко по душе пришелся ей авиационный спорт!

г. Свердловск.

★ ГОРДОСТЬ ЗА НАШУ РОДИНУ ★

Н. М. Кузьмин,

токарь Московского станкостроительного орденов Ленина и Трудового Красного Знамени завода „Красный пролетарий“, депутат Верховного Совета РСФСР



МНЕ НЕ РАЗ приходилось бывать в Тушине в дни авиационных праздников. Незабываемы эти праздники! Вот в небе любимой Родины пронеслись многомоторные тяжелые бомбардировщики, промелькнули на сверхзвуковых скоростях реактивные истребители, показались, распахнув крылья, транспортные самолеты, а вот летают авиационные спортсмены ДОСААФ...

Когда я смотрю воздушные парады, чувство гордости и радости охватывает меня — гордость за родную Коммунистическую партию, вырастившую замечательных героев-летчиков,

авиаконструкторов, строителей самолетов, авиационных спортсменов, гордость за мою могучую авиационную державу. Понятна и радость простого человека: ведь на моей родной земле, тридами моих соотечественников покорялась и покоряется воздушная стихия, создана мощная авиационная промышленность.

Мы, советские люди, любим нашу авиацию, славных летчиков, зорко стоящих на страже Родины, окружаем их вниманием и заботой. Эта любовь находит свое выражение и в деятельности ДОСААФ. Молодежь горячо тянется к авиационным знаниям, к спорту отважных и смелых. На нашем заводе, например, имеются любители парашютного спорта. Есть охотники изучить самолет и планер и научиться на них летать.

Мои поздравления авиаторам, воздушным спортсменам: еще смелее покорять воздушную стихию, радовать нас новыми победами и рекордами. Рабочие же не останутся в долгу и впредь будут идти в первых шеренгах борцов за дальнейший расцвет нашей Родины, за строительство коммунизма. Двести станков сверх плана мы, краснопролетарцы, дадим народу к сороковой годовщине Октября, а годовой производственный план выполним в декабре.

Да здравствует Ленинская Коммунистическая партия — организатор всех наших побед!

Н. Кузьмин

Молодежи —
О ЖИЗНИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ЗОЛОТОЙ ФОНД СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

КОММУНИСТИЧЕСКАЯ партия, советский народ оснастили наши Военно-Воздушные Силы первоклассной боевой техникой и вооружением. В послевоенные годы благодаря усилиям советских ученых, конструкторов, всех работников авиационной промышленности у нас созданы замечательные машины — сверхзвуковые реактивные истребители, скоростные бомбардировщики, которые могут летать на огромные расстояния и на больших высотах, транспортные, санитарные и другие самолеты.

Современные самолеты оборудованы радионавигационными и радиолокационными средствами, позволяющими совершать полеты в любых метеорологических условиях — днем и ночью, в тумане, в облаках. С помощью приборов летчик может в любой обстановке «видеть» на большие расстояния, определять местонахождение самолета, выйти на аэродром, совершать взлет и посадку.

Мы по праву можем гордиться совершенной авиационной техникой, созданной гением и трудом нашего народа. Эта техника находится на уровне

А. Рытов,
*начальник Политуправления
Военно-Воздушных Сил,
генерал-лейтенант авиации*

самых последних достижений научной и конструкторской мысли и позволяет успешно сражаться и побеждать любого, самого сильного противника.

Однако известно, что даже наиболее совершенная техника не может обеспечить успеха в бою, если люди, в руках которых она находится, не овладели этой техникой, не научились использовать всех ее возможностей. Значит, задача заключается не только в том, чтобы создать превосходные самолеты, но и в том, чтобы вырастить, воспитать и обучить таких летчиков, которые отлично летали бы на этих самолетах, у которых в высокой степени было бы развито чувство ответственности за повышение боевой готовности своего подразделения, за укрепление могущества нашей советской Родины.

Как далеко ни шагнула вперед авиационная техника, успех современного боя по-прежнему решают крепкие духом, инициативные, мужественные, в совершенстве знающие свое дело люди. Именно такими людьми и являются воины наших Военно-Воздушных Сил. В основе их морально-боевых качеств лежит глубокая идейная убежденность в правоте дела Коммунистической партии, верность идеям марксизма-ленинизма, своему народу, социалистическому Отечеству. Высокая идейность советских воинов является источником, из которого они черпают сильную волю, упорство и настойчивость в достижении цели, стремление к непрерывному совершенствованию боевого мастерства.

Советские авиаторы хорошо понимают, что с развитием авиационной техники и вооружения непрерывно изменяются, усложняются методы и приемы ее эксплуатации. Чтобы разобраться во многих сложных вопросах, которые возникают в процессе овладения современными механизмами и агрегатами, необходимы серьезные знания. Вот почему постоянное совершенствование своих знаний стало законом жизни каждого летчика, техника, младшего авиационного специалиста.

В настоящее время в частях и подразделениях Военно-Воздушных Сил идет настойчивая боевая учеба. Приближающуюся знаменательную дату — 40-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции — советские авиаторы стремятся ознаменовать новыми успехами в боевой и политической подготовке, широким развертыванием

социалистического соревнования за высококачественное освоение вооружения и боевой техники, умножение числа отличников, классных специалистов, мастеров вождения боевых машин и спортсменов-разрядников.

В повседневном упорном труде каждый авиатор формирует свой характер, воспитывает настойчивость, готовность к подвигу. И в этом ему помогают присущий нашему советскому народу дух соревнования, стремление быть впереди, добиваться еще более высоких показателей в работе и учебе.

Характерен такой пример. В Н-ском авиационном подразделении служит летчик офицер Брыжко. Еще не так давно он летал только днем и в простых метеорологических условиях. Ему трудно было сразу освоить полеты в облаках; при заходе на посадку по приборам он не мог правильно контролировать их показания. Но летчик не отступил перед трудностями. Каждый полет, в каких бы условиях он ни протекал, Брыжко стремился использовать для повышения своего мастерства. Усердие в учебе, помощь командира и первоклассного летчика офицера Шевченко помогли Брыжко добиться поставленной цели. Сейчас Брыжко — летчик 2-го класса. Он уверенно пилотирует самолет в сложных условиях, отлично выполняет все полетные задания. И нет сомнения в том, что в нужную минуту, когда потребуется, летчик Брыжко сможет в полной мере проявить свои морально-боевые качества.

В наших частях и подразделениях выращено немало мастеров своего дела — первоклассных летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов, успешно выполняющих полетные задания в трудной обстановке. Так, например, офицеры Слевак, Телегин, Уткин, Подгорный неизменно показывают высокую тактическую зрелость, действуют активно и умело в любых условиях. Причем они не только используют ранее накопленный опыт, но, соревнуясь за лучшие показатели в учебе, изыскивают новые, более совершенные виды маневров и тактических приемов.

Повседневная учебно-боевая практика убедительно свидетельствует о том, что смелые и решительные действия характерны именно для тех летчиков, которые отлично знают боевую технику и умело владеют ею.

В подтверждение этого можно привести такой случай. Бомбардировщик, пилотируемый офицером Лукушей, летел в облаках. Вдруг справа блеснула ослепительная вспышка, раздался сильный взрыв. Разряд шаровой молнии вывел из строя на самолете радиокompас и некоторые другие приборы. Однако капитан Лукуша не растерялся. Всем процессом обучения и воспитания он был подготовлен к тому, чтобы в сложной воздушной обстановке пилотировать машину уверенно и хладнокровно. Поэтому он сразу же переключил свое внимание на дублирующие приборы и, умело действуя в воздухе, точно вывел самолет на свой аэродром.



Мастером самолетовождения и бомбометания зарекомендовал себя в Н-ской авиачасти штурман офицер Осмолин. На снимке: старший лейтенант А. Осмолин проверяет прицел перед очередным тренировочным вылетом на бомбометание.

Фото Ю. Скуратова

Умелым, волевым летчиком, требовательным командиром зарекомендовал себя офицер Цуркан. Он отлично летает в сложных метеорологических условиях, проявляет сметку и находчивость при выполнении заданий. В то же время он заботливо обучает и воспитывает своих подчиненных, кропотливо работает с каждым из них, предоставляя широкие возможности для полетов в такой обстановке, которая требует от офицеров смелых и инициативных действий.

Как и везде, пример в борьбе за высокое качество боевой учебы показывают коммунисты. Стремление никогда не успокаиваться на достигнутом, работать сегодня лучше, чем вчера, добиваться, чтобы по тебе равнялись другие, служить образцом в овладении новой авиационной техникой — таковы черты коммунистов-авиаторов.

Все эти качества, например, в полной мере присущи штурману экипажа, заместителю секретаря партийной организации подразделения офицеру Щербакову. Когда в часть поступили новые реактивные самолеты, Щербаков с подлинно партийной страстью принял за их освоение. Горячая напористость в учебе помогла ему одним из первых овладеть новой машиной, в результате чего экипаж уже в первых тренировочных полетах отлично выполнил бомбометание. А когда однажды в воздухе сложилась трудная ситуация, штурман нашел выход из создавшегося положения и сумел точно сбросить бомбы, не применяя автопилота.

Коммунист Щербаков принялся за усовершенствование найденного способа. Вместе с другими штурманами он разработал и обосновал стройную методику бомбометания автономным способом, которая получила широкое распространение не только в Н-ской части, но и среди соседних авиационных частей.

Упорная работа многих коммунистов, осваивающих новую авиационную технику, полна настоящего мужества и героизма. Так, однажды самолет, пилотируемый летчиками Гречишкиным и Терентьевым, с высоты четырех тысяч метров неожиданно начал стремительно снижаться. В этой сложной обстановке весь экипаж пришел на помощь пилотам. Благодаря высокому мастерству и умению владеть собой в трудных условиях офицеры Гречишкин и Терентьев на высоте 500 метров сумели вывести самолет в горизонтальный полет и умело посадили его на своем аэродроме. Оба они награждены орденами Красногос Знамени.

Большую роль в укреплении могущества наших Военно-Воздушных Сил играют авиационные специалисты, составляющие многочисленный отряд воинов-авиаторов.

Современный самолет представляет собой сложную машину, состоящую из большого количества агрегатов, приборов, разнообразного оборудования. Для того чтобы обеспечить экипажу успешное выполнение каждого полетного задания, необходимы усилия воинов различных специальностей — инженеров, техников, механиков, приборщиков, оружейников и других авиационных специали-

★ ПУТЬ В АВИАЦИЮ ЛЕЖИТ ЧЕРЕЗ АЭРОКЛУБ ★

И. Н. Кожедуб,

трижды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации



В ДЕНЬ Воздушного Флота СССР, ставший в нашей стране всенародным праздником, мне бы хотелось сказать несколько слов нашей молодежи.

Вспомните, друзья, у кого из вас не начинало сердце биться сильнее, когда высоко в небе вы замечали стремительно пронесшийся самолет, кто из вас не мечтал быть на месте пилота, управлять краснойзвездной машиной? А ведь эти мечты вполне осуществимы. И путь к их осуществлению идет, как правило, через аэроклубы.

В свое время я и окончил Шосткинский аэроклуб, о пребывании

в котором у меня остались самые лучшие воспоминания. Авиационный спорт вырабатывает такие замечательные качества, как смелость, мужество, отвагу, упорство в достижении цели, сообразительность, быстроту реакции, волю к победе. В дальнейшем, когда я во время Великой Отечественной войны летал на боевых самолетах, эти качества мне очень пригодились. О результатах говорят две цифры: за время войны мною проведено 120 воздушных боев, сбито 62 вражеских самолета.

Стать летчиком не так просто и легко. Надо много учиться, не жалеть ни труда, ни времени, уметь преодолевать трудности, обладать твердым характером. Должен сказать, что мне в свое время пришлось затратить немало усилий, чтобы, без отрыва от учебы в техникуме, овладеть летным мастерством на учебном самолете. Помогли инструкторы, помогли товарищи. Я стал летчиком.

Мои молодые друзья!

Желаю вам от всего сердца новых успехов в развитии авиационного спорта. Пусть наша страна получит новые тысячи умелых пилотов, планировщиков, парашютистов, авиамоделлистов, пусть растет и крепнет мощь нашей любимой Родины. Можно с уверенностью сказать, что советская молодежь готова в любой момент, если к этому призывает Коммунистическая партия, стать на защиту великих завоеваний Октябрьской революции.

И. Н. Кожедуб

стов. Одни из них готовят самолет к полету, другие обеспечивают экипажу связь с командным пунктом, третьи информируют о воздушном «противнике», помогают произвести прицельное бомбометание, четвертые следят за метеорологической обстановкой. Перед каждым из них стоит ответственная задача, от решения которой во многом зависит исход действий самолета в воздухе.

Образцы умелого обслуживания авиационной техники показывают отличники боевой и политической подготовки, классные специалисты. Всюду, где бы они ни несли службу, отличники с высокой ответственностью относятся к порученному им командирами делу, ревностно выполняя свой воинский долг, являются примером сознательного служения Родине.

Очень важной фигурой в составе экипажа бомбардировщика является воздушный стрелок-радист. Он обеспечивает связь и защиту самолета от атак истребителей противника. Все это обязывает воздушного стрелка-радиста упорно тренироваться в приеме и передаче, особенно при сильных радио-

помехах, изо дня в день совершенствовать свое мастерство по поддержанию надежной связи, выполнению задач по воздушной стрельбе, постоянно повышать свою классную квалификацию. Учитывая, что атака реактивного истребителя длится всего несколько секунд, стрелок должен уметь поражать врага с первой очереди.

В авиационных частях служит немало подлинных мастеров воздушного боя и радиосвязи. Далеко за пределами их частей известны имена «воздушных снайперов» Гоньшева и Докторовича, Витика и Акишенкова, Засухи и Красюка и многих других участников состоявшегося недавно Всесоюзного совещания отличников.

Боевой самолет, как известно, силен своим огнем. За сохранностью и готовностью артиллерийского и реактивного вооружения следит механик по вооружению. Чем выше квалификация такого специалиста, чем больше его опыт и сноровка, тем надежнее действует оружие в воздухе. Отличных успехов добился, например, механик по вооружению коммунист Никитин. О том,



что у него поистине «золотые руки» лучше всего свидетельствуют пять знаков «Отличник авиации», которые украшают грудь старшего сержанта. За все время его службы еще не было ни одного случая, чтобы вооружение, которое он готовит, отказало в воздухе.

Современные самолеты оснащены многими десятками сложнейших авиационных, контрольно-измерительных, специальных и вспомогательных приборов. Приборы — это глаза и уши экипажа. Поэтому от авиационных механиков-прибористов требуется особая старательность в подготовке всех приборов, содержании их в постоянной исправности.

Какую авиационную специальность ни взять, в каждой имеется немало отличников. Это плодотворно сказывается на успехах экипажей. Высокой боевой готовностью в Н-ской части отличается, например, экипаж, где служит механиком по электрооборудованию сержант Левченко. Все члены этого экипажа — от командира до моториста — передовые воины, отличники боевой и политической подготовки. Авиаспециалисты научились экономить время на таких, казалось бы простых, операциях, как вывод самолета на предварительный старт, заправка топливом. И в том, что борьба за сокращение времени на подготовку боевой машины проходит успешно — немалая заслуга Левченко.

Добрая слава идет о сержантах Беспятых, Петрове, Романове, младших сержантах Дубовикове, Казимирец, Калайдове, Коротченко, Тверезовском, Фокине, ефрейторах Бочарникове, Горбане и многих других отличниках боевой и политической подготовки. Из различных военных гарнизонов приехали они в Москву, на Всесоюзное совещание отличников, для того, чтобы поделиться опытом освоения и сбережения боевой авиационной техники, продления сроков ее службы, чтобы рассказать товарищам по оружию о том, как трудятся воины их подразделений, как умножают они ряды передовиков.

Министр Обороны Маршал Советского Союза Г. К. Жуков, Маршалы Советского Союза И. С. Конев, В. Д. Соколовский, К. К. Рокоссовский, А. М. Василевский, С. С. Бирюзов, Маршал авиации К. А. Вершинин, адмирал С. Г. Горшков, генерал-полковник А. С. Желтов среди авиаторов — участников Всесоюзного совещания отличников.

Фото Т. Мельника

Всесоюзное совещание отличников, как и слеты отличников, прошедшие несколько раньше в округах, соединениях и частях, несомненно, будет способствовать дальнейшему повышению качества боевой подготовки, укреплению воинской дисциплины, лучшей организации дела по освоению новой техники, по ее сохранению и обслуживанию. Как показало совещание, сейчас нельзя ограничиваться общим требованием — работать отлично или хорошо. Сейчас к каждому специалисту, сержанту или старшине можно предъявить требование добиться получения звания классного специалиста или отличного инструктора по обучению той или иной специальности.

Министр Обороны Маршал Советского Союза Г. К. Жуков, выступая на Всесоюзном совещании отличников, особо подчеркнул возросшее значение для воинов физической выносливости и натренированности. Физическая подготовка является как для летчиков, так и для авиаспециалистов одним из главных элементов всего процесса их обучения и воспитания. Сама жизнь и боевая учеба дают немало ярких примеров, указывающих на огромное значение физической закалки для успешного выполнения заданий.

Нелегко заслужить почетное звание отличника боевой и политической подготовки. Стать отличником — это значит гордо любить свою военную профес-

сию, идти в первых рядах воинского коллектива в изучении техники и оружия, отдавать все силы и знания делу укрепления дисциплины и порядка, повышения боевой готовности подразделения. Путь к успеху лежит прежде всего через высокую дисциплинированность, повиновение и трудолюбие, через строжайшее выполнение требований присяги, уставов и наставлений.

Передовые воины, отличники боевой и политической подготовки — золотой фонд наших Вооруженных Сил. Они играют большую роль в решении тех задач, которые ставят Коммунистическая партия и Советское правительство перед воинами Советской Армии. Положительная роль отличников сказывается не только в том, что они сами являются мастерами своего дела и отлично работают на той технике, которая за ними закреплена, но и в том, что безупречное выполнение ими своего воинского долга, их практические дела оказывают большое воздействие на весь личный состав. Отличники являются первыми помощниками, надежной опорой командиров в борьбе за отличные экипажи, подразделения и части.

Замечательными достижениями в боевой и политической подготовке встречают наши воины всенародный праздник — День Воздушного Флота СССР. В Военно-Воздушных Силах широко развернулось социалистическое соревнование, внедряется передовой опыт отличников авиации. Идет напряженная борьба за достижение наилучших результатов в овладении сложной боевой техникой, за отличные экипажи, подразделения.

Свой животворный патриотизм, свою безграничную преданность Коммунистической партии и Советскому правительству воины-авиаторы воплощают в слабые дела по повышению боеготовности подразделений и частей, по дальнейшему укреплению оборонного могущества любимой социалистической Родины.

В ГОСТЯХ У АВИАКОНСТРУКТОРА О. К. АНТОНОВА

ВРЕМЯ близится к полудню. Члены экипажа занимают в машине свои места. Бархатно загудели четыре мощных турбовинтовых двигателя.

Но погода неожиданно «подвела». Выглянувшее солнце за какие-нибудь час-полтора растопило тонкий слой неплотного ноздреватого снега. Появились большие проталины, как бы смазанные слоем жидкой глины. Самолет, не слушаясь тормозов, юзит. Летчик управляет им, только изменяя режим работы правых и левых двигателей.

Самолет ускоряет бег, еще мгновение — и огромная серебристая птица отрывается от земли. Всеобщий вздох облегчения — машина в воздухе, в своей стихии, теперь все в порядке...

Быстро удаляясь, самолет словно растворяется в лучах весеннего солнца. Радист на командном пункте лётно-испытательной станции непрерывно поддерживает связь с экипажем.

