



№ 9
СЕНТЯБРЬ
1952

ЗАГОД № 115
1952 г.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

18-е Всесоюзные планерные соревнования



С 4 по 14 августа в Калуге проходили 18-е Всесоюзные планерные соревнования.

На первое место вышла команда Украинской ССР (В. Ефименко, М. Веретенников и И. Лобода) — ей вручен переходящий Кубок Центрального Комитета ВЛКСМ. На втором месте — команда спортсменов-планеристов Московской области (В. Ильченко, А. Самосадова и А. Качалин). Она награждена Кубком Досаафа СССР. Третье место заняли спортсмены Центральной планерной школы (А. Медников, В. Жданов и В. Корнилов).

Звание абсолютного чемпиона СССР по планерному спорту на 1952 год среди мужчин завоевал М. Веретенников (Украина), который в результате многоборья набрал 292 очка. 213,6 очка набрала в сумме многоборья молодая спортсменка-планеристка Н. Слесаренко (Москва). Она завоевала звание абсолютного чемпиона страны по планерному спорту на 1952 год среди женщин.

Замечательного спортивного успеха добилась мировая рекордсменка А. Самосадова (Серпухов). Ею уста-

новлен новый мировой рекорд скорости полета на планере по 100-километровому треугольному маршруту.

Всесоюзные планерные соревнования продемонстрировали возросшее умение советских мастеров безмоторного полета. Однако наши планеристы не успокаиваются на достигнутом. Величайшее событие в жизни советского народа — XIX съезд партии Ленина — Сталина — они ознаменовывают настойчивой учебой, совершенствованием своего мастерства. Советские авиационные спортсмены полны решимости прославить свою любимую Родину новыми замечательными спортивными успехами.

На снимках — сверху (слева направо): В. Ефименко, набравший в сумме многоборья 267 очков и занявший второе место; абсолютные чемпионы СССР по планерному спорту на 1952 год Н. Слесаренко и М. Веретенников; В. Корнилов, занявший первое место по продолжительности парения. Внизу — планеристки (справа налево) Зоя Мареева и Марина Пылаева поздравляют Анну Самосадову с новым мировым рекордом

Фото В. Децисенкова

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ и ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

ГОД ИЗДАНИЯ 3-й

№ 9

СЕНТЯБРЬ 1952 г.

ХІХ СЪЕЗД ВКП(б)

С ЧУВСТВОМ ОГРОМНОГО ВООДУШЕВЛЕНИЯ встретили советские люди постановление Центрального Комитета нашей партии о созыве 5 октября 1952 года очередного XIX съезда ВКП(б).

Порядок дня съезда следующий:

1. Отчетный доклад Центрального Комитета ВКП(б) — докладчик Секретарь ЦК тов. Маленков Г. М.
2. Отчетный доклад Центральной Ревизионной Комиссии ВКП(б) — докладчик Председатель Ревизионной Комиссии тов. Москатов П. Г.
3. Директивы XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы — докладчик Председатель Госплана тов. Сабуров М. З.
4. Изменения в Уставе ВКП(б) — докладчик Секретарь ЦК тов. Хрущев Н. С.
5. Выборы центральных органов партии.

Опубликованы проект директив XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы и проект текста измененного Устава партии.

Созыв XIX съезда — величайшее историческое событие в жизни Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков), в жизни всей советской страны. Съезд подведет итоги замечательных побед нашего народа, достигнутых под испытанным руководством партии Ленина — Сталина, и наметит программу нового, еще более мощного подъема всех отраслей народного хозяйства и культуры Советского Союза.

Характеризуя в своем докладе на XVIII съезде партии внутреннее и внешнее положение нашей страны между двумя съездами, товарищ Сталин указывал, что для Советского Союза эти годы были годами роста и процветания, дальнейшего экономического и культурного подъема, годами борьбы за сохранение мира во всем мире. «Главный итог, — говорил товарищ Сталин, — состоит в том, что рабочий класс нашей страны, уничтожив эксплуатацию человека человеком и утвердив социалистический строй, доказал всему миру правоту своего дела».

За период, истекший со времени XVIII съезда ВКП(б), советский народ под руководством Коммунистической партии, под мудрым водительством великого вождя товарища Сталина добился новых всемирно-исторических побед. Это — период нового триумфа генеральной линии нашей партии, нового творчества всепобеждающих ленинско-сталинских идей.

Еще более возвысился международный авторитет Советского Союза — великой миролюбивой державы, светоча правды, прогресса и демократии. К нашей советской Родине, возглав-

ляющей могучий лагерь борьбы за мир, за социализм, против поджигателей новой войны, с надеждой и упованием обращены взоры всего прогрессивного человечества. В укреплении могущества нашего социалистического государства, в расцвете советской экономики и культуры простые люди всего земного шара видят лучший залог того, что дело мира победит во всем мире.

За годы, прошедшие после XVIII съезда, наша страна сделала гигантский шаг по пути завершения построения социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму. Мирный труд советских людей был прерван нашествием гитлеровских орд. Разгромив в Великой Отечественной войне врага, посягнувшего на честь, свободу и независимость нашей Родины, наш народ вновь развернул грандиознейшую созидательную работу.

В своей исторической речи 9 февраля 1946 года товарищ Сталин сформулировал основные задачи Коммунистической партии и всего советского народа на ближайшее будущее и на более длительный период, начертал величественную программу строительства коммунизма.