Вот радио замолкло. Слышно, как полощется ветровой конус на высокой мачте, то раздуваясь, наполненный ветром, то неожиданно сникая. Все ждут. Это особое ожидание — оно не похоже ни на одно другое. Всеми владеет чувство гордости, уверенности и легкой тревоги за людей, которые впервые испытывают новый самолет, в эти минуты несущийся в пространстве со скоростью в несколько сот километров в час.

— Подходят к аэродрому назначения, — сообщил радист. А затем, повернувшись к стоящему рядом человеку, радостно воскликнул:

— Ну, Олег Константинович...

Эти слова были обращены к создателю, конструктору нового самолета «Украина», поднявшегося в первый испытательный полет.



Мы в рабочем кабинете главного конструктора Олега Константиновича Антонова.

Часто о человеке говорят: «Его биография уместится на одном листе бумаги». Фраза эта, видимо, родилась в канцеляриях и приобрела там свой скучный смысл. В жизни она воспринимается по-иному. За короткими строчками стоят иной раз большие дела, годы напряженного труда. Так было у авиационного конструктора Олега Константиновича Антонова.

Сын инженера-строителя, окончивший школу, затем студент Ленинградского политехнического института, планерист, наконец авиаконструктор. Антонов искал и ошибался, брался за труднейшие задачи, терпел поражения и знал радость побед, прежде чем стал одним из выдающихся советских инженеров, руководителем крупного конструкторского коллектива.

— Первоначальные знания и опыт, а

главное, страсть к авиационному делу, особенно к конструированию, — рассказывает Олег Константинович, — я получил в авиамodelьных и планерных кружках. Я и мои друзья Сережа Люшин, Коля Дьяконов, Яша Зархи (все они теперь авиационные инженеры) целиком отдавались любимым занятиям: мастерили модели, бегали на книжные «развалы» и там покупали всю попадающуюся авиационную литературу.

А в 1924 году в Коктебеле восемнадцатилетний Олег запускал свой первый планер «Голубь», который еще не летал, а только прыгал по склону.

Второй планер успешно летал в Саратове под управлением ребят, никогда в жизни не державшихся ранее за «ручку», но на семнадцатом полете 14-летний Боря Урланов скользнул на вираже и планер врезался в землю. Пилот отделался легкими ушибами, а то, что осталось от планера, уже не могло подняться в воздух.

Антонов не унывал. Старые детали, найденные среди обломков самолетов на авиационных кладбищах, превращались в ценный материал для постройки новых планеров. Конструктор был охвачен жадной творчеством. Столкнувшись с трудностями, ища выхода из сложного положения, он не хватался за решение, которое кажется самым верным только потому, что оно прежде всего пришло в голову. Ведь талант — не только врожденная способность человека к чему-то, к определенной деятельности. Это прежде всего труд, труд и еще раз труд, помноженный на терпение и настойчивость. А вдохновение охотнее приходит к тому, кто больше трудится.

Окончив институт, Антонов становится главным конструктором планерного завода. В его активе уже есть планер «Стандарт», принятый для серийного производства и строящийся в тысячах экземпляров. Сколько советских летчиков начали свою карьеру полетами на планерах Ус-4, Ус-6, на «Упарах»! Конструктор Антонов сам становится отличным спортсменом: в 1932 году на Восьмом всесоюзном планерном слете он завоевывает звание «Паритель класса А» за отличные полеты на своем планере «Упар». На его планерах серии «Рот Фронт» установлен ряд международных рекордов.

Сейчас, когда пришло зрелое конструкторское мастерство, Антонов, одаренный ярким инженерным воображением, не оставляет постройку планеров. Последняя конструкция — планер с механизированным крылом. На летательных аппаратах Антонова планеристы ДОСААФ совершенствуют свое мастерство.

Но талант Олега Константиновича, его творческая мысль с особой силой проявилась в самолетостроении...



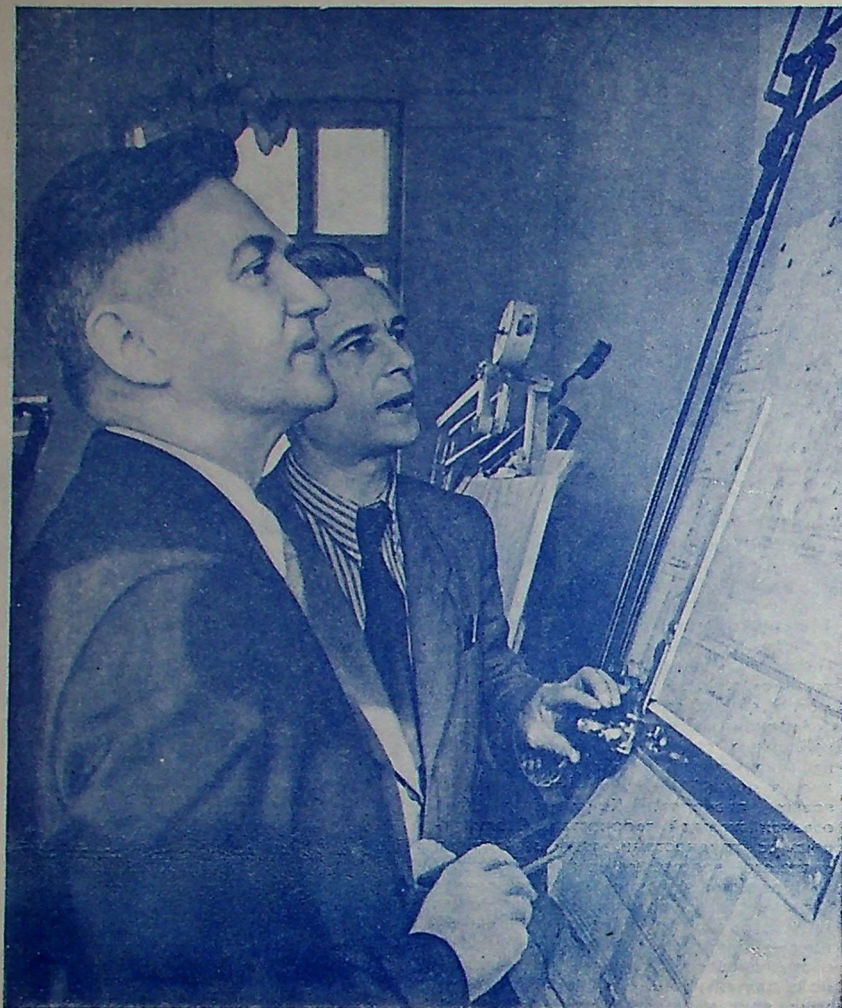
Олег Константинович Антонов.

Вряд ли найдется такой уголок в нашей стране, где бы не знали о самолете его конструкции — Ан-2. Он прочно вошел в жизнь страны. Самолет летает на местных гражданских воздушных линиях, с воздуха обрабатывает поля, ищет в горах ископаемые, а в морях рыбу, охраняет леса от пожаров, возит в аэроклубах ДОСААФ парашютистов и служит еще для многих других целей. Наши летчики, летая на Ан-2, могли выбрать место для строительства обсерватории и поселка «Мирный» в Антарктике.

Самолет Ан-2 замечателен тем, что может взлетать почти с любой площадки — с шоссе или проселочной дороги, с опушки леса. Кабина его рассчитана на десять человек. Ан-2 оборудован всеми приборами для слепого и ночного полета, прост в управлении и очень надежен. Проблему небольшого самолета, устойчивого в воздухе, с большой грузоподъемностью, удобного, способного выполнять широкий круг задач, Антонов разрешил глубоко и обдуманно.

Бурно развивающееся народное хозяйство нашей страны требует все более совершенных транспортных самолетов. Внедрить в эксплуатацию на магистральных воздушных линиях скоростные многоместные пассажирские самолеты — такую задачу поставил XX съезд партии в Директивах по шестой пятилетке.

Конструкторский коллектив, возглавляемый О. К. Антоновым, вносит свой вклад в успешное решение этой зада-



Главный конструктор О. Антонов (слева) и конструктор А. Батумов у чертежной доски.

Фото Б. Антонова.

чи. В его распоряжение государство предоставило отличную производственную базу.

— Вы спрашиваете, как рождается идея самолета, как создается его облик?

— Задача конструктора, — говорит Олег Константинович, — заключается прежде всего в том, чтобы правильно понять потребности народного хозяйства и постараться удовлетворить их, дав наилучшее, наиболее технически совершенное и наиболее экономичное решение. Создавать не только самолеты, а вообще что-либо полезное вне этой «сферы влияния» — пустое фантазерство.

Век «изобретательства вообще» прошел. Меня очень забавляют анкеты, в которых содержится вопрос: «Какие изобретения вы имеете?» и нет почему-то вопроса: «Какие машины для народного хозяйства вы создали?», «Сколько их построено серийно?». Разумеется, этот трезвый взгляд на вещи вовсе не исключает, а напротив

предполагает подлинное творческое горение.

— Мы и людей для своего коллектива, — продолжает конструктор, — подбираем по этому принципу — по признаку увлеченности своим творческим трудом. Поэтому у нас в коллективе много «влюбленных» в свое дело в самом лучшем смысле этого слова. Люди же равнодушные отпадают от нашего коллектива, как отваливаются сухие сучки от здорового ствола.

Без этого наш коллектив не справился бы с задачей создания нового пассажирского турбовинтового самолета «Украина».

— В основу проекта новой машины, — рассказывает Олег Константинович, — было положено требование создания надежного и безопасного самолета, что определило выбор его схемы и числа двигателей.

В настоящее время, как известно, для скоростных транспортных самолетов, обслуживающих гражданские авиалинии, применяются в основном три типа

двигателей: поршневые, турбореактивные и турбовинтовые. К самолетам с турбореактивными двигателями относятся, например, известный советский реактивный пассажирский самолет Ту-104, отличающийся высокой скоростью, дальностью и комфортабельностью. Ту-104 с 50—70 пассажирами на борту развивает скорость до 900 километров в час. Нужно, однако, учесть, что турбореактивные двигатели расходуют значительно больше топлива, чем современные поршневые и турбовинтовые двигатели. Относительно высокая взлетная и посадочная скорость самолетов с турбореактивными двигателями требует больших взлетно-посадочных дорожек — это их уязвимое место.

В связи с этим за последние пять-семь лет большое развитие получили так называемые турбовинтовые двигатели. В чем их особенность? В этих двигателях турбина под действием газов, поступающих из камер сгорания, вращает не только находящийся вместе с ней на одном валу компрессор, но, через редуктор, и воздушный винт. Выходящие за турбиной газы создают дополнительную реактивную тягу, но значительно меньшую, чем у турбореактивных двигателей, так как основная энергия расходуется на вращение винта.

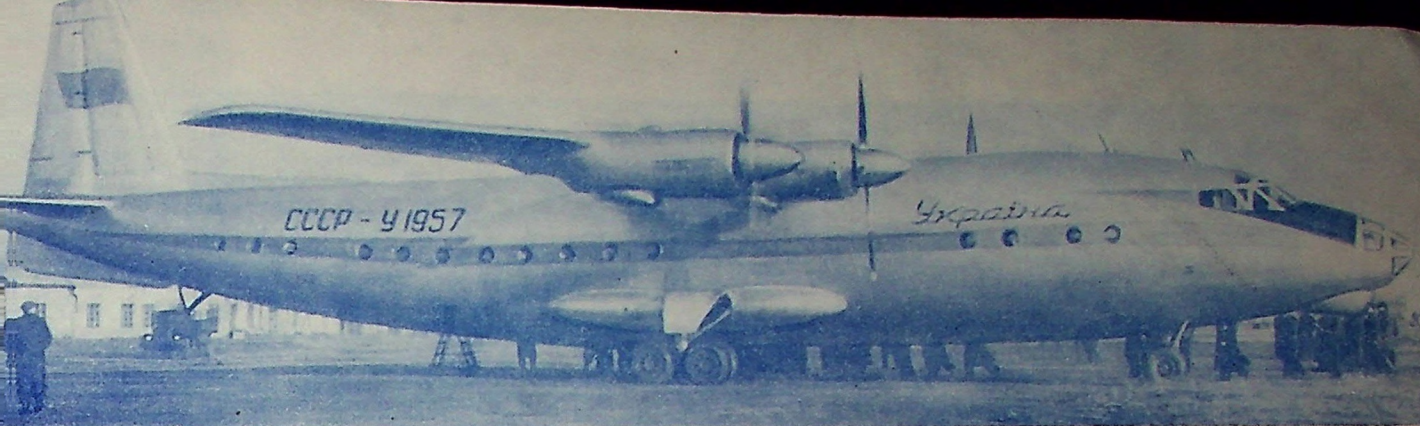
Турбовинтовые двигатели более выгодны при скорости до 700—800 километров в час. Вес и лобовое сопротивление, при равных мощностях, у турбовинтовых двигателей значительно меньше, чем у поршневых, расход топлива намного меньше, чем у турбореактивных, и даже несколько меньше, чем у поршневых двигателей.

Опыт эксплуатации показал, что на расстояниях от 500 до 3000 километров себестоимость перевозки пассажиров на турбовинтовом самолете примерно на 30—35 процентов ниже, чем на современном поршневом самолете. Турбореактивные самолеты — это экспрессы, где основной фактор — скорость. Турбовинтовые же самолеты типа «Украина» и другие получают распространение на обычных транспортно-авиационных линиях, где сейчас эксплуатируются поршневые машины.

Новый самолет «Украина» рассчитан на перевозку 84 пассажиров. Кроме того, при наличии всех пассажиров самолет может брать до 3,5 тонны груза.

На самолете установлены четыре двигателя. Если один или даже два из них выйдут из строя, самолет может уверенно продолжать свой путь. Нужно сразу же оговориться, что такой случай мало вероятен: новые советские турбовинтовые двигатели обладают высокой надежностью в эксплуатации.

Крыло вместе с двигателями установлено высоко от земли. Надо заметить, что современные мощные двигатели создают на всасывании такое большое разрежение, что втягивают в себя с поверхности земли не только пыль, но и мелкий сор, кусочки шлака, гравия и т. п. Недаром их зовут «пылесосами». Сор, попадая на лопатки компрессора, выводит их из строя, а вместе с ними и весь двигатель. Поставить сетку



всасывании нельзя — двигатель поглощает большую долю своей мощности. Существует одно средство — поднять их выше, так как частый выход двигателя из строя не только резко удорожает эксплуатацию самолета, но и представляет явную опасность.

Корреспондент журнала «Крылья Родины» имел возможность лично убедиться в том, какая большая забота о пассажирах была проявлена при оборудовании самолета. Герметическая кабина снабжена аппаратурой для кондиционирования воздуха.

Много внимания было обращено на внутреннюю отделку пассажирских помещений. Стиль отделки определяется требованиями удобства, простоты, изысканности и экономичности. Используются простые, недорогие ткани и материалы. Кресла исключительно удобны. Недаром главный конструктор налетал четверть миллиона километров в качестве пассажира на линиях ГВФ.

— Я своими боками испытал все удобства наших самолетов, — смеется О. К. Антонов.

В самолете — три просторных пассажирских салона, вешалки для верхней одежды, два туалета, багажники, буфетная; пассажиры смогут во время полета получать горячую пищу, холодные напитки и напитки. Под пассажирскими сиденьями — грузовые отсеки, пол которых находится на уровне площадки грузовой автомашины.

Самолет «Украина» — это плод коллективного творчества — наиболее эффективной и благодарной формы труда. Много усилий в создании новой машины вложили инженеры Н. Трунченков и В. Гельприн, А. Кондратьев и Шахатуни, механик Л. Киринов и дюральщик Ф. Супиченко, слесарь Н. Шепченя, начальник мастерской модной инженер В. Воробьев, рабочие-дюральщики В. Каруна, А. Кожевников, Жаров.

Нельзя не любоваться, например, работой мастеров Ф. Супиченко, Н. Волына, Г. Пономарева. В их руках дюралевый лист приобретает эластичность резины. Из плоского, ровного куска металла рождаются детали самой сложной конфигурации. Я уверен, что в тот момент, когда их руки превращают металлический лист в сложную пространственную трехмерную деталь, они не думают о припусках, о технологических материалах, о его физических свойствах — они их чувствуют. А может ли быть большее счастье в труде, чем ощущение полного, безграничного под-

чинения материала своей воле? Наши рабочие постоянно ищут новых трудовых приемов, усовершенствований и улучшений. Именно это творческое горение характерно для строителей самолета «Украина».

Первый планер «Голубь» и турбовинтовой самолет «Украина» — это показательные вехи в творчестве талантливого советского авиаконструктора Олега Константиновича Антонова. За его плечами — десятилетия напряженной работы, активного служения народу. Коммунистическая партия, членом которой он является, научила О. К. Антонова ответственно и заинтересованно относиться ко всем явлениям в жизни, особенно в той области, в которой он работает. Вот и сейчас коллектив О. К. Антонова, воодушевленный заботой партии и правительства, с упоением трудится над решением других задач. Ныне он создает новый самолет «Пчелка», призванный обслуживать нужды областей, районов, колхозных сел. Минимальная скорость машины 45—50 километров в час, а максимальная свыше 200 километров. По взлетно-

Общий вид пассажирского турбовинтового самолета «Украина».

посадочным качествам «Пчелка» недалеко ушла от вертолета, а в остальном превосходит его; посадочной площадью для нее может служить колхозный ток, полевой стан, проезжая дорога.

— Мы задались целью, — говорит Олег Константинович, — создать самолет настолько простой в управлении, что пилотировать его смогут не только летчики, но и трактористы и механики МТС, прошедшие курс обучения в аэроклубах ДОСААФ. Перед конструкторским коллективом стояла сложная задача: обеспечить «автоматическую» безопасность без автоматов, иначе говоря, заранее предусмотреть малейшую возможность неисправности и устранить ее путем конструктивных решений, создать безотказную конструкцию.

Сейчас в цехах, лабораториях, чертежных залах конструкторского бюро — патриотический подъем, вызванный подготовкой к 40-й годовщине Великого Октября. Конструкторы и строители трудятся с большим упорством, стараясь как можно лучше и быстрее претворить смелые проекты в металл и порадовать Родину новыми самолетами.

М. Лебединский

Дюральщик Г. Пономарев (слева) и слесарь Н. Шепченя получают указания от начальника мастерской агрегатной сборки инженера В. Воробьева (в середине).



Так держаться!

Ю. Новиков

Фото Б. Вдовенко и А. Арбача-успаса

В СЕГО лишь год существует планерная станция в городе Каунасе Литовской ССР. Но планеризм здесь развит давно, и каунасские спортсмены не первый год известны как большие энтузиасты и знатоки своего дела.

У каунасских планеристов много своего, оригинального.

Например, они строго придерживаются одного хорошего приема. Здесь считают, что для того, чтобы воспитать хороших спортсменов, необходимо каждого привлекать к постройке, сборке и ремонту планеров. Сама жизнь подсказала им, что спортивные успехи планериста будут тем большими, чем лучше он освоит технику.

Для этой цели при Каунасской планерной станции, которой руководит известный конструктор Б. Ошкинис, созданы учебные мастерские. Вся работа в них ведется на добровольных началах. Каждый — не только кружковец или курсант, но и спортсмен-разрядник — считает своей первой обязанностью отработать в этих мастерских не менее тридцати часов в год.

Б. Ошкинис считает, что такие мастерские, маленькие или большие, может иметь каждая планерная станция, каждая крупная первичная организация ДОСААФ. Опыт каунасцев подтверждает это. Они сделали серьезный шаг по пути подлинно массового развития планеризма.

Сейчас в этих мастерских ведется строительство двух планеров новой конструкции.

Один из них, БРО-12, разработан Б. Ошкинисом. Это легкий паритель, предназначенный для тренировок планеристов после их обучения на двухместных планерах.

Другой планер — БК-4. Он сконструирован техником-механиком моторо-ремонтного завода Б. Карвалюсом. БК-4 — рекордно-тренировочный фюзеляжный свободносущий среднеплан. Размах крыла 14 метров, оно механизировано и имеет на концах щели против срыва потоков воздуха.

Строительство этих планеров уже близко к завершению. Летом каунасские спортсмены начнут на них полеты.

В тесном сотрудничестве с городской планерной станцией работает планерная секция первичной организации ДОСААФ Каунасского политехнического института.

Студентам-спортсменам КПИ принадлежит немалая роль в деле развития республиканского планеризма в послевоенные годы. Они являются одними

из самых деятельных поборников планеризма в Литве.

Характерным в работе планеристов института является то, что они никогда «не ждут у моря погоды», а все делают своими руками. Сил и энергии у них — хоть отбавляй! Они не только ведут большую организационную и пропагандистскую работу по планерному спорту, но сами конструируют и строят летательные аппараты. В частности, по их чертежам в городе Жуковском начато строительство нового планера КПИ-4. Этот планер обладает большой маневренностью и легко входит в термические потоки с автостарта. Именно это обстоятельство и прельстило подмосковных спортсменов.

Недавно старшим преподавателем А. Кузницасом и дипломатом института С. Янушонисом разработана конструкция планера КПИ-5. Это высокоплан с подкосным крылом, имеющим размах 12 метров. КПИ-5 — легкий паритель и предназначен для полетов в термках и потоках обтекания при запуске с автостарта. В постройке планер очень несложен и недорог. Дипломант электротехнического факультета И. Дзедулионис сконструировал для нового планера ультракоротковолновый радиоприемник.

Не менее успешно идет сейчас в Каунасе и учеба в кружках. Ветераны местного планеризма по-настоящему озабочены тем, чтобы своевременно подготовить себе достойную смену из молодых спортсменов. В этом году они намерены значительно перевыполнить свое обязательство по подготовке планеристов.

Уже закончились теоретические занятия в десяти кружках города. В марте открылись кружки в Ветеринарной академии, Институте физкультуры и в других местах. Всего летом этого года летную подготовку будут проходить учащиеся двадцати кружков вместо предполагавшихся десяти. И это не считая спортсменов-разрядников! Зачатия, как и в предшествующие годы, будут проводиться силами инструкторов-общественников и спортсменов, многие из которых специально для этих целей используют свои отпуска и выходные дни. Одновременно с подготовкой спортсменов первоначального обучения будет проводиться повышение квалификации разрядников.

Большое внимание в Каунасе уделяется инструкторам-общественникам. Здесь уже давно сложился опытный,

сплоченный коллектив активистов планерного спорта. Наряду с такими инструкторами, уже не один год занимающимися планеризмом, как А. Япертас, Д. Кучинскас, Р. Кавалюскас, С. Янушонис, Т. Коронкявичус, с успехом ведут кружки и совсем молодые спортсмены. Среди них студентка 3-го курса политехникума Регина Гармуте, ученики старших классов Ионас Кавалюскас и Альгис Глодас, рабочий Ромас Погодин и многие другие.

Каунасские спортсмены-планеристы сделали многое и смогли бы сделать еще больше, если бы соответствующие управления ЦК ДОСААФ более чутко, со знанием дела относились к нуждам литовских планеристов.

К сожалению, помогают им еще плохо. 2 ноября прошлого года планерная станция обратилась в ЦК ДОСААФ с просьбой отпустить ей материалы, необходимые для строительства трех планеров БРО-12, БК-4 и КПИ-5. Только 28 декабря тов. Плаксин сообщил, что требуемый материал будет отгружен в ближайшее время Центральной базой. Лишь аэролак, шпаклевку и трубы обещали прислать позже. Однако и в конце зимы об обещанных материалах не было ни слуха ни духа. Это поставило под угрозу срыва строительство планеров.

Далее. По существующему в настоящее время положению кружковцы имеют право производить полеты только на учебных планерах, при запуске с амортизатора. Полеты же с мотолетками или с автостарта им разрешаются только под руководством штатного инструктора. Это, разумеется, верно для рядовых кружков.

Но как быть с такими, как кружки Каунасского политехнического института и липайского городского Дома юных техников? Они только называются кружками, а по существу являются сильными коллективами, объединяющими в своих рядах спортсменов высокой квалификации. Члены и того и другого кружков не только летают, но и строят планеры собственных конструкций. Неужели им свертывать свою работу и идти не вперед, а назад, зубрить азы и вновь «танцевать от пещки»? Не говорит ли в пользу прибалтийских планеристов то, что летом этого года они собираются выставить на соревнованиях около десяти новых планеров?

Из всего сказанного следует, что пора уже пересмотреть некоторые устаревшие инструкции, сковывающие инициативу спортсменов и отнюдь не способствующие массовому развитию планерного спорта. К учебным и первичным организациям ДОСААФ необходим индивидуальный подход, основанный на учете местных условий и возможностей.

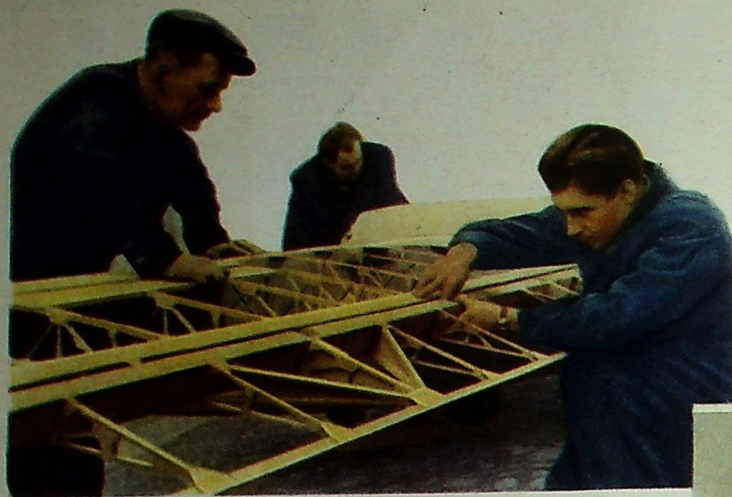
Опыт прибалтийских и, в частности, каунасских планеристов подсказывает, в каком направлении будет развиваться массовый планеризм в нашей стране.

Нужно больше смелости, больше экспериментирования, больше доверия к инициативе спортсменов. Планеризм — спорт смелых. Это очень хорошо понимают спортсмены Каунаса, и этим путем они идут уже давно.

Этому движению должна быть дана «зеленая улица»!



Начальник Каунасской планерной станции Бронюс Ионович Ошкинис.



↑ Хорошо работают спортсмены Каунасской планерной станции! Они не только летают, но и строят планеры собственных конструкций. На этом снимке вы видите техника-механика мотороремонтного завода Балиса Карвялиса за сборкой своего нового планера БК-4. Справа — инструктор-летчик Зенонас Бразаускас.

↑ Члены планерного кружка радиозавода газорезчик Сергей Кудинов, технолог-лаборант Иозас Берушкис, токарь Юлюс Шивицкас, технолог-конструктор Донатос Кучинскас и настройщик Римантос Кудабас под руководством Б.Ошкиниса (третий справа) строят новый планер БРО-12.



↑ Каунасские планеристы — народ дружный. Взаимная помощь — непреложное правило, которому они следуют всегда и во всем. Вот и на этот раз друзья по спорту собрались вместе, чтобы советом и делом помочь своему товарищу Б. Карвялису, сконструировавшему планер БК-4.



→ Старший лаборант Каунасского политехнического института комсомолец Раймондс Кавалюскас — один из лучших инструкторов-общественников. Шесть лет назад он был новичком в планеризме, а теперь ведет в родном городе три кружка. На снимке: Р. Кавалюскас проводит занятие с начинающими спортсменами в планерном кружке КПИ.

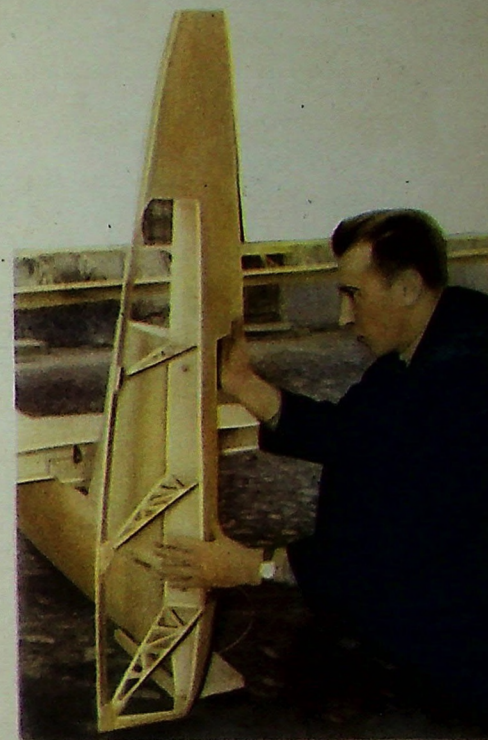


↑ Председатель планерной секции первичной организации ДОСААФ Каунасского политехнического института ассистент Ионас Балчунас, старший преподаватель Альгирдас Вилимис, дипломанты Стяпас Янушонис и Ионас Дзедулионис рассматривают готовые чертежи нового планера КПИ-5.

↓ Участвовать в постройке планера — дело заманчивое и почетное. На снимке: комсомолец-кружковец газорезчик завода Сергей Кудинов обрабатывает нервюру руля.



← Инструктор-общественник преподаватель Ветеринарной академии Алексас Ялертас.



↑ Преподаватель средней школы № 17 Т. Коронявичус занимается планерным спортом уже более пятнадцати лет. Сейчас он готовит начинающих спортсменов в кружке сельскохозяйственного техникума и участвует в строительстве планера БК-4.

← Комсомолец, технолог-конструктор Донатос Кучинскас летает на планерах с 1952 года. За эти годы он стал хорошим планеристом и теперь ведет кружок у себя на заводе.



↓ Ионас Кавалюскас (брат Раймонда) — самый молодой инструктор-общественник. На снимке: Ионас готовится к очередным занятиям в кружке, который он организовал у себя в школе.

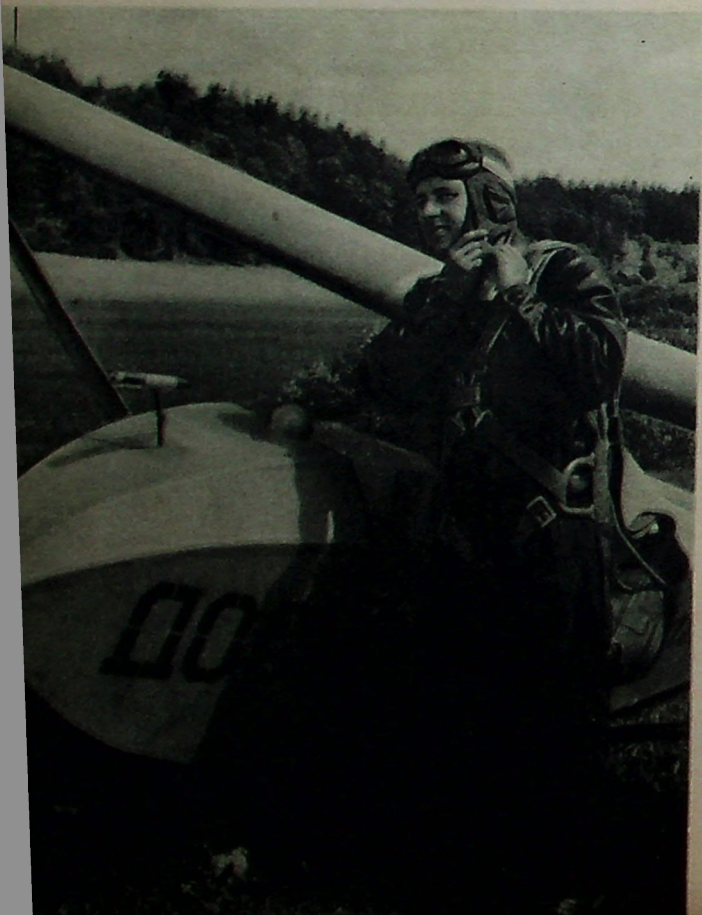




↑ Спортсмены Каунасской планерной станции готовятся к переукладке парашюта в полевых условиях.

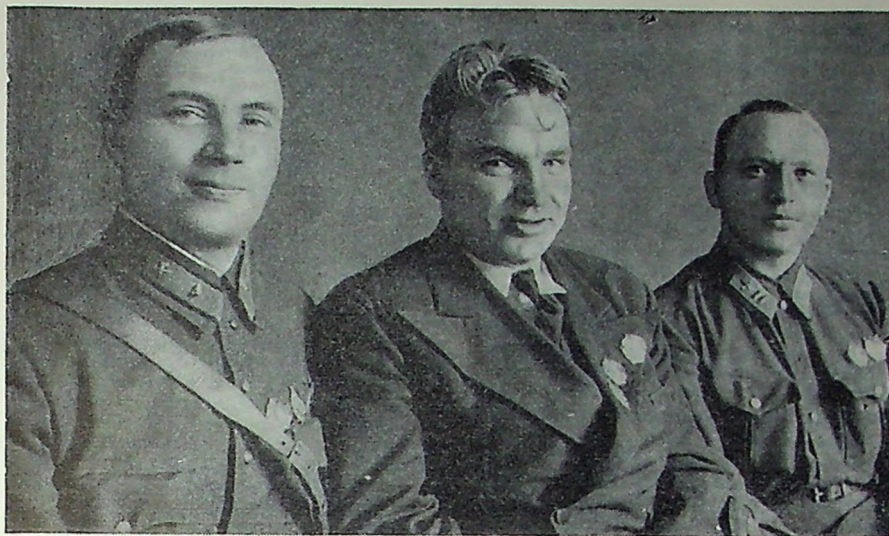


← На планеродроме Каунасской планерной станции. Стартует планер БРО-9.



↑ Чемпион Литовской ССР 1956 года по планеризму спортсмен Каунасской планерной станции преподаватель Института физкультуры Л. Александровичус.

← Инструктор-летчик Каунасской планерной станции В. Бразаускас перед тренировочным полетом.



А. В. Беляков, В. П. Чкалов и Г. Ф. Байдуков.

НАШ ТРАНСПОЛЯРНЫЙ РЕЙС

*К двадцатилетию первого беспосадочного перелета
из Москвы в США через Северный полюс*

Г. Байдуков,
генерал-лейтенант авиации

В 4 ЧАСА 5 минут утра 18 июня 1937 года с аэродрома Щелково (ныне Чкаловская) стартовал огромный самолет — краснокрылый моноплан АНТ-25, на котором находился экипаж в составе В. П. Чкалова, А. В. Белякова и автора этих строк.

Перед экипажем стояли сложные задачи: проложить воздушную трассу между континентами Старого и Нового Света через Центральную Арктику, т. е. по кратчайшему пути.

Экипаж был полон уверенности, что он достигнет цели и покажет всему миру, что советский человек, воспитанный Коммунистической партией, способен преодолеть любые препятствия.

Готовясь к рейсу, экипаж в течение длительного времени детально изучал законы компасной, астрономической и радионавигаций, тщательно тренировался в полетах при тяжелых метеословиях, осваивал самолет, мотор, приборы и все оборудование.

Наш перелет продолжался более двух с половиной суток. Мне хотелось бы напомнить лишь отдельные его моменты, сделать некоторые выводы, имеющие значение для молодых авиаторов.

За 63 часа 25 минут пребывания в воздухе на гигантском по своей протяженности и неизведанном маршруте, экипажу пришлось встретиться с многочисленными трудностями, быть в тяжелой, а подчас и критической обстановке. Достаточно сказать, что самолет находился более 20 часов в облаках, около 30 часов за облаками и

примерно лишь в течение 13 часов экипаж мог при ясной погоде наблюдать то землю, то льды, то волны океанов.

Конечно, сама по себе облачность для нас была не страшна — экипаж, несмотря на отсутствие автопилота, мог десятками часов свободно вести свой самолет по приборам. Опасность представляло обледенение самолета в облачности, так как на крыльях АНТ-25 не было никаких устройств для борьбы с опасным врагом авиации того времени.

Обледеневая, самолет быстро переутяжелялся и невольно теряет высоту или начинает так вибрировать, что, кажется, вот-вот распадется на куски или потеряет скорость и катастрофически заштопорит к земле.

Мы рассчитывали во всех возможных случаях, с началом обледенения, как можно быстрее пробиваться за облака, к солнцу. Одновременно мы прилагали все усилия к тому, чтобы чаще создавать благоприятную обстановку для ведения астрономической навигации — генерального штурманского способа в далеком перелете.

Такая тактика борьбы с обледенением была тем более оправданной, что существовавшая в те времена теория о незначительной (порядка 3—4 км) высоте верхних границ облачности в районах Арктики сулила нам большие надежды, хотя потолок самолета АНТ-25 был весьма ограничен.

Так, к концу первых суток наш самолет мог достичь высоты не более 4000—4200 м, а к концу вторых суток полета он поднимался всего до 6000 м.

Правильность указанной теории нам пришлось первыми проверить на практике. К сожалению, она далеко себя не оправдала, а мы попадали в весьма тяжелые положения.

Особенно трудно пришлось на участке трассы до архипелага Земли Франца Иосифа, когда самолет дважды пересекал циклоны и дважды обледеневал. С огромными усилиями мы выводили здесь за облака свою машину, очень перегруженную горючим. Нужно сказать, что если бы самолет не располагал замечательным приспособлением для борьбы с обледенением воздушного винта, то вряд ли экипажу удалось пробиться сквозь эти первые преграды.

Но самым коварным циклоном оказался тот, который нас встретил перед арктическими островами Канады.

Пролетев благополучно Северный полюс, где в то время находились на льдине знаменитые полярники И. Папанин, Э. Кренкель, Е. Федоров и П. Широков, миновав большую часть района полюса недоступности, наш замечательный АНТ-25 врезался в такой мощный барьер облачности, который никакими способами мы перескочить не могли. Между тем обледенение создало столь сильное раскачивание хвостового оперения, что начали гулко хлопнуть листы обшивки фюзеляжа. Это предвещало весьма недобрый конец, и мы, после нескольких часов борьбы, решили спуститься пониже.

Мы уменьшили высоту до 3 км и, полагая, что теперь нашли более благоприятные слои воздуха, решили продолжать полет на новой высоте. Но с увеличением оборотов мотора вдруг что-то взорвалось, переднее стекло фонаря кабины пилота обдало жидкостью, которая сразу застыла в виде сантиметрового льда, почувствовался резкий запах. Мы сразу догадались, что случилось неладное с системой охлаждения мотора и теперь должны ожидать с минуты на минуту заклинения нашего единственного двигателя.

Казалось, полюс недоступности хотел целиком оправдать свое название. Но благодаря хладнокровию моих друзей и отличному знанию ими материальной части мы предотвратили несчастье. Уже минут через пять я вновь смог перевести мотор на полную мощность, чтобы поднять самолет вверх, после вынужденной потери высоты.

В связи с фактическим превышением высоты верхней кромки облачности в Арктике против теоретических расчетов — средняя высота нашего полета была большей, чем это предполагалось. Это обстоятельство заставило экипаж значительное время работать без питания кислородом, бортовые запасы которого были рассчитаны на 10 часов и сберегались для наиболее трудных моментов. Между тем длительное кислородное голодание очень сказывалось на состоянии всех членов экипажа. Даже наш командир В. П. Чкалов, обладавший богатейшей силой и железным здоровьем, сидя за штурвалом самолета, бледнел при небольших физических нагрузках, а был момент, когда у него хлынула кровь из носа.

Но высокая дисциплина и выдержка, стремление выполнить задание во что бы то ни стало заставляли экипаж самоотверженно беречь кислород. И это

БУДЬТЕ ДОСТОЙНЫ СВОЕЙ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЙ ОТЧИЗНЫ!