По призыву партии советские люди с огромным энтузиазмом принялись за осуществление сталинской программы. Они досрочно выполнили четвертый пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства СССР, значительно превысив предусмотренное им увеличение объема промышленной продукции. Больших успехов достигло социалистическое сельское хозяйство, значительно возрос национальный доход. Все это дало возможность нашему правительству систематически снижать цены на товары массового потребления, непрерывно повышать благосостояние советского народа.

Выполняя предначертания великого Сталина, советский народ смело преобразует природу, осуществляет крупнейшие гидротехнические сооружения на Волге, Днестре и Аму-Дарье. Уже вступил в строй действующих предприятий первенец великих строек коммунизма — Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. Великие стройки сталинской эпохи еще и еще раз свидетельствуют о гигантском росте производительных сил нашей страны, о миролюбии советского народа, все свои помыслы и весь свой вдохновенный труд отдающего созиданию, строительству светлого коммунистического будущего.

Как непохожа жизнь советских людей на то, что происходит в странах капитала! Свертывание гражданского строительства, бешеная гонка вооружений, раздутые военные бюджеты, безработица и нищета миллионов масс трудящих-

ЗАВОД № 115

№

194 г.

ся, — вот что представляет собой капиталистический «образ жизни». В то время как советская экономика находится на небывалом подъеме, экономика буржуазных государств переживает тяжелые потрясения и неудержимо катится вниз.

Новые замечательные перспективы движения нашей страны к коммунизму открывают проект директив XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы и проект текста измененного Устава партии.

Пятый пятилетний план определяет новый мощный подъем народного хозяйства СССР и обеспечивает дальнейший значительный рост материального благосостояния и культурного уровня народа. Он устанавливает повышение уровня промышленного производства за пятилетие примерно на 70 процентов при среднегодовом темпе роста всей валовой продукции промышленности примерно 12 процентов.

Пятым пятилетним планом предусмотрено двукратное увеличение государственных капитальных вложений в промышленность, значительный рост производства черных и цветных металлов, дефицитных видов проката, специальных сталей и сплавов. Общая мощность электростанций увеличится за пятилетие примерно вдвое, а гидроэлектростанций — втрое. Будут введены в действие Куйбышевская гидроэлектростанция на 2 100 тысяч киловатт, Камская, Горьковская, Мингочаурская, Усть-Каменогорская и другие, развернуто строительство Сталинградской и Каховской гидроэлектростанций. Будут обеспечены высокие темпы развития нефтяной, газовой, угольной, химической, а также других отраслей промышленности, дальнейший подъем товарооборота, транспорта и связи, увеличение производства промышленных и продовольственных товаров для населения. Особенное внимание уделено машиностроению, как основе нового мощного технического прогресса во всех отраслях народного хозяйства СССР. Производство продукции машиностроения и металлообработки увеличится за пятилетие примерно в два раза.

Выполнение пятого пятилетнего плана обеспечит новый значительный подъем социалистического сельского хозяйства, намного повысит урожайность всех сельскохозяйственных культур и увеличит общественное поголовье скота.

Весь проект директив XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану пронизан великой сталинской заботой о советском человеке, вдохновенном строителе коммунистического общества. Предусмотренное планом увеличение национального дохода СССР за пятилетие не менее чем на 60 процентов обеспечит дальнейший рост доходов трудящихся, неуклонное снижение розничных цен на предметы массового потребления, рост государственных ассигнований на социальное страхование, расширение жилищного строительства и т. п. К концу пятилетки будет завершен переход от семилетнего образования на всеобщее среднее образование в столицах республик, городах республиканского подчинения, в областных, краевых и крупных промышленных центрах. Будут также подготовлены условия для полного осуществления в следующей пятилетке всеобщего среднего образования в остальных городах и сельских местностях.

Таким образом, пятый пятилетний план является конкретной программой борьбы нашего народа за дальнейший расцвет советской Родины. Выполнение этого плана явится крупным шагом вперед по пути развития от социализма к коммунизму.

Пятилетний план развития СССР на 1951—1955 годы — документ всемирно-исторического значения. «Настоящий (пятый) пятилетний план, — указывается в проекте директив XIX съезда, — вновь демонстрирует перед всем миром великую жизненную силу социализма, коренные преимущества социалистической системы хозяйства перед капиталистической си-

стемой. Этот пятилетний план является планом мирного хозяйственного и культурного строительства. Он будет содействовать дальнейшему упрочению и расширению экономического сотрудничества Советского Союза и стран народной демократии и развитию экономических сношений со всеми странами, желающими развивать торговлю на началах равноправия и взаимной выгоды».

Славной традицией советских людей стало не только выполнять, но и перевыполнять свои народнохозяйственные планы. Лучшим залогом того, что и новый пятилетний план будет выполнен так же успешно, как и все предыдущие, является мудрое руководство Коммунистической партии, вдохновителя и организатора всех наших побед товарища Сталина.

У Коммунистической партии нет других интересов, кроме интересов советского народа. Вся ее деятельность направлена на то, чтобы укреплять могущество социалистической Родины, сделать жизнь советских людей счастливой и радостной.

Организовав союз рабочего класса и трудового крестьянства, Коммунистическая партия добилась в результате Октябрьской революции 1917 года свержения власти капиталистов и помещиков, организации диктатуры пролетариата, ликвидации капитализма, уничтожения эксплуатации человека человеком и обеспечила построение социалистического общества.

«