А. А. Яблочкина,
народная артистка СССР



ДОРОГИЕ товарищи летчики!

Горячо поздравляю вас с Днем авиации. Я, как и все советские люди, всегда с большой гордостью и любовью следила за блестящими успехами нашей авиации, за совершенным летным мастерством овеянных мировой славой советских летчиков.

Я к вам обращаюсь, наша талантливая, пытливая летная молодежь!

В стране, где рвут в воздухе такие самолеты, как Ту-104, «Украина», есть у кого учиться, есть с кого брать пример.

Будьте энтузиастами летной учебы! В упорном труде умножайте славу советской авиации, будьте достойны своей замечательной Отчизны!

А. А. Яблочкина

себя оправдало — кислород так пригодился нам при пересечении Скалистых гор! Без него, пожалуй, трудно было бы пролететь дальше Канады.

Большое мастерство и героизм во время перелета требовались не только от летчиков, поочередно управлявших самолетом, но и от нашего главного штурмана А. В. Белякова. Он всегда знал, где мы находимся. Отсутствие видимости не помешало Александру Васильевичу вывести АНТ-25 к побережью Канады в точно намеченный ориентир, а именно к мысу Пирс-Пойнт.

Засветло АНТ-25 перевалил через Скалистые горы к Тихому океану, а ночью продвигался в облачности. Самолет обсыпало мелкой леденистой крупой. Но теперь нас не пугала облачность, хотя на борту не было ни антиобледенительной жидкости для воздушного винта, ни кислорода. Теперь, при обледенении, мы могли спокойно спуститься в теплые слои воздуха над океаном, о посадке на воду мы не думали, так как были уверены в безотказности мотора АМ-34. Только на рассвете мы приблизились к берегу и сквозь разрывы в тумане заметили первые огни береговых пунктов США.

Еще пять добрых часов полета в спокойной дождевой облачности и указатель наличия горючего подал сигнал, что его запас подходит к концу.

Пробив толстую облачность, мы вынырнули на 50-метровой высоте над руслом реки Колумбия и при очень скверной видимости отыскивали сначала забитый народом аэропорт города Портланд, а затем и военный аэродром близ Ванкувера, расположенный на противоположном берегу реки. На этом аэродроме мы и посадили свой АНТ-25.

Американцы встретили наш экипаж восторженно. Все газеты США отозвались на перелет передовыми статьями, корреспонденциями, подробными отчетами. Печать не скупилась на лестные отзывы. Даже реакционная херстовская пресса не могла не отметить исторического значения полета советских авиаторов.

Экипаж был рад рапортовать Родине о выполнении задания и передать от ее имени привет дружбы народам Америки, впервые воочию увидевшим, что русские летчики отлично овладели современной авиационной техникой.

Простые люди Америки встречали нас как посланцев трудового народа, создавшего в короткий срок промышленность, способную заставить восхищаться весь мир.

Какие же выводы следовали из перелета?

Арктика, в том числе и район полюса недоступности, отныне не являлись преградой для установления воздушной трассы между Старым и Новым Светом по наискратчайшему пути.

На опыте мы убедились, что для полетов в Арктике необходимо иметь самолеты, способные летать на высотах более 7—9 км, чтобы ни облачность, ни капризы погоды не были помехой.

Советский Союз, создавший под руководством Коммунистической партии отечественную первоклассную индустрию, внес замечательный вклад в дело покорения и освоения человеком ледяных просторов Арктики.

За истекшие 20 лет наша авиация шагнула в своем развитии настолько вперед, что молодому авиатору, читающему мою статью, покажутся очень малыми и скорость и высота полета АНТ-25, а время, затраченное на перелет, — весьма значительным. В самом деле, за 63 часа полета, на высоте 10—11 км на самолете Ту-104 можно облететь вокруг света по экватору, совершенно не опасаясь облачности, которая

окажется гораздо ниже трассы стратосферной машины.

Но следует помнить, что прообраз гладко отполированного крыла современного самолета был впервые проверен в длительных полетах на АНТ-25. На его плоскостях, покрытых блестящими красками и лаками, словно в зеркале отражались солнце, облака и даже луна.

Новинкой для тех лет была установка на тяжелом воздушном корабле, которым являлся АНТ-25, убирающегося шасси, без которого ныне вообще немислим самолет.

Советская страна уверенно и смело двигается вперед по пути технического прогресса. И вместе с учеными молодые люди, увлекающиеся авиацией, уже начинают думать о полетах на ближайших, соседних с Землей, планеты. На этих неизведанных межпланетных маршрутах астронавтам придется пересекать много различного рода «полюсов недоступности», испытывать своеобразные «обледенения», преодолевать ни с чем несравнимые трудности. Для этого, конечно, понадобятся отважные, смелые люди, которые во имя решения вековых загадок Вселенной способны сознательно пойти на огромный риск. Однако одной смелости будет недостаточно для таких великих дел. Молодежи, посвящающей себя служению авиации, требуется огромный запас знаний, способных довести смелость человека до сознательного подвига.

И я от всего сердца желаю советской молодежи успехов в благородном деле дальнейшего развития нашей любимой авиации. В ее героической истории наш перелет является одним из эпизодов. Но достижения прошлого живут в огромном настоящем, зовут нас к новым и новым свершениям во славу нашей любимой Родины.

НАГРАЖДЕНИЕ АКТИВИСТОВ НАШЕГО ЖУРНАЛА

В связи с празднованием Дня печати Председатель ЦК ДОСААФ СССР за активное участие в работе журнала «Крылья Родины» наградил: инженера мастера спорта Б. Б. Мартынова ценным подарком.

Грамотами ЦК ДОСААФ награждены: доктор физико-математических наук В. В. Доброправов, инженеры-конструкторы В. И. Бирюлин, И. К. Костенко, И. А. Меркулов, летчик-испытатель Р. И. Капрелян, писатель А. А. Позднеев, инструктор — летчик А. Д. Винокуров, инженер Б. Р. Краславский, заслуженный мастер спорта Н. Я. Гладков, мастера спорта В. В. Гончаренко, И. И. Иванчиков, В. В. Куманин, М. М. Купфер, В. Ф. Мавричев, В. П. Марюткин, Л. В. Петрянов, спортсмены 1-го разряда В. Н. Матвеев, Э. П. Смирнов, судья республиканской категории П. Г. Рывкин, художники К. К. Арцулов, М. А. Владимиров и Г. С. Малиновский.

ВETERАН СОВЕТСКОГО ПАРАШЮТИЗМА

НЕВДАЛЕКЕ от города Тюмени парашютисты-пожарные лесной авиации совершали показательные и тренировочные прыжки.

Одним из первых покинул самолет мастер спорта Алексей Александрович Белоусов. Это был его 265-й прыжок. Налетевший шквал понес парашютиста в сторону леса. С силой натягивая стропы, Белоусов словно парусом управлял куполом и отлично приземлился на поляну вблизи соснового бора. Но прыжок был трудный, он потребовал не только умения, но и большой затраты физических сил. Присев на пенек, Белоусов снял шлем и стал вытирать вспотевший лоб.

Из лесу вышел седобородый колхозник.

— Что, притомился в небесах? — сочувственно спросил он. — Я видел, как тебя ветром-то понесло.

Парашютист сознался, что немного устал.

— Вот молодежь теперь пошла, с парашютом запросто прыгает. В наше время этого не было.

— А сколько вам лет? — спросил парашютист.

— Лет много, — ответил колхозник. — Я 1893 года рождения. Еще в первую германскую войну в солдатах служил. На Карпатах воевал.

— В каком полку?

— 206-й пехотный полк, первая рота.

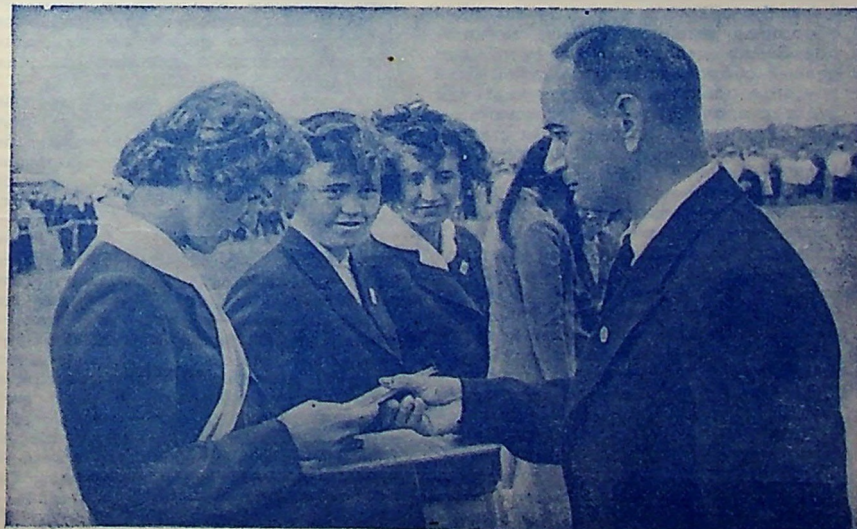
— Значит, у штабс-капитана Карташева.

— А ты откуда его знаешь? — удивился колхозник.

— Я тоже в этой роте служил разведчиком. Мы же с вами одногодки.

А. А. Белоусов дарит на память свой значок мастера спорта и книгу о советском парашютизме чехословацкой парашютистке — чемпионке мира по парашютному спорту среди женщин Я. Максовой.

Фото Б. Антонова



Моя фамилия Белоусов. Вспомнили? Вот тебе и молодежь...

Алексей Александрович Белоусов — единственный в мире человек, который в таком возрасте (ему минуло 64 года) прыгает с парашютом. Он успешно выполняет тренировочные и показательные прыжки с полной выкладкой и снаряжением пожарного лесной авиации.

В июне 1957 года исполняется 25 лет с тех пор, как А. А. Белоусов, будучи уже в зрелом возрасте, совершил свой первый прыжок.

За плечами известного спортсмена-парашютиста большая интересная жизнь.

Алексей Александрович родился 30 января 1893 года в Орле. С детства он увлекался спортом. Шестнадцатилетним юношей поступил на парусное судно «Сотрудник», совершавшее каботажное плавание по Черному морю. Затем учеба в мореходном училище и увлекательные, полные приключений дальние плавания. Так началась его самостоятельная трудовая жизнь.

Когда разразилась первая мировая война, Алексей Белоусов был призван в армию. Он участвовал в тяжелых боях под Равой-Русской, Перемышлем и Тарнополем, воевал на Карпатах, в Галиции.

После Великой Октябрьской социалистической революции, в апреле 1918 года, Белоусов добровольцем вступил в ряды Красной Армии. Участник гражданской войны, Алексей Александрович занимал посты вплоть до командира стрелковой бригады.

После окончания гражданской войны Белоусов, работая в центральном армейском аппарате, стал серьезно интересоваться авиацией. Он упорно учился летному делу и в 1930 году получил звание летчика-наблюдателя.

Свой первый прыжок с парашютом Алексей Александрович совершил 14 июня 1932 года с самолета АНТ-9 с высоты 600 метров. С тех пор он еще более полюбил этот увлекательный вид



Алексей Александрович Белоусов.

спорта. Белоусов встретился с известным парашютистом-экспериментатором Наби Аминтаевым, который, несмотря на свою молодость, был первым его учителем.

Под руководством Аминтаева Алексей Александрович стал совершенствовать свое мастерство. Белоусов был неоднократным участником групповых прыжков с парашютом на Тушинском аэродроме, проводившихся в День Воздушного Флота СССР. Он командовал отрядом парашютистов Осовиахима в составе 150 человек при высадке воздушного десанта на осенних маневрах в 1936 году.

Активный общественник, Белоусов являлся неизменным участником различных соревнований. Он многое сделал для популяризации парашютного спорта и подготовки кадров советских парашютистов.

В годы Великой Отечественной войны Белоусов, находясь в армии, выполнял ряд ответственных заданий командования.

После окончания войны Алексей Александрович возвратился к своей любимой работе. Он становится одним из наиболее активных членов парашютной секции ДОСААФ.

В 1950 году Алексею Александровичу было присвоено звание мастера спорта СССР, а в 1953 году — звание судьи всесоюзной категории по парашютному спорту.

С 1949 года Белоусов работает в качестве старшего инженера Управления охраны лесов Министерства сельского хозяйства СССР. По-настоящему любивший свою профессию, Алексей Александрович активизировал и оживил производственную и спортивную работу парашютистов-пожарных, отдает много сил подготовке новых кадров.

Не так давно Алексей Александрович совершил 270-й по счету прыжок.

Г. Залуцкий

На пути в Космос

В 1957—1958 ГОДАХ, во время Международного геофизического года, в нашей стране, а также в США будут запущены для научных целей первые искусственные спутники Земли.

Большие исследовательские работы ведутся по подготовке полетов в заатмосферное и космическое пространство летательных аппаратов с человеком. Уже проводятся пробные полеты ракет, в которых находятся подопытные животные — обезьяны, мыши, собаки, черепахи.

При первой возможности, которая сможет представиться при постепенном прогрессе в области конструирования, изготовления и техники запуска искусственных спутников, предполагается поместить в них человека.

Это может случиться, по-видимому, тогда, когда удастся создать искусственный спутник в виде ракеты, с двигателем и с определенным запасом топлива. Пилоты такой ракеты могли бы переводить ее с одной орбиты на другую, менять ее скорость и при желании вернуться на Землю.

Затем предполагается, что из подобных ракет-спутников можно построить в самом космическом пространстве бо-

В. Добропоров,
профессор, доктор физико-математических наук

лее крупные летающие сооружения. С теоретической точки зрения это вполне возможно. Вообразим, что две ракеты вышли на одну и ту же круговую орбиту по отношению к центру Земли, на расстоянии, скажем, тысячи километров от ее поверхности. Положим, что при этом они сблизилась между собой вплотную; тогда они будут двигаться по круговой орбите с одной и той же скоростью и будут представлять из себя единую неизменяемую механическую систему.

Представим, что ракеты оборудованы всем необходимым для нахождения в Космосе: помещениями, в которых обеспечены земные условия для человека, подсобными промежуточными помещениями, через которые пассажиры смогут выходить на поверхность кораблей; соответствующими костюмами, позволяющими людям пробывать определенное время в космическом пространстве. Заметим, кстати, что членам экипажа нечего бояться «упасть» на Землю, так как они приобретут скорости по отношению к центру Земли такие же, какие имеются у кораблей и, следовательно, будут составлять с ними одну и ту же, практически неизменяемую материальную систему. Если при этих условиях на кораблях будут иметься строительные и монтажные детали, то пилоты смогут начать сборку специализированного сооружения.

Проект первой межпланетной станции был разработан великим русским ученым К. Э. Циолковским. Он указывал на необходимость создания особой космической станции, которая совершала бы вокруг центра Земли один оборот за такое же время, за которое Земля делает вокруг своей оси полный оборот, то есть за сутки. Если при этом орбита такого спутника Земли будет располагаться в плоскости земного экватора, то эта летающая станция будет «висеть» над одной и той же точкой Земли. Это, конечно, имеет много преимуществ в смысле наблюдения за такой станцией и сообщения между ней и Землей.

Видный современный специалист по ракетной технике Вернер Браун, один из конструкторов немецких ракет Фау-2, предложил проект экспедиции на Марс, причем отправным пунктом такой экспедиции он считает летающую вокруг Земли космическую станцию.

Орбита этой станции должна располагаться на расстоянии 1730 километров от поверхности Земли. Спутник Земли будет иметь форму полого кольца, диа-

метром 76 метров. В полостях станции находятся помещения, мастерские, склады. На станции должны быть собраны большие космические ракеты-корабли (10 кораблей по 3700 тонн каждый, длиной по 40 метров с общим экипажем в 70 человек) для полета на Марс.

Вот как может выглядеть летающая орбитальная космическая станция (рис. 1). От нее забирает топливо космическая ракета — корабль дальнего следования (справа). Виден обслуживающий персонал, который свободно передвигается с одного корпуса на другой. Вся система с людьми движется с одной и той же скоростью по круговой орбите вокруг Земли.

На пути к осуществлению указанных проектов находится весьма серьезное препятствие — сам человек, точнее проблема создания условий для его существования и деятельности в космическом пространстве. Эта проблема распадается на множество отдельных вопросов, разрешение которых зависит от ряда научных дисциплин и разнообразных видов технологии.

Некоторые вопросы, по-видимому, могут быть разрешены сравнительно легко. Так, например, устройство особо герметических помещений с искусственным земным климатом, изготовление костюмов-скафандров можно считать близкими к осуществлению. Значительно серьезнее обстоит с физиологическим состоянием человека как на подступах к Космосу, так и во время пребывания в нем.

Здесь имеется в виду возникновение инерционных сил, действующих на человека на активном участке полета. Обычно это происходит в течение промежуток времени, непосредственно примыкающего к старту, и далее, на переходной траектории, перед выходом на стационарную орбиту вокруг Земли или на траекторию дальнего следования.

На этих стартовых и переходных траекториях реактивный корабль должен иметь большое ускорение. В этом случае будет проявляться так называемый динамический закон Кориолиса, содержание которого мы и постараемся подробнее объяснить.

Рассмотрим твердое тело, содержащее внутри себя полости. В них находятся предметы, имеющие возможность перемещаться. Положим, что тело начинает двигаться с некоторым ускорением. Тогда на все предметы начнут действовать две силы инерции: переносная сила инерции, которая направлена противоположно ускорению всего тела и пропорциональна массе движущегося внутри предмета, и еще так называемая поворотная сила инерции, величина и направление которой выражается более сложным образом сравнительно с переносной силой.

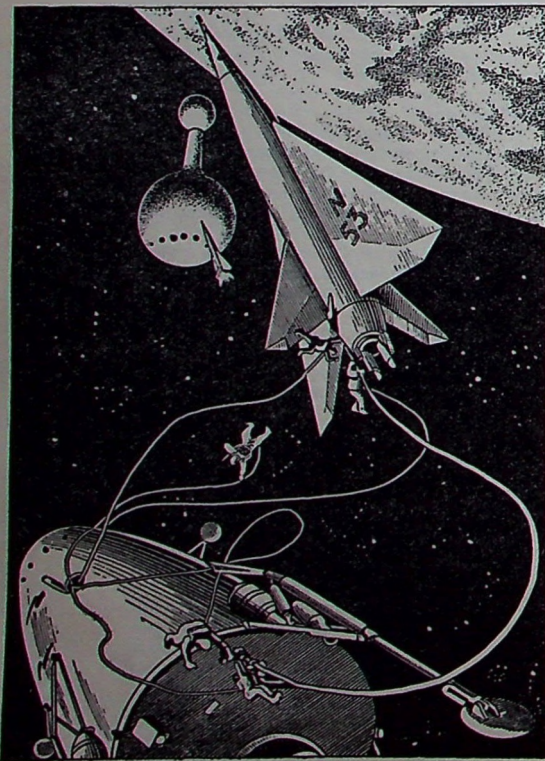


Рис. 1. Орбитальная космическая станция с кораблем дальнего следования.

Под действием этих сил, главным образом переносной силы, все предметы, находящиеся внутри полости, начнут прижиматься к определенной стенке, в зависимости от направления ускорения тела. Чем больше ускорение, тем сильнее будут прижиматься к твердой поверхности полости все предметы. Предположим, что мы имеем дело с лифтом, в котором находятся пассажиры. Представим себе, что лифт начнет двигаться вверх с ускорением (именно с ускорением, все дело в нем, а не в скорости), равным ускорению силы веса. Это ускорение обозначается через g и равно $9,8 \text{ м/сек}^2$. Тогда каждый пассажир будет прижиматься к полу лифта с дополнительной силой, равной его весу.

Если же лифт начнет двигаться вверх с ускорением в $2g$, то на пассажира будет давить сила, превышающая его вес в 2 раза. Спрашивается, сколько таких ускорений сможет перенести организм человека? Это является весьма серьезным вопросом. Ответ на него старается найти авиационная медицина.

Кроме проблемы инерционных перегрузок, возникает физиологическая проблема, тоже связанная с механикой. Речь идет о так называемой «невесомости» человека.

Рис. 2. Ракета для высотных полетов с опытными животными.

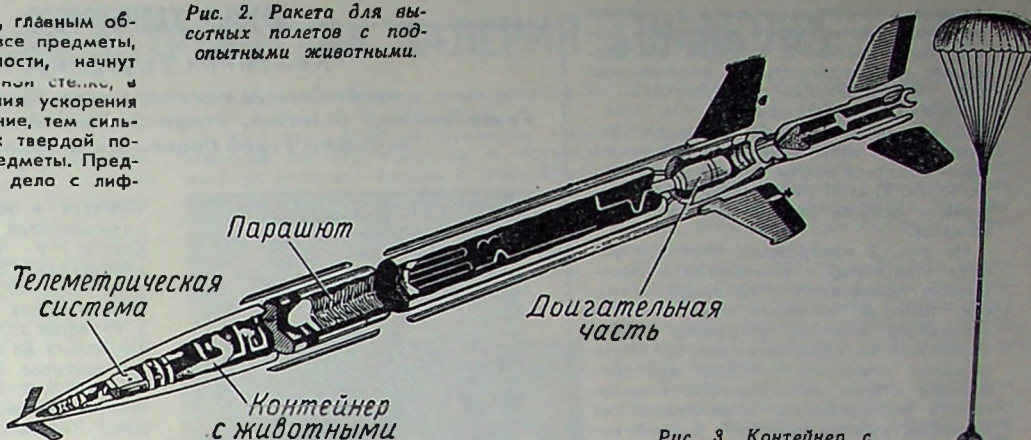


Рис. 3. Контейнер с животными во время спуска на парашюте.



На первый взгляд кажется, что состояние невесомости в отличие от перегрузок не представляет для организма человека какой-либо непосредственной опасности. Но это не так.

Состояние невесомости может возникнуть при следующих обстоятельствах: во-первых, при нахождении человека на большом расстоянии от какого бы то ни было притягивающего центра. Так, пассажиры космического корабля, находящегося между Землей и Луной и движущегося по инерции, не будут чув-

ствовать никакой притягивающей силы и, следовательно, будут находиться в состоянии невесомости. Но подобное состояние может наблюдаться и вблизи притягивающего центра. В этом случае состояние невесомости может произойти вследствие действия инерционных сил.

Рассмотрим снова движение лифта с пассажирами, но движение по вертикали вниз. Положим, что лифт будет двигаться вниз с ускорением, равным g . Тогда по закону Кориолиса на пассажиров начнет действовать переносная сила инерции, направленная вверх. Эта сила инерции уравновесит притяжение Земли. Пассажиры будут находиться в состоянии невесомости все то время, пока лифт движется вниз с данным ускорением. Нетрудно сообразить, что если бы лифт стал падать вниз с ускорением, равным $2g$, то все пассажиры стали бы прижиматься головами к потолку лифта с силой, равной весу каждого пассажира.

Немало возникает и других вопросов, связанных с состоянием невесомости. Остается пока невыясненным полностью, как будут происходить процессы кровообращения, пищеварения, обмена веществ. Во всяком случае известно, что деятельность вестибулярного аппарата, управляющего способностью человека ориентироваться в пространстве и сохранять равновесие, нарушается при невесомости. Возникает вопрос: может ли человек приспособиться и возместить нарушение деятельности вестибулярного аппарата каким-либо другим способом?

Необходимо выяснить также, как будут влиять на человека различные излучения, доходящие, например, от Солнца (ультрафиолетовые лучи и некоторые другие излучения), космические лучи и т. д. Как известно, эти излучения доходят до Земли значительно смягченными, благодаря поглотительной способности атмосферы Земли. Но за пре-

★ ДОРОГИМ СОВЕТСКИМ ЛЕТЧИКАМ! ★

С. А. Ковпак,

заместитель Председателя Президиума Верховного Совета Украинской ССР, дважды Герой Советского Союза



державших суровые испытания мичушей войны. Мы, бывшие партизаны, с особым чувством благодарности вспоминаем летчиков, планеристов, парашютистов. Без них вряд ли смогли бы мы так успешно действовать во вражеских тылах.

Самолеты вели разведку, доставляли нам оружие, снаряжение, медикаменты, вывозили раненых, связывали партизанские отряды с «Большой землей».

Могучие крылья имеет наша Родина.

Коммунистическая партия и Советское правительство обеспечивают такой уровень боеспособности Вооруженных Сил, в том числе и авиации, который диктуется интересами укрепления обороны СССР, необходимостью защиты государственных интересов нашей любимой Родины.

От всей души желаю нашим дорогим авиаторам — летчикам, планеристам и парашютистам — новых успехов во славу любимой Отчизны.

С. А. Ковпак

АВИАТОРЫ — гордость советского народа. Из нашей памяти никогда не изгладятся легендарные подвиги славных летчиков, громивших врага и днем, и ночью, и в зимнюю стужу, и в жаркие летние дни, с честью вы-

делами атмосферы и даже в верхних ее слоях интенсивность излучений может быть настолько высокой, что возникает необходимость в дополнительных исследованиях их влияния на организм живого существа.

Для выяснения всех указанных вопросов еще несколько лет назад начали производиться опыты с некоторыми животными. С этой целью были сконструированы особые ракеты для высотных полетов.

На рис. 2 изображена подобная ракета. Контейнер с животными и парашютом помещается в головной ее части, которая способна отделяться от остального корпуса; контейнер может спускаться на парашюте (рис. 3). Таким образом животные проходят все требуемые стадии эксперимента: подвергаются инерционным перегрузкам на активном участке движения ракеты, находятся в состоянии невесомости во время свободного падения до раскрытия парашюта. В США на подобных ракетах поднимались мыши и обезьяны на высоту 70—80 километров.

О выдающихся достижениях в этой области нашей науки рассказал известный советский ученый в области авиационной медицины А. В. Покровский на международном конгрессе по ракетной технике в Париже в декабре 1956 года. Советские ученые значительно усовершенствовали конструкции высотных ракет для полетов с животными, добились более удобного и точного катапультирования с парашютами — при помощи особых приспособлений и на различных высотах. Животные были снабжены специальными костюмами, кислородной аппаратурой и другими средствами.

В течение всего эксперимента животные находились не в анестезированном виде, как это имело место в большинстве американских опытов, а в своем обычном состоянии. Система регистрационных, самозаписывающих и передающих приборов позволяла вести непрерывные наблюдения над физическими и биологическими процессами, происходящими в организме животных.

Высота подъема с двумя собаками составила 110 километров. Первое животное было катапультировано на высоте 80—90 километров; парашютная система сработала в нужный момент. Катапультирование второй собаки произошло на высоте 35—50 километров, после чего она свободно

Рис. 4. Ракета для высотных полетов с человеком.



★ ДРУЗЬЯ ХЛОПКОРОВОБ ★

Хамракул Турсункулов,

*председатель колхоза имени Кагановича,
Ташкентской области, депутат Верховного Совета СССР,
трижды Герой Социалистического Труда*



МЫ, УЗБЕКСКИЕ хлопкоробы, решили в этом году дать любимой Родине 3 миллиона тонн хлопка. Выполнить это ответственное обязательство нам помогают летчики. Сотни самолетов работают над колхозными и совхозными полями. С их помощью

вносятся в почву удобрения, подкармливаются растения, ведется борьба с сельскохозяйственными вредителями. За зимне-весенний период нынешнего года только на колхозных полях Ташкентской области с помощью самолетов были внесены удобрения на площади свыше 20 тысяч гектаров. В колхозах и совхозах Ташкентской, Самаркандской, Андижанской и других областей республики авиация помогла очистить огромные площади от люцернового долгоносика.

Хорошо помогают крылатые друзья и нашему колхозу. В июле самолеты производят внекорневую подкормку хлопчатника минеральными удобрениями и уничтожают вредителей. Перед машинной уборкой летчики начнут удаление листьев хлопчатника.

Мы, хлопкоробы, горячо приветствуем и благодарим славных летчиков и всех тружеников сельскохозяйственной авиации за огромную помощь в нашей работе.

Хамракул Турсункулов

падала до высоты 4—5 километров, когда автоматически раскрылся парашют.

Животные благополучно перенесли инерционные перегрузки, доходившие иногда до 6g (правда, в течение 1—2—3 секунд). В состоянии невесомости, по показаниям приборов, также не было обнаружено никаких особых отклонений от нормы в функционировании организма. Все собаки вернулись на Землю в хорошем состоянии.

Проведенные опыты дали очень важные для astronautики результаты. Представители авиационной медицины все больше приходят к убеждению, что человек в состоянии перенести инерционные нагрузки при наборе тех или иных скоростей. Можно также предполагать, что организм человека может приспосабливаться к обстановке невесомости. Но данных еще мало, поэтому необходима дальнейшая углубленная работа. В частности, ведутся исследования с герметическими и изолированными камерами. Установлено, что в такой камере человек может находиться в течение 24 часов, то есть около трети или половины того минимального времени, которое необходимо для полета на Луну.

Первые итоги наблюдений над влиянием космической радиации на живой организм тоже дали положительный

результат: у мышей наблюдалось только некоторое изменение в окраске шерсти (серый цвет переходил в седоватый). Но и в этой области необходимо продолжать экспериментальные исследования.

Сейчас уже имеются проекты ракет, пилотируемых человеком. На рис. 4 изображена одна из таких ракет. Пилот помещается в ее головной части.

В связи с трудностями пребывания человека в Космосе в astronautике возникло и другое направление, базирующееся на успехах автоматизации и телемеханики.

Представители этого направления считают целесообразным уже сейчас начать работать над проектами создания беспилотных радиотелеуправляемых ракет. Когда такая ракета достигнет, например, Луны, на ее поверхность спустится автоматически работающая установка с приборами для научных наблюдений и с радиотелепередающими средствами. В качестве такой установки кандидат технических наук Ю. С. Хлебцевич предлагает особую автоматизированную танкетку.

Как будут осуществляться космические полеты и межпланетные сообщения, покажет ближайшее будущее. Наука и техника в наши дни развиваются так интенсивно, что научные открытия иногда превосходят наши ожидания.

ЛЕТЧИК-ИСТРЕБИТЕЛЬ ВАЛЕРИЯ ХОМЯКОВА

«На память моим дорогим от их неугомонного летчика-истребителя (уже настоящего)».

Это надпись на фотографии, которую в феврале 1942 года прислала с фронта своим родным Валерия Дмитриевна Хомякова.

Валерия действительно всю жизнь была неугомонной. Красивая, стройная, она и жить хотела красиво, так, как ей велели долг и честь комсомолки. Недаром ее любимым девизом были крылатые слова: «В жизни всегда есть место для подвига».

Советская власть открыла перед девушкой все дороги. Какую выбрать? Которая по душе. Но таких много! А все же?..

Когда Валерия окончила Московский орден Ленина химико-технологический институт имени Д. И. Менделеева, Дмитрий Григорьевич сказал ей:

— Ну, вот, дочка, теперь мы оба с тобой инженеры и притом одной специальности. Будем работать вместе. Не так ли?

— Нет, папа,— ответила Валерия,— иду я, наверное, в авиацию.

Она помолчала немного, затем вздохнула почему-то и задумчиво произнесла:

— Тянет меня туда... в воздух.

Еще студенткой Валерия посещала планерную группу Московского авиационного института. В 1937 году почти одновременно с дипломом инженера-химика она получила диплом летчика-планериста. Хорошо летала Валерия, неплохо прыгала и с парашютом. Вообще же она была прирожденной спортсменкой. Плавала, играла в волейбол, умела точным, стремительным броском послать баскетбольный мяч в сетку противника. В том же году Валерия участвовала в велопробеге и была награждена грамотой.

В следующем году без отрыва от производства Хомякова окончила аэроклуб Ленинградского района столицы и осталась там работать инструктором-летчиком. Через год ее перевели в Центральный аэроклуб имени В. П. Чкалова.

И здесь, на новом месте, волевая, настойчивая, до самозабвения преданная своему делу, Валерия быстро завоевала всеобщее уважение и любовь, стала одним из лучших инструкторов. Она не только обучала других нелегкому искусству летчика, но и упорно тренировалась сама. За короткий срок Валерия

в совершенстве освоила такие машины, как Ут-1, Ут-2, Р-5, И-153, И-15.

В 1940 году Валерию Хомякову, как отличную летчицу, включили в состав женской пятёрки, которая в День Воздушного Флота над полем Тушинского аэродрома продемонстрировала виртуозное владение техникой высшего пилотажа. После парада Президиум Осоавиахима наградил спортсменку знаком «За активную оборонную работу».



В. Д. Хомякова.

Настойчиво шла Валерия к осуществлению своей мечты — стать первоклассной летчицей. Она была уверена: пройдет немного времени и еще один мировой рекорд умножит авиационную славу ее Родины. Но... грянула война, и Хомякова добровольцем ушла на фронт.

Сначала мы видим ее в женском авиационном соединении Героя Советского Союза Марины Расковой, а с апреля 1942 года — в истребительном полку ПВО в должности заместителя командира эскадрильи.

Началась боевая работа...

Валерия летала на перехваты противника, сопровождала транспортные самолеты, патрулировала в небе.

Сорок второй был необычайно тяжелым для страны годом. Гитлеровская армия, упоенная временными успехами, в изобилии оснащенная техникой, собранной со всей Европы, яростно рвалась к Волге и Кавказу. Многочисленные воздушные армады врага под покровом ночи варварски бомбили мирные города и села...

24 сентября 1942 года. Темная осенняя ночь. Прорвавшись сквозь заградительный огонь зенитной артиллерии, несколько бомбардировщиков Ю-88 устремились к Саратову. Еще немного и бомбы полетят вниз.

— Сорок второй! Сорок второй! — услышала лейтенант Хомякова свой позывной в шлемофоне. — В вашей зоне на высоте две тысячи метров два Ю-88.

В ту же секунду в небо вонзились острые иглы прожекторов. Вот он — враг! Один самолет резким разворотом ушел во тьму ночи, но другого прожектористы накрепко взяли в «вилку». Валерия дала полный газ, пристроилась в хвост противника и начала ловить в перекрестии прицела силуэт вражеского бомбардировщика. Пальцы нажали гашетку, и длинная очередь прошла Ю-88. Враг открыл сильный ответный огонь. Валерия отвалила вправо и развернулась на второй заход. Атака... И вот густой шлейф дыма и огня вырвался из фашистского самолета. Враг был уничтожен.

Так был открыт боевой счет 586-го истребительного полка. И это сделала коммунистка Валерия Хомякова. Она была первой женщиной-летчиком, сбившей самолет врага в ночном бою.

За мужество, отвагу и умение, проявленные в этом бою, Хомяковой присвоили звание старшего лейтенанта и назначили командиром эскадрильи. А еще через несколько дней подруги поздравили летчицу с правительственной наградой — орденом Красного Знамени.

Валерия Хомякова погибла в боях за Родину.

★

У нас много замечательных дат, и мы навеки сохраним в своей памяти имена героев. С каждым годом этих дат и имен становится все больше: время неустанно листает летопись войны, открывая нам все новые даты, все новые имена. И советский народ, в ряду многих других славных имен, любовно называет имя своей верной дочери Валерии Хомяковой.

Аида Цапава

★ В МОЛОТОВСКОМ ОБЛАСТНОМ АЭРОКЛУБЕ ★

Близится 40-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции.

Какими успехами мы, авиационные спортсмены, ознаменуем всенародный праздник? Спортивный сезон начался успешно. Но кое-какие итоги уже подведены. Успешно закончена зимняя подготовка членов Молотовского областного аэроклуба. Наш коллектив значительно улучшил свою работу по сравнению с истекшим годом. Так, например, только налет планеристов и летчиков и количество прыжков па-

рашютистов за первый квартал этого года в три раза превысили показатели первого квартала прошлого года. Досрочно завершена летная подготовка инструкторов-летчиков. За три первых месяца наши спортсмены выполнили годовую программу летной работы на шестьдесят процентов.

Хорошо и много потрудились, стали отличниками команды звена А. Колесов, инструктор-летчик Н. Чагаев, инструктор-летчик планерист Л. Петров, старший техник звена В. Лекомцев, авиатехник М. Зайков.

Коллектив Молотовского областного аэроклуба на своем общем собрании принял социалистические обязательства.

В частности, мы приложим все усилия, чтобы досрочно и с честью выполнить задание по подготовке авиационных специалистов.

С отличными показателями закончить этот год — таково наше обязательство.

Г. Багланов

г. Молотов.

За власть Советов!



Автор этих воспоминаний Виктор Михайлович Порай — один из первых пролетарских авиаторов, непосредственный участник боевых действий Советских Военно-Воздушных Сил в годы гражданской войны. В. М. Порай родился в 1892 году под Полоцком в семье бедного крестьянина. Он рано лишился отца и ребенком начал самостоятельную жизнь. Когда мальчику исполнилось девять лет, мать отвезла сына в Петербург и устроила его там на текстильную фабрику.

В первую мировую войну Виктора Порая призвали в армию и направили служить в воздухоплавательную часть. Там и начался его путь авиатора, который он с честью прошел до конца дней своих.

В первые же дни Великой Октябрьской социалистической революции Виктор Михайлович всту-

пил в ряды Красной гвардии. В марте 1918 года, когда был сформирован один из первых пролетарских авиаотрядов — 5-й Социалистический, в списках его личного состава мы видим и моториста Порая.

Впоследствии 5-й Социалистический авиаотряд, с введением общей нумерации в частях Советской Армии, был переименован в 26-й разведывательный. С этим отрядом тов. Порай прошел славный боевой путь, участвовал в боях с интервентами и белогвардейцами на целом ряде фронтов. Он был мотористом, летнабом, комиссаром авиационного отряда. В битвах с врагами Порай доказал свою беззаветную преданность советскому народу и Коммунистической партии.

После гражданской войны Виктор Михайлович учился в Егорьевской, затем Качинской и Борисо-

глебской авиашколах. В 1925 году он окончил Высшую тактическую авиашколу в Москве и после этого работал в авиационных частях на командных должностях.

Так, начав свой путь с моториста авиационного отряда, Виктор Михайлович Порай в годы Советской власти вырос до крупного авиационного командира.

Ниже мы публикуем отрывки из его неоконченной рукописи. В них рассказывается о боевых действиях 26-го разведывательного авиаотряда на Южно-Уральском фронте в период с конца 1918 по апрель 1920 года.

НАШ 5-й Социалистический авиационный отряд был сформирован по указанию В. И. Ленина в числе первых авиационных отрядов, созданных в Петрограде.

В отряд вошла часть летчиков Первой социалистической авиационной школы, располагавшейся на Комендантском аэродроме. Технический состав отряда состоял в большинстве своем из кадровых рабочих петроградских заводов.

Как только комплектование отряда личным составом и материальной частью было закончено, мы приняли участие в боевых действиях Красной Армии против белофиннов и немецких интервентов. Мы вели воздушную разведку и сбрасывали бомбы на войска противника. Помимо этого, на нас было возложено весьма ответственное задание — поддерживать связь между Петроградом и Гдовским Советом рабочих и крестьянских депутатов. Наступавшие немецкие интервенты перерезали дороги, ведущие к Гдову, нарушили связь, угрожали самому городу. Наши летчики доставляли на самолетах в Гдов приказы командования, газеты и литературу.

С первых же дней боевой работы нам пришлось столкнуться с большими трудностями. Самолеты «сопвичи», «ньюпоры», «парасолы» и «фарманы»

достались нам порядком изношенными; разруха, поразившая железнодорожный транспорт, срывала снабжение формируемых авиационных отрядов горючим, голод костлявой рукой тянулся к горлу революционного Петрограда, и наладить хоть сколько-нибудь приближенное к нормальному питанию личного состава отряда было невозможно. Очень часто летчикам приходилось вылетать на боевые задания буквально голодными.

Интервенты и внутренняя контрреволюция все усиливали свой натиск на молодую советскую республику. Трудности росли с каждым днем. Но мы с революционным упорством преодолевали их, понимая, что идет жестокая, не на жизнь, а на смерть борьба между старым и только что зародившимся новым миром. Каждый из нас отстаивал свою, родную, кровью завоеванную Советскую власть.

Под Псковом и Нарвой красногвардейские отряды героическими усилиями остановили наступление германских империалистов на Петроград. Брестский мир, заключенный с Германией по настоянию В. И. Ленина и ленинского ЦК партии, дал нашей стране жизненно необходимую передышку. Но она оказалась короткой. Открылись новые фронты. Англо-французы и американцы, белогвардейские генералы Каледин,

Краснов, Колчак, Деникин двинулись вооруженным походом против Советской России. На Средней Волге и в Сибири восстали части чехословацкого корпуса. Немецкие оккупанты захватили Украину, Белоруссию и Прибалтику.

Партия призвала народ к защите Советской Родины. Десятки тысяч добровольцев — рабочих и крестьян — вступали в отряды Красной Армии. На одном из митингов и мы вынесли постановление — ходатайствовать об отправке нашего отряда на Уральско-Сибирский фронт.

Через некоторое время мы прибыли в Екатеринбург и поступили в распоряжение командования 3-й армии. К этому времени наш отряд был переименован в 26-й разведывательный. Летом 1918 года шло к концу. Части Красной Армии вели напряженные бои против белогвардейцев на Урале. Летчики выполняли задания по разведке тыла противника, определяли местонахождение и силы вражеских резервов и группировок, бомбили на железнодорожных станциях воинские эшелоны. Так, во время одного из налетов двухпудовая бомба, сброшенная с нашего самолета, попала в железнодорожный состав, груженный боеприпасами. Взрыв нанес врагу значительный урон.

В боях против белогвардейцев в тот

период отличилось немало летчиков нашего отряда. Особенно выделялся своей храбростью и летным мастерством бывший рабочий — машинист Алапаевского завода А. Упоров.

Умелыми мастерами воздушной разведки и бомбометания показали себя летчики Степанов, Колабушкин, Пятницкий и другие.

Боевую работу отряда чрезвычайно затрудняли изношенность самолетов и отсутствие запасных частей. Ремонтная база находилась далеко от фронта. Но рук мы не опускали. Дружные усилия всего коллектива помогали выходить из самых затруднительных положений.

Самоотверженная, поистине героическая работа технического состава обеспечивала готовность самолетов к выполнению боевых заданий. Наши техники работали по-революционному, не считаясь со временем и недостатком питания. В самых невероятных условиях: в жару и холод, в дождь и снег под открытым небом они производили любые виды ремонта самолетов вплоть до капитального, сами изготовляли недостающие части на уральских заводах. Им приходилось работать за слесарей, столяров, медников, в общем быть мастерами на все руки.

Нередко наши мотористы Жердин, Анисимов, Шипица, братья Попко по несколько дней проводили без сна и отдыха, выполняя срочный ремонт самолета или мотора. А когда ремонт заканчивался и самолет вылетал на очередное боевое задание, они с песнями отправлялись обедать и отдыхать. Часто бывало и так. Вернется самолет вечером из полета, мы тут же снимаем мотор, за ночь производим перестройку и, собрав, утром снова ставим его на самолет. В дни, свободные от полетов, летчики всегда и во всем охотно помогали техническому составу. Жили мы дружной, боевой семьей, руководимые единым желанием поскорее разгромить врагов Советской страны.

Так мы работали все лето и осень 1918 года, а в декабре нас перебросили под Уральск, в село Озинки, и включили в состав 4-й армии. В отряде было восемь самолетов. Но изношенность и разнотипность машин сильно затрудняли их эксплуатацию. Во время нашего пребывания в Озинках морозы достигали 35 и более градусов. У нас же имела всего-навсего одна большая авиационная палатка. Но и она из-за своей ветхости представляла собой ненадежное укрытие от непогоды. К тому же вскоре ее сорвало ветром. Однако, несмотря на это, машины были собраны в срок, опробованы в воздухе, и мы приступили к полетам.

К началу действий под Уральском наш отряд еще более окреп. Огромную роль в повышении его боеспособности сыграла созданная осенью 1918 года партийная ячейка. Она объединила двадцать пять коммунистов. Комиссаром отряда был назначен бывший рабочий Афанасьев, он же руководил и нашей партийной организацией.

В Озинках нам буквально приходилось воевать на два фронта. Бывало, прилетишь с очередного задания и тут же идешь в какое-нибудь ближайшее

★ СЛАВА ВОЗДУШНЫМ РАЗВЕДЧИКАМ НЕДР! ★

П. Я. Антропов,

**Министр геологии и охраны недр СССР, депутат Верховного Совета СССР,
Герой Социалистического Труда**



МЫ, ГЕОЛОГИ, от души поздравляем летчиков с праздником Воздушного Флота. Советские авиаторы — наши лучшие друзья. Летчики, штурманы, радисты в содружестве с разведчиками недр, преодолевая неимоверные трудности, ведут поиски ценных ископаемых, крайне необходимых для дальнейшего развития производительных сил родной Отчизны. Советские геологи обычно с помощью самолета производят комплексные геологические исследования в труднодоступных районах, геологические съемки, аэромагнитные, авиатранспортные и другие работы. Благодаря усилиям замечательных летчиков советские геологи освоили и впервые нанесли на государственную геологическую карту обширные пространства Якутии, Западно-Сибирско-

го плоскогорья, Западно-Сибирской низменности, Тувинской автономной области. Воздушные разведчики принимали активное участие и в геологических исследованиях пустынь и горных областей Средней Азии и районов Прикаспия.

Все шире используется авиация в поисках радиоактивных руд. За последние пять лет были обследованы многие десятки тысяч квадратных километров. Нечего доказывать, что аэропоиски радиоактивных руд являются самым скоростным и наиболее эффективным методом открытия месторождений.

Геологи и их помощники — авиаторы, воодушевленные призывом родной Коммунистической партии, завоевывают новые трудовые успехи.

Мы с чувством благодарности произносим имена воздушных разведчиков недр летчиков А. А. Попова, В. Ф. Осадчего, А. Н. Воеводина, штурмана В. И. Кирьянова и многих других. Высокое летное мастерство, находчивость и инициатива Михаила Григорьевича Сургутанова помогли найти в Кустанайской области новые мощные залежи железных руд, энергетических угля и бокситов, расположенных в районах, исключительно благоприятных для промышленного освоения.

Летчик М. Г. Сургутанов удостоен высокого звания лауреата Ленинской премии.

Геологи желают авиаторам новых побед в труде и учебе.

Антропов.

село с партийным поручением. Тогда в прифронтовом районе 4-й армии ощутимо давала о себе знать эсеро-меньшевистская и кулацкая пропаганда. Естественно, мы не могли оставаться безучастными к проискам врагов и вели с ними борьбу: налаживали работу окрестных комитетов бедноты, читали крестьянам газеты, распространяли среди них литературу, ставили агитационные спектакли, устраивали митинги и собрания. Сельская молодежь сразу же потянулась к нам и стала хорошим помощником в нашей политической работе среди крестьян.

В конце января 1919 года части 25-й стрелковой дивизии на плечах отступающих белогвардейцев ворвались в город Уральск. Суровая зима и снежные бураны очень затрудняли работу отряда. Но она не прекращалась ни на один день. Старички-самолеты скрипе-

ли, но служили исправно. Мы производили разведку, разбрасывали над окопами белых агитационную литературу, бомбили железнодорожные узлы, станции и штабы. Выведенная из себя, как у нас прозвали белоказарок, «казура», приспособила против красноезвездных самолетов 3-дюймовую артиллерию и пулеметы. Но это не помогало врагу.

Помимо своего, чисто боевого значения, действия нашей авиации также немало способствовали поднятию боевого духа красноармейцев. Как ни тяжело порой приходилось нашим бойцам, но стоило им увидеть в небе красноезвездные самолеты, как на их лицах появлялись радостные улыбки. Даже сам Василий Иванович Чапаев, человек в высшей степени справедливый, но до того времени несколько недооценивавший авиацию, считавший ее вещью довольно хрупкого свойства,

и тот остался доволен боевой работой 26-го авиаотряда под Уральском.

В апреле чапаевскую дивизию перебросили на Уфимский участок фронта и наш отряд перешел в подчинение 22-й дивизии, с которой надолго связал свою боевую судьбу.

Февраль—март были месяцами активных действий белоказачьих армий по всему фронту. Подкрепленные свежими силами и вооружением, они сначала отеснили советские войска к самому Уральску, а 22 апреля окружили город и отрезали его от 4-й армии. В Уральске остался лишь гарнизон силой до трех пехотных полков, штаб 22-й стрелковой дивизии и небольшое количество артиллерии.

Но даже в эти исключительно тяжелые дни никого не покидала вера в победу. И героическая оборона Уральска—яркое тому свидетельство. Горстка храбрых—гарнизон осажденного города—своей самоотверженной борьбой долго приковывала к себе крупные силы противника, что облегчало положение всей нашей 4-й армии.

К тому времени в 4-й армии имелось тринадцать самолетов—шесть из нашего отряда и семь из тридцать третьего. Затем армии придали еще 30-й авиаотряд в составе трех машин. Силы далеко не большие, и тем не менее командование все же нашло возможным выделить для обслуживания осажденного гарнизона одно звено.

Летали мы тогда на так называемой «казанке», то есть на самой невероятной горючей смеси. Чего-чего в ней только не было! И керосин, и спирт, и даже духи—все, что только в какой-то мере содержало в себе горючие вещества. Чтобы полнее представить, что это были за полеты с таким «горючим», расскажу о таком случае.

Однажды мне и летчику Степанову было приказано доставить со станции Алтату, где располагалась база нашего 26-го авиаотряда, в Уральск воздушный винт для самолета и одновременно произвести глубокую разведку.

В Алтату долетели благополучно. Погрузив на дряхленький «фарман» винт, два бидона бензина, самолетный инструмент и пулемет с шестью дисками, мы легли на обратный курс. И тут началось...

Уже на подходе к линии фронта сдал мотор. Пришлось идти на вынужденную и садиться по ту сторону нашего переднего края. К счастью, поблизости оказался броневомобиль, который прикрыв нас собой от вражеского огня. Выяснилось, что мотор отказал из-за неосторожности горючего: фильтры забило слизью, образовавшейся от отстоя «казанки».

Километров через сто, в районе станции Переметная, опять начались перебои в моторе. Пока Степанов отыскивал удобное для посадки место, я снял шубу и подготовил инструмент. Приземлились километрах в двадцати от станции между двух гор, но не удачно—оборвали кусты.

В мае в степи далеко не жарко, а я в одной рубашке, от волнения и холодного ветра зуб на зуб не попадает, руки дрожат. Не за себя страшно, хотя знал: попади в руки казакам—замучают.

Главное—не выполним задание и лишим Уральск последнего самолета. Работаю и вдруг слышу:

— Казаки!

Степанов прилаживает пулемет, а сам улыбаётся и ободряет меня: «Ничего, Виктор, шесть дисков вещь не шуточная! Успеем».

А казаки уже спешили, рассыпались в цепь и полукругом двинулись к самолету. Значит, думали взять нас живьем. Наконец последняя гайка завинчена. Саша уже запустил мотор, а я (откуда только силы взялись!) тем временем поднял хвост, подвезал кусты и развернул «фарман» для взлета. Уже на ходу вскочил на плоскость. От неожиданности казаки оторопели, растерялись так, что о стрельбе забыли. Мы прошли над их головами. Вижу, кулачищами грозят, а я им кукиш в ответ показал и тут же обдал свинцовой очередью из пулемета.

— Теперь догоняй, казурал!

Кое-как с сильными переборами в моторе «фарман» вытянул и, набрав высоту, бодро полетел дальше. Но перед самым Уральском мотор опять «зачихал», «закашлялся». Все же на этот раз дотянули до своего аэродрома.

Осада продолжалась...

Приблизительно в это же время, в середине мая, Степанов и я вылетели на поиски 52-й стрелковой бригады, которая оторвалась при отступлении от основных сил. Мы везли приказ о немедленном возвращении бригады в Уральск.

Но откуда начать поиски? Решили прежде всего разведать район станции Деркул. Но прежде чем вылететь, надо было достать горючее. По распоряжению председателя ЧК был произведен тщательный осмотр всех мастерских, аптек и квартир. Все годное и способное гореть, начиная с керосина и кончая эфиром, изъяти и доставили на аэродром. Но результаты столь необычной реквизиции оказались более чем скромными: смеси набралось только на три часа полета. И все же мы вылетели на поиски.

Обследовать приходилось едва ли не каждый встречный хутор. К станции Деркул мы подошли на высоте шестисот метров. Она оказалась занята противником. Район ее кишми кишел войсками белоказачков. С воздуха были видны окопы, по дорогам двигались какие-то конные части. Но чьи—свои или чужие? Сверху разобрать совершенно невозможно. Решили тогда спуститься до высоты ста пятидесяти метров и лететь дальше на север к хутору Железному. Но и там обнаружили казаков. Некоторое время летали над самыми крышами домов, но белые почему-то не обстреливали самолет.

Затем взяли курс на хутор Архангельский. В восьми километрах от него увидели окопы и артиллерийскую батарею, обращенную стволами в сторону станции Деркул. Решили рискнуть. Приземлились на дороге между окопами. Однако на всякий случай мотор держали все время на малом газу. По бокам дороги и дальше в поле лежало много людских трупов вперемежку с лошадиными. По всему чувствовалось, что совсем недавно здесь был сильный бой.

— Неужели это разгром 52-й?—мелькнула у меня тревожная мысль.

В это время со стороны поселка Зелененькое показались четыре всадника. Уже издали на их папах мы заметили широкие красные ленты. Однако это могла быть и мистификация. Подпустив всадников на близкое расстояние, мы только одному разрешили подлететь к самолету, держа других все время под дулом пулемета. После недолгого опроса убедились, что попали к своим. Не успели мы вылезти из самолета, как казаки открыли по нам бешеный шрапнельный огонь.

— Разозлились, что вы к ним по ошибке не сели,—сказал один из всадников. Он помахал рукой, и тотчас откуда ни возьмись показались красные бойцы.

Из разговоров с командиром мы выяснили, что бригада незадолго до нашего прибытия выдержала жестокий бой, продолжавшийся около двух суток. Узнали также, что боеприпасы на исходе, бойцы питаются только кониной и причем без соли, но держатся бодро и убеждены, что вырвутся из окружения.

Передав комбригу пакет и поясняя по карте обстановку, мы через несколько часов покинули бригаду.

Перед вылетом командир попросил нас установить с воздуха точное расположение белоказачьей батареи, сильно беспокоившей наши части своим огнем. Наш самолет взлетел под сильным огнем белых. Пролетев на высоте нескольких метров над вражескими окопами, мы обстреляли белоказачков из пулемета. Затем набрали высоту, отыскивали вражескую батарею и условным сигналом указали ее местонахождение. Красные артиллеристы метким огнем уничтожили батарею противника.

Степанов сделал круг над поселком и покачал крыльями, как бы говоря, дескать, все в порядке, ребята, накрыли казуру.

В июне враг вновь предпринял ряд попыток овладеть городом, но ценой невероятной самоотверженности командиров, бойцов и рабочих Уральск удалось отстоять и на этот раз.

В успешной обороне города немалую роль сыграли и полеты экипажей летчиков нашего отряда. За короткий срок они стали всеобщими любимцами защитников Уральска. И чего-чего только не делал враг, чтобы лишить осажденных воздушной связи с «Большой землей». Отныне мы садились на поле под сплошные разрывы снарядов. Прекрасно помню, как в один из прилетов летчика Степанова вражеская артиллерия выпустила по его самолету около 90 снарядов. Сплошная завеса из артиллерийского и пулеметного огня встречала нас и при подходе к аэродрому. Даже глупыми провокационными слухами враг не брезговал.

Однажды, летя с начальником штаба 22-й дивизии, Степанов сел на вынужденную недалеко от вражеской передовой. К счастью, вовремя подоспел наш конный разъезд. Часть его осталась у самолета, а другая поскакала за подкреплением. Не прошло и получаса, как на поле выпала огромная толпа красноармейцев. Среди них оказалось несколько земляков Степанова. С веселыми шутками бойцы дружно взялись за

★ ОТВАЖНЫЕ ПОМОЩНИКИ ПОЛЯРНИКОВ ★

В. Ф. Бурханов,

заместитель начальника Главного управления Северного
морского пути



С ИМЕНЕМ советских летчиков неразрывно связано изучение и освоение Арктики. Двадцать лет тому назад наши авиаторы совершили первые посадки на дрейфующие льды в районе Северного полюса, создав научно-исследовательскую станцию «Северный полюс-1». За последние же годы они произвели тысячи посадок на дрейфующие льды Центрального полярного бассейна.

Блестящие полеты в высоких широтах показали возросшее мастерство летного состава полярной авиации. Это дало возможность нашим ученым и авиаторам сделать крупнейшие географические открытия в труднодоступной зоне.

В Центральной Арктике и Антарктике ученые бессильны что-либо сделать без летчиков. В этом я наглядно убедился, командуя высокоширотными экспедициями в Арктике и организуя антарктические исследования.

Покорение Арктики и Антарктики под силу лишь мужественным и смелым людям. Здесь самоотверженно работают популярные в стране полярные летчики Герои Советского Союза И. Черевичный, И. Мазурук, И. Котов, М. Титлов, В. Задков, Герои Социалистического Труда штурман Н. Зубов, радист О. Куксин, механик А. Мохов и другие.

От имени советских полярников поздравляю наших славных летчиков и авиационных спортсменов с Днем Воздушного Флота и желаю им дальнейшего укрепления дружбы и сотрудничества с полярниками, учеными, моряками и тружениками Арктики и Антарктики.

В. Ф. Бурханов

самолет и то волоком, то на руках доставили его в расположение своих частей.

Белоказки, осаждавшие Уральск, воспользовались этим случаем и распустили слух, что Степанов якобы попал в плен. Со злыми издевками они кричали нашим бойцам из своих окопов:

— Навозился Степанов махорки! Теперь мы на его спине красную звезду вырежем.

Да, два истрепанных самолета или «воздушные гробы», как иногда мы в шутку называли их, делали огромное дело. Они не только летали на разведку, доставляли медикаменты, продовольствие, боеприпасы и документы, но своими полетами поддерживали в людях боевой дух.

«Воздушные гробы!» Так ли это? Я помню, как одного красноармейца — молодого парнишку едва не избили, когда он по неосторожности пошутил подобным образом.

— Смотри! — угрожающе сказал какой-то здоровенный дядя и сунул ему в нос скрученную из только что доставленной на самолете махорки цыгарку. — Самому гроб будет за такое слово! Чью махру куришь, яви тебя в селезенку?

Парнишка испуганно отшатнулся.

— Вот их, — и дядя указал на летчиков, возившихся у самолета. — Они,

рискуя каждый день на казацкую пику сесть, тебе махру возят.

Каждый знает, что значит табачок для солдата! Курево было своего рода вооружением, и мы делали все возможное, чтобы в нем не сказывалось недостатка у защитников Уральска. Прекрасно помню, как Михаил Васильевич Фрунзе, узнав из доклада одного из членов РВС, что гарнизон сидит без чая, сахара и табака, в первую очередь приказал немедленно доставить в Уральск полный самолет с грузом махорки.

Никогда не забыть защитникам Уральска шестнадцатого июня 1919 года. В тот день на имя М. В. Фрунзе для уральского гарнизона пришла телеграмма от Владимира Ильича Ленина: 16.VI.1919 г.

Вне всякой очереди
Самара и по месту нахождения
Штабгруппы

Командующим группы Фрунзе-Михайлову.

Прошу передать уральским товарищам мой горячий привет героям пятидесятидневной обороны осажденного Уральска, просьбу не падать духом, продержаться еще немного недель. Геройское дело защиты Уральска увенчается успехом.

Предсовоборона ЛЕНИН.

Текст телеграммы молнией облетел все окопы. Приветствие Владимира Ильича сыграло огромную роль в освобождении города, влило в измученных бойцов новые силы и надежды. Когда же до осажденных дошли слухи о том, что им на выручку идет легендарная чапаевская дивизия, пропали остатки всяких сомнений в исходе битвы за город.

11 июля 1919 года части 25-й дивизии прорвались в город Уральск. И в тот же день М. В. Фрунзе телеграфировал Ленину:

11 июля 1919 г.

Сегодня в двенадцать часов снята блокада с Уральска. Наши части вошли в город.

Командующий Южной группой
Фрунзе.

А вечером в штабе Чапаева крепко расцеловал летчика Степанова и сказал:

— Слышал, слышал про тебя, молодец, как ты возил ребятам махру. Молодец, пареня! Заслуживаешь ордена. Побольше бы нам таких! Ладно, будем теперь работать вместе, добьем казуру.

12 июля части чапаевской дивизии совместно с гарнизоном нанесли решительный удар по белому казачеству под стенами Уральска. Чуть свет советские войска перешли речку Чаган и ринулись в атаку. Бой был коротким и стремительным. Враг не выдержал натиска и в беспорядке бежал.

В тот день мы, как говорится, раскошались — заправили баки последними запасами «казанки», нагрузились бомбами и полетели «проводить» казуру в последний путь.

Так был освобожден Уральск, так было положено начало разгрому уральской контрреволюции...

А вскоре разразилась Лбищенская трагедия. На рассвете пятого сентября противник совершил налет на станицу, где в то время располагался штаб 25-й дивизии. Здесь в водах реки Урала погибли В. И. Чапаев и его ближайшие сподвижники. Тяжелую утрату понесли и мы, летчики. При побеге из плена пали смертью героев коммунисты летнаб П. Олехнович и техник С. Жердин. Озверевшие враги живьем сожгли в стогу сена летчика Г. Артамонова.

...Советские войска продолжали гнать врага к Каспийскому морю. Близился завершающий этап борьбы на Южно-Уральском фронте. В январе 1920 года пал последний оплот казачьей контрреволюции — город Гурьев. С взятием Гурьева боевая работа нашего отряда временно приостановилась, и мы возвратились в Уральск. А через месяц, в апреле, наш отряд был переброшен на Туркестанский фронт...

Первый отрезок боевого пути 26-го разведывательного авиаотряда был пройден. Приказом Революционного Военного Совета 4-й армии всему личному составу отряда объявили благодарность, несколько летчиков было награждено орденами Красного Знамени. Но самой большой для всех нас наградой было личное сознание каждого, что в победе советского народа над врагами революции есть и доля нашего участия.

МОДЕЛИ МОЖЕТ СТРОИТЬ КАЖДЫЙ!

АВИАМОДЕЛИЗМ — увлекательное занятие, доступное для всех школьников — мальчиков и девочек, достигших 9—10-летнего возраста.

Авиамоделизм — это путь в авиацию, в технику. Начинается он с постройки летающих и нелетающих моделей планеров, самолетов, вертолетов и др. Строя такие модели, ребята не только знакомятся с принципами полета существующих летательных аппаратов, их конструкций, устройством двигателей, но и приобретают практические навыки работы с инструментами, учатся обрабатывать дерево, металл и другие материалы, чертить и читать чертежи конструкций.

Проектируя и строя сложные модели, они незаметно для себя оказываются обладателями широких знаний, которые позволяют им самостоятельно спроектировать сперва простой планер, а затем рекордный и даже легкий самолет! Интересные и полезные занятия, таким образом, помогают приобрести прочные знания: юный авиаконструктор становится хорошим чертежником, техником.

Авиамоделизм — это первая ступень по пути в технику, в науку и не только в авиационную. Теперь каждый пионер и школьник знает, что выдающийся советский авиаконструктор Герой Социалистического Труда А. С. Яковлев вышел из рядов авиамodelистов. Тот же путь прошел и известный авиаконструктор О. К. Антонов, планеры которого А-2 и А-9 и самолет Ан-2 являются сейчас наиболее распространенными в нашей стране. О. К. Антонов — создатель и конструктор нового пассажирского турбовинтового самолета «Украина» (см. статью на 13-й стр. этого номера журнала).

Конечно, не каждый строитель моделей становится известным конструктором. Из среды авиамodelистов выходят и люди других, также очень нужных народу специальностей и профессий. Среди них мы видим летчиков и танкистов, инженеров и техников, педагогов и научных работников, высококвалифицированных рабочих авиационных предприятий. Десятки тысяч бывших авиамodelистов успешно работают в различных отраслях нашего народного хозяйства.

Авиамodelизм — интересный вид спорта. Уже давно принято считать, что лучшим мерилом достижений той или иной модели является расстояние, которое она может пролететь, время ее пребывания в воздухе, высота полета. А сравнить, скажем, качества двух моделей — это означало провести соревнования и выяснить, какая из них пролетит дальше, дольше и выше. Приходится ли удивляться, что везде, где имелось хотя бы два-три моделиста, совершенно стихийно возникали соревнования. Расши-

ряясь и захватывая в свою орбиту сперва кружки и их объединения, а затем и огромные коллективы спортсменов целых областей, краев и республик, авиамodelные соревнования стали любимым занятием ребят, одной из непреходящих форм существования кружков.

Что же строят моделисты? На этот вопрос трудно ответить кратко, так как их деятельность исключительно разнообразна. От пытливого взора ребят не ускользает ничего из виденного на улице, услышанного в школе. Одно из достижений науки — закон Архимеда — находит в их руках свое воплощение в воздушных шарах, склеенных из бумаги. Наполненные теплым воздухом, раскрашенные в яркие цвета, такие шары, к огромному удовольствию не только ребят, но и взрослых, величаво уходят ввысь, напоминая присутствующим о тех временах, когда на построенных по таким же принципам шарах отважные пионеры науки поднимались в верхние слои атмосферы для их исследования.

Также не забыт прообраз самолета и планера — воздушный змей, как его называли более двух тысяч лет тому назад в Китае. Но в руках авиамodelистов вы не увидите примитивных плоских змеев или бумажных «монахов», с которыми часто бегают младшие ребяташки по дворам. Чаще всего запускаются большие и «серьезные» змеи, имеющие форму коробки (коробчатые змеи), которые обладают значительной тягой и подъемной силой. Они не только в состоянии потянуть за собой по воде лодку или посуху тележку, т. е. заменить обычный парус, но если змею объединить одним тросом в целую гирлянду (змейковый поезд), то они могут поднять вверх человека. На таком огромном воздушном змее поднимался в воздух гениальный изобретатель первого в мире самолета А. Ф. Можайский. Добавляя к такому змею простое устройство в виде тележки, бегущей под напором ветра вверх по тросу змея, называемое «почтальоном», можно доставлять высоко вверх грузы и сбрасывать их сверху; если же вверх по тросу «послать» фотоаппарат, то можно сделать снимок «с птичьего полета».

Более сложными являются модели планеров и самолетов. Они строятся в самых разнообразных вариантах, соответственно тому, что встречается в «большой авиации». Простейшие среди них — схематические модели, имеющие колеса или поплавки.

Модели самолетов имеют воздушные винты и резиновые двигатели, а иногда и более совершенные двигатели. В руках опытных ребят-новичков они пролетают немного, метров 30—50—70. Модель же опытного спортсмена даже в безветрие пролетает от 300 до 1200 метров. Если же модель запу-

скается при восходящих потоках, то нередко она улетает совсем, то есть скрывается из глаз и, продержавшись в воздухе несколько часов, совершает посадку очень далеко от места запуска.

Схематические модели не удовлетворяют многих конструкторов тем, что они непохожи на «взрослый» самолет или планер. Но это не трудно исправить: надо вместо схематических строить фюзеляжные модели, которые имеют корпус и напоминают самолет.

Фюзеляжные модели имеют различные двигатели — от простейших резиновых (в виде скручиваемого резинового жгута) до поршневых и ракет. Некоторые из таких моделей на специальных соревнованиях выпускаются в свободный полет и способны долго держаться в воздухе. Напомним, что всесоюзный рекорд продолжительности полета модели с поршневым двигателем, установленный спортсменом И. Кулаковым, составляет 6 часов и одну минуту! Другой наш спортсмен Г. Любушкин добился подъема своей модели на высоту более 4 километров.

О достижениях наших спортсменов можно было бы говорить много. Но... есть опасность, что тогда вам покажется, что они достигаются легко. Думать так — значит очень и очень ошибаться. Чтобы добиться нового рекорда и вообще хорошего полета модели, спортсмен обязан кропотливо трудиться, упорно изучать основы теории полета модели, настойчиво экспериментировать (делать опыты). Новички должны ставить перед собой вначале очень скромные задачи: обязательно начинать с простых — лучше всего схематических моделей, постепенно, в меру овладения авиамodelной техникой и теорией, переходить к более сложным конструкциям. Схематические модели хороши для начинающих и тем, что они не требуют сложных инструментов или дорогих, малодоступных материалов. Для начала надо иметь хороший (можно нескладной) нож, обычные ножницы, шило, плоскогубцы, молоточек, немного клея, тонкие нитки, несколько листочков папирусной бумаги, немного стальной миллиметровой проволоки, кусочек жести от консервной банки. Этот список впоследствии мы немного расширим.

Невелики требования и к «рабочему месту» авиамodelиста. В светлом углу комнаты должен стоять самый простой стол или широкая доска, положенная на две подставки. Очень важно иметь «советника». Им может быть книга, в которой даны описание, постройка, сборка, регулировка и запуски моделей, или же более опытный товарищ. Некоторые сведения (самые необходимые) вы найдете в последующих беседах.

В заключение нашей первой беседы еще раз подчеркнем, что залогом будущих успехов является упорство в учебе, настойчивый труд.

САМОЛЕТА Як-18

Руль поворота, расположенный на заготовке фюзеляжа, должен быть отогнут вправо (если смотреть на заготовку сверху) на 5 мм. Чтобы отогнуть руль, надо сделать лобзиком пропил А—А, затем размотать хвост модели в

На лезом конце крыла, сверху, приклепываем металлический гребень. Через отверстия в нем проходят поводки, соединяющие корду с трехплечей (центральной) качалкой, изображенной



Перед запуском модели необходимо проверить ее центровку, подвешивая ее на нитке или балансируя на пальцах. Центр тяжести должен находиться в пределах между передней кромкой центроплана и точкой крепления трехплечей качалки к фюзеляжу. Если хвост (или нос) модели почему-либо получился тяжелее и центр тяжести передвинулся, необходимо с помощью свинцовых грузиков правильно отцентровать модель. Без этого она может разбиться с первым же полетом.

При желании улучшить летные качества модели можно сделать крыло более сложным, наклеив на него сверху сосновый лонжерон сечением 5×4 мм (в средней части) и нервюры, составленные из носиков и хвостиков, как показано на листе приложения, после чего обтянуть сверху пергамином или прямо выкройкой крыла (вид сверху), вырезав ее с небольшими припусками.

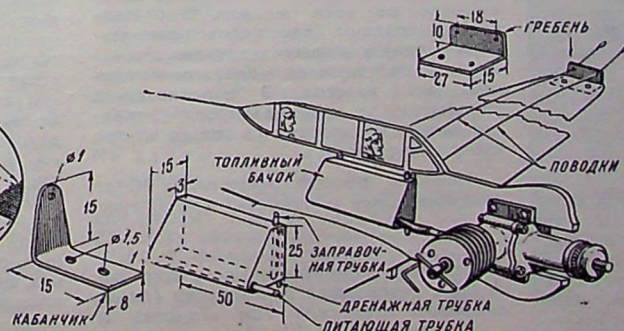


Рис. 1.

Рис. 2.

У АВИАМОДЕЛИСТОВ КИТАЯ

В КИТАЕ авиамоделизм получил широкое развитие только после установления народной власти. После освобождения в Китае была создана специальная организация, задача которой состоит в том, чтобы всеми средствами добиваться подъема спортивно-технического уровня авиамоделизма и превращения его в подлинно массовый вид спорта.

Китайские товарищи начали с того, что в 1952 году провели сборы по подготовке инструкторов и перевели на китайский язык иностранную (в основном советскую) литературу по авиамоделизму. Ныне такие сборы устраиваются ежегодно. В 1953 году в Китае были выпущены первые авиамодельные двигатели, а спустя два года китайские спортсмены получили отечественные образцы двигателей различных категорий; был налажен выпуск авиамодельных посылок, материалов и полуфабрикатов.

В стране начиная с 1953 года периодически устраиваются авиамодельные соревнования. Так, например, в Пекине соревнования проводились пять раз. Первые Всекитайские соревнования состоялись в августе прошлого года.

Организационно авиамоделизм входит в систему Китайского народного оборонно-спортивного общества, в котором имеется отдел авиационного спорта и соответственно — группа, ведающая авиамоделизмом. Эта группа включает инспекторов, занимающихся организационными вопросами, и центральную авиамодельную лабораторию, которая является техническим и методическим

**Б. Мартынов,
мастер спорта**

центром китайского авиамоделизма. В новом здании, которое сейчас строится, помещение ЦАМЛ будет значительно расширено и оборудовано необходимыми станками и приборами. Судя по техническому проекту, это будет первоклассная авиамодельная лаборатория.

Основная масса китайских авиамоделистов — школьники средней школы (начиная с возраста 11—12 лет). Однако за последнее время авиамоделизм получил широкое распространение и в авиационных вузах, причем не только в качестве авиационного спорта, но в основном как одна из форм самостоятельной научной работы студентов и преподавателей. На Всекитайских соревнованиях, например, демонстрировалась радиоуправляемая модель, построенная группой студентов Сианьского авиационного института под руководством преподавателя товарища Тао Као-дзем.

Программа занятий первичных авиамодельных кружков отличается от программы наших кружков главным образом тем, что в нее включено изготовление схематического катапультируемого планера. Планер строят целиком из бальзы или легкого дерева — тунга. Размах его колеблется в пределах 300—400 мм. Запускают такой планер с помощью короткого резинового амортизатора; обычно он достигает высоты до 30 метров, а затем плавно планирует. Изготовление такого планера не сложно, а полет очень красив, благодаря чему такие модели получили широкое распространение среди начинающих моделистов.

Классы моделей, с которыми спортсмены участвуют в соревнованиях, также несколько отличаются от классов, принятых у нас. Например, кроме модели планера типа «А-II» на соревнования допускаются планеры с меньшей нагрузкой на несущую поверхность. По своим параметрам они напоминают модели «А-I». Резиномоторные и таймерные модели также имеют свои подклассы (с меньшей допускаемой нагрузкой), а у таймерных моделей еще отсутствует ограничение литража двигателя в зависимости от веса модели. Эти подклассы созданы как переходные ступени между учебными моделями школьников и спортивными моделями международных классов. В соревнованиях спортсмены с ними выступают самостоятельно и соревнуются только внутри своего подкласса.

Наиболее распространенные в Китае авиамодельные материалы: сосна, тунг,

бальза. Липа употребляется реже, главным образом для долбленых фюзеляжей кордовых моделей. Как конструкционный материал для каркаса модели липа почти не применяется. Авиационной фанеры китайские товарищи не имеют. Сосна немного рыхлая и несколько менее прочная, чем у нас; она выпускается полуфабрикатом, в виде тонких реек сечений широкого сортамента. Рейки напилены очень точно и чисто. Моделист имеет возможность выбрать необходимое ему сечение рейки и ставить на модель без какой-либо последующей обработки. Это, конечно, сильно облегчает труд конструктора и, главное, существенно ускоряет работу. Древесина тунга — легкая, волокнисто-пористая, средняя по твердости между липой и бальзой. Удельный вес тунга $\gamma = 0,2 \div 0,24$. Тунг очень широко применяется как в каркасе, так и для долбленых фюзеляжей. В каркасе его употребляют чаще всего для нервюры, задних и передних кромок, а также в качестве панелей для облицовки криволинейных поверхностей. Древесина тунга суховатая и, пожалуй, слишком хрупкая; она уступает бальзе и даже липе. Однако при умелом использовании тунг может быть прекрасным конструкционным материалом для моделей; выпускается он полуфабрикатом в виде брусков и пластин разной толщины и ширины.

Из твердых пород используются главным образом бук, из которого изготовляют винты для моторных моделей, подмоторные брусья, бобышки и т. д. Авиамодельная резина, выпускаемая в Китае, изготавливается из натурального каучука и имеет различные сечения. Наиболее употребительные из них — 1×1 ; 1×4 и 1×8 мм. Относительная вытяжка резины составляет 7—8 единиц. К сожалению, более подробной характеристики китайской авиамодельной резины у нас сейчас нет, но если судить о ее качестве по конечному результату — полету модели, то надо сказать, что это хорошая резина. Например, модель Тан Ли-дуня, при весьма посредственной погоде, из трех возможных показала три «максимума» (по 3 минуты).

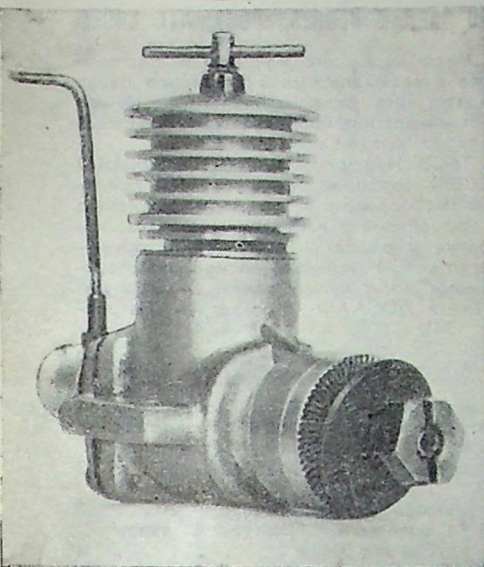
В период с 1953 по 1956 год в Китае были выпущены небольшими сериями двигатели «ЦАМЛ-50», «М5-05КС» и некоторые другие, а также созданы образцы двигателей отечественной конструкции различных категорий. Среди них особенно выделяется «Мир» с рабочим объемом цилиндра 2,47 см³. Этот двигатель выпущен небольшими партиями, как в компрессионном варианте, так и с калильной свечой. По своему техническому совершенству он находится на уровне лучших образцов двигателей первой категории: имеет фонтанную продувку, распределение всасывания посредством золотника на задней крышке картера, шариковые подшипники.

Китайские спортсмены с большим успехом ставят двигатель «Мир» на тай-



Победители соревнований по классу моделей с резиновыми двигателями (слева направо) спортсмен Тан Ли-дунь и его ученик Шо Аль-кан.

Фото автора



Авиамодельный двигатель «Мир».

мерные и скоростные кордовые модели.

Немалый интерес представляет двигатель третьей категории (рабочий объем цилиндра 9,9 см³), изготовленный в нескольких экземплярах. Это высокооборотный форсированный двигатель с зажиганием от калильной свечи. Конструкция его обладает интересными особенностями, из которых главная состоит в том, что это первый известный нам двигатель с рабочим объемом цилиндра до 10 см³, в котором осуществлена фонтанная продувка, кроме того, от других двигателей его отличают малые габариты и малый вес.

Ныне ведется подготовка к серийному выпуску авиамодельного компрессионного двигателя с рабочим объемом цилиндра до 1,5 см³, предназначенного для широкого круга начинающих моделистов. Конструктивно он весьма прост, у него фонтанная продувка, распределение всасывания осуществляется коренной шейкой коленчатого вала; подшипник коренной шейки скользкий. На базе основных его деталей для спортсменов будет выпущен небольшой партией форсированный вариант этого двигателя.

В Китае в ближайшее время намечено построить специализированный завод для массового производства авиамодельных двигателей различных категорий, деталей и агрегатов для летающих моделей. При заводе создается опытное конструкторское бюро, задача которого заниматься не только вопросами модернизации серийной продукции, но и разработкой новых перспективных двигателей и агрегатов для моделей.

Несколько слов о Всекитайских соревнованиях. В них участвовало 15 команд (88 спортсменов) из 12 крупнейших городов Китая, а также из трех авиационных институтов. Была представлена 161 модель, в том числе модели планеров: II категории — 29, III категории —

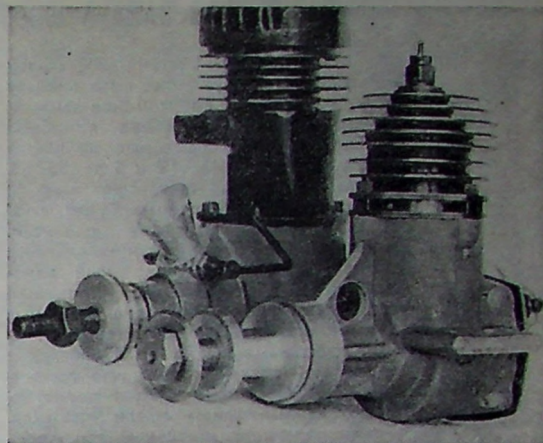
30; резиномоторные модели: II категории — 29, III категории — 29; таймерные модели — 29; кордовые скоростные: I категории — 8, II категории — 2, III категории — 2; кордовые пилотажные — 1, кордовые реактивные — 1, радиоуправляемые — 1 модель.

Соревнования были лично-командные. Командное первенство проводилось по трем классам: моделям планеров, резиномоторным и таймерным. Личное первенство разыгрывалось по кордовым скоростным моделям. Результаты спортсменов, занявших первые, вторые и третьи места в командных соревнованиях, засчитывались в личном первенстве по этим же классам и категориям моделей.

Каждая команда состояла из пяти участников: два — с планерами (один с планером второй категории, другой с планером третьей категории), два — с резиномоторными моделями (соответственно второй и третьей категорий) и один участник с таймерной моделью.

Старты по каждой категории моделей проходили в три тура с максимальным результатом полета для парящих моделей три минуты. Распорядок времени стартов и их процедура соответствовали системе, применяемой у нас до 1956 года.

Соревнования проводились на высоком спортивном и техническом уровне и показали отличные результаты их участников. Так, например, по моделям свободного полета (парящим) результаты лидеров соревнований вплотную подошли к достижениям спортсменов Чехословакии, Венгрии и Польши. Так, модель планера Ли Люй-яна из г. Ухани, резиномоторные модели Шо Аль-кана из г. Пекина и Тан Ли-дуня — студента Сяньского авиационного института, таймерная



Авиамодельный двигатель третьей категории. Рядом двигатель «МБ-05КС».

модель Лю Мин-да — студента того же института — показали в сумме трех туров наибольшие результаты — 540 очков из 540 возможных.

Спортивные показатели кордового старта гораздо скромнее, однако и они весьма показательны, если учесть, что опыт китайских товарищей в этом виде спорта пока невелик.

Уровень технического совершенства представленных на соревнованиях моделей безусловно высок. Для большинства парящих моделей характерны крылья тонкого профиля, несущие стабилизаторы, снабженные фитильным ограничителем времени полета, эластичное крепление крыла конструкции Шерекина-Шпулака на планерах, вертикальный старт и правая спираль на взлете у таймерных моделей, то есть все то, что является сейчас наиболее типичным для моделей мастеров международного класса.

Это весьма положительный факт, говорящий о том, что инструкторы-авиамоделисты на местах хорошо информированы о состоянии современной авиамодельной техники и делают ее достоянием всех моделистов. Изготовлены модели, за редким исключением, аккуратно и точно. Однако некоторые конструкции продуманы неглубоко, и это, пожалуй, слабое место китайских авиамоделистов. Соревнования показали, что без тщательного продумывания конструкции и технологии изготовления моделей высоких спортивных результатов добиться нельзя. Подтверждением этому может служить пример лидеров соревнований Тан Ли-дуня, Лю Мин-да и других, модели которых были отлично продуманы и изготовлены.

Китайские авиамоделисты — молодые спортсмены. У них нет еще достаточно опыта работы на старте, знания спортивной тактики, умения оценить метеобстановку и правильно ее использовать на старте. Однако быстрота, с которой китайские друзья накапливают этот опыт, говорит о том, что очень скоро многие из них станут спортсменами международного класса.

г. Пекин.

В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По парашютному спорту
Ночной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный 8 сентября 1956 г. Г. Володичевой, В. Квасовой и С. Потапенко (СССР). Среднее отклонение от центра мишени составило 19,4 м.

Дневной групповой комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный 29 сентября 1956 г. Н. Ткаченко, С. Митиним и Г. Мартыненко (СССР). Среднее отклонение от центра мишени составило 9,23 м.

По авиамодельному спорту
Скорость полета по кругу 225 км/час модели с поршневым двигателем (объем цилиндра до 2,5 см³), достигнутой 30 сентября 1956 г. Р. Джиббсом (Англия). Прежний рекорд, установленный А. Маркони (Италия), превышен на 10 км/час.

Я внимательно прочитал статьи П. Рывкина и В. Куманина «Что мешает росту мастерства спортсменов-авиамodelистов?» и Е. Найговзина «Учебное пособие для авиамodelьных кружков» («Крылья Родины» №№ 2 и 5 за 1957 г.). Авторы этих статей выдвигают важные вопросы, решение которых будет способствовать дальнейшему развитию авиамodelизма, в частности школьного.

Нечего греха таить: школьный авиамodelизм не получил еще широкого распространения, мало авиамodelьных кружков, не все благополучно с учебными программами для них. Происходит это, на мой взгляд, оттого, что организации ДОСААФ школ плохо пропагандируют авиамodelизм среди учащихся. А ведь развивать школьный авиамodelизм — прямой долг, одна из важнейших задач школьных коллективов ДОСААФ. Именно они призваны быть организаторами кружков. И там, где комитеты Общества серьезно занимаются этим важным делом, достигаются определенные результаты.

В этом убеждает, например, опыт 33-й школы г. Алма-Аты. Здесь комитет ДОСААФ с помощью педагогов и руководителей школы создал авиамodelьный кружок. Было выделено помещение для занятий. Кружковцы своими силами изготовили два столярных станка. На помощь пришел аэроклуб, оснастивший оборудованием школьную авиалабораторию. Клуб позаботился и об инструкторе, который на первых порах проводил занятия. Теперь в школе выращены свои инструкторы — К. Пролиев и другие.

Охотников конструировать и строить летающие модели оказалось немало — 60 школьников. Потребовались авиамodelьные материалы. А их было не так уж много. Тогда решили применить местное растение — чий. Начинаящему авиамodelисту строить схематическую

модель из чия сложнее, чем из бамбука: трудно над «копилькой» загнуть кромки закругления, так как чий ломается, гнется углами, а при подогреве моментально пересыхает (ломается) или загибается. С целью экономии бамбука модели стали строить комбинированно: переднюю и заднюю кромки крыла и стабилизатора изготовляли из сосновых реек, кромки закругления — из бамбука, нервюры крыла — из чия, рейки фюзеляжа — из камыша. Или так: кромки — из чия, закругления — из бамбука. А накопив опыт, решили целиком изготавливать модели из чия.

С введением в учебную программу уроков труда авиамodelьная работа, казалось бы, должна была принять широкий размах. Но это далеко не так. В большинстве школ города нет кружков. Сказывается опять-таки беззаботность школьных организаций ДОСААФ. Во внеучебное время прекрасно оборудованные школьные мастерские — на замке, пустуют, а авиамodelисты-учащиеся не работают из-за отсутствия помещений. Нам кажется целесообразным привлечь к руководству кружками преподавателей ручного труда. Алма-атинский аэроклуб, например, намерен организовать для них семинар.

Часто на совещаниях можно услышать: «органы народного образования не помогают и т. д.» А в действительности получается наоборот: комитеты ДОСААФ не работают с ними в контакте, не используют возможностей школ, станций юных техников, домов и дворцов пионеров, располагающих хорошими авиамodelьными лабораториями и кадрами инструкторов.

П. Горынин,

*инструктор-авиамodelист
аэроклуба*

г. Алма-Ата.

ГДЕ ПРИОБРЕСТИ АВИАМОДЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ?

В нашем районе работает 5 авиамodelьных кружков, двумя из них руковожу я лично. Школьники с увлечением конструируют летающие модели, стремясь достигнуть успехов в любимом деле.

Но развитию авиамodelизма мешают трудности, которые мы не можем сами преодолеть. Строители моделей ощущают острую нужду в авиамodelьных материалах. Негде, например, приобрести стальную проволоку соответствующего диаметра для изготовления корд, и мы вынуждены для этой цели использовать... шелковые нитки. Нет в продаже эмалита, цветных аэролаков, метилового спирта и нитрометана.

Авиамodelистов не удовлетворяет качество посылок № 4. Хотелось бы, чтобы кружковец нашел в этих посыл-

ках казеин в порошке, бруски из липы и бальзы сечением $100 \times 100 \times 1000$ мм, шпон из липы толщиной 1 и 0,5 мм.

Предприятия зачастую выпускают авиамodelьные двигатели низкого качества: встречаются двигатели с незапрессованными шарикоподшипниками (МК-16), во время работы часто отходит винт контрпоршня. Один из двигателей, полученных авиалабораторией Дома пионеров, оказался совсем неисправным.

Когда же, наконец, авиамodelисты будут обеспечены высококачественными двигателями и авиамodelьными материалами?

А. Дейко,

*инструктор райкома ДОСААФ
г. Беломорск.*

Читатель нашего журнала В. Разговоров в своем письме в редакцию писал о том, что авиамodelисты не имеют возможности приобрести горючую смесь для авиамodelьных двигателей.

Тов. Нефоростный (ЦК ДОСААФ СССР) сообщил редакции, что приняты необходимые меры к изготовлению горючей смеси в централизованном порядке и реализации ее через торгующую сеть. Например, московские спортсмены могут купить такую смесь в магазине ДОСААФ (Москва, ул. Петровка, 34).

СОДЕРЖАНИЕ

Слава КПСС	1
А. Колобовников. Развертываем социалистическое современное	3
П. Клопенко. Авиационные спортсмены Краснодона	3
В. Соловьев. Передовой аэроклуб и его люди	4
А. Безденежных. Добиваться новых рекордов!	4
Н. Клименко. Пропагандист авиационных знаний	5
Л. Мазниченко. Наш скромный вклад	5
С. Буденный. Занимайтесь авиационным спортом!	6
Пять лет спустя	6
С. Игнатьев. Уральская закладка	7
К. Вершинин. Умножайте традиции героев-летчиков!	8
А. Рытов. Золотой фонд советской авиации	10
И. Кожедуб. Путь в авиацию лежит через аэроклуб	11
М. Лебединский. В гостях у авиаконструктора О. К. Антонова	13
Ю. Новиков. Так держат!	16
Г. Байдук. Наш трансполярный рейс	17
Г. Залужский. Ветеран советского парашютизма	19
В. Добронравов. На пути в Космос	20
А. Цапава. Летчик-истребитель Валерия Хомякова	23
В. Порай. За власть Советов!	24
Модели может строить каждый!	28
Как построить кордовую контурную модель самолета Як-18	29
Б. Мартынов. У авиамodelистов Китая	30

На 1-й странице обложки: В небе — советские летчики!

На 4-й странице обложки: Вот это летают!

Фото Б. Антонова

К этому номеру приложена вкладка „Контурная кордовая модель самолета Як-18“.

На вкладке — фотографии Б. Вдовенко и А. Арбачаускаса в очерку Ю. Новикова „Так держат!“

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

Сдано в производство 26/V 1957 г.
Г-31649.

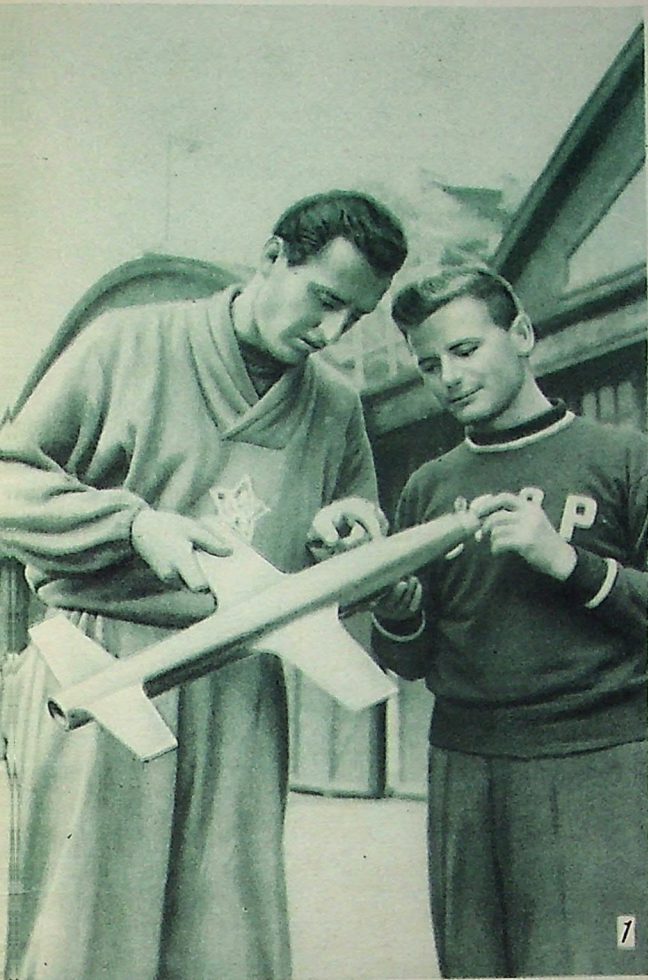
Тираж 35 000 экз.

Бум. 60×92 $\frac{1}{2}$, 2 $\frac{1}{2}$ бум., 5,5 физич. и усл. п. л. 8,2 уч.-изд. л.
Издательство ДОСААФ — Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26.

Подп. к печати 4/VI 1957 г.
Цена номера с прилож. 3 рубля. Заказ 1496

Обложка отпечатана в 3-й типографии Главполиграфпрома „Красный пролетарий“.
Министерство культуры СССР. Главное управление полиграфической промышленности. 13-я типография. Москва, Гариновский пер., 1а.

Пусть крепнет спортивная дружба!



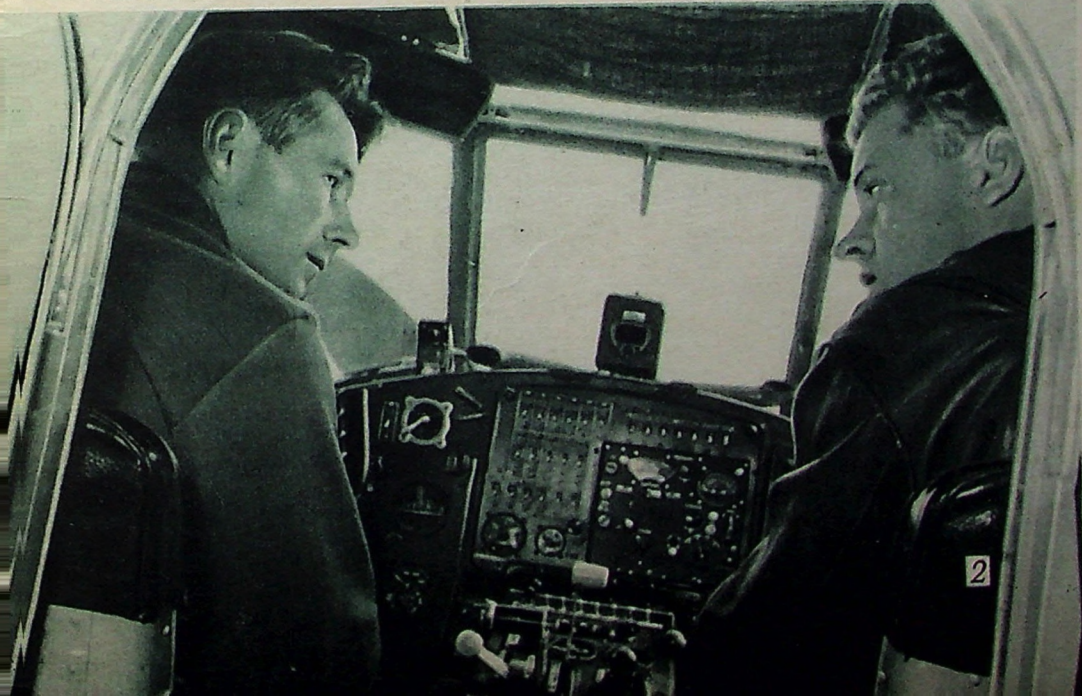
С каждым годом ширятся международные связи советских спортсменов. Наши парашютисты, авиамodelисты, планеристы побывали уже во многих странах, демонстрируя высокий класс советского авиационного спорта. С большим радушием принимали они также гостей, приезжавших из-за рубежа.

В этом году международные спортивные встречи будут еще более многочисленными. Из различных стран Европы приедут в Москву, на чемпионат по таймерным моделям, конструкторы «малой авиации». В свою очередь, наши авиамodelисты побывают в Германской Демократической Республике, Чехословакии, Бельгии. Международные планерные соревнования с участием советских спортсменов состоятся в Чехословакии и Югославии, международные парашютные соревнования — во Франции. Каждая спортивная встреча — это не только состязания в умении, ловкости, выносливости, натренированности. Это живой обмен передовым опытом, это рождение новых творческих связей. Это все более и более крепнущая дружба спортсменов различных стран.

Посмотрите, как внимательно обсуждают деталь конструкции авиамodelи два спортсмена (1). Им есть о чем рассказать друг другу — ведь это абсолютный мировой рекордсмен И. Иванников (СССР) и бывший чемпион мира И. Сладки (Чехословакия). Такая же деловая, профессиональная беседа происходит и в кабине самолета Ан-2 (2). Летчик Центрального аэроклуба СССР В. Антохин объясняет своему чешскому коллеге Ф. Кдеру особенности управления этим самолетом.

Особенно много интересных встреч произошло на состоявшемся в Москве, на Тушинском аэродроме, III первенстве мира по парашютному спорту. Парашютисты разных стран имели полную возможность всесторонне обсудить волнующие их вопросы. Вот молодая болгарская парашютистка Ю. Илиева что-то оживленно рассказывает советскому спортсмену С. Митину (3). Н. Пряхина и польские парашютисты Ю. Вуйчик и А. Хинелярчек (4) решили сфотографироваться вместе, чтобы навсегда осталась память об этой дружеской встрече. Р. Стасевич и В. Марюткин подошли к югославским спортсменам (5) и тут же завязался разговор об устройстве парашютов, о технике парашютного прыжка. Когда же американскому спортсмену Л. Самберсу понадобилось срочно уложить парашют, ему на помощь пришла чемпионка Украины по парашютному спорту Г. Блащук (6). Спортсмены всегда готовы помочь друг другу! Пусть же еще более крепнут связи спортсменов различных стран! Пусть еще теснее и плодотворнее будет их творческая дружба!

Фото В. Антонова и В. Вдовенко



57
П.ЯШ.1303
ТЕХ.ВИДЕОТЕК
11 1 12 48 503

Цена номера 3р.

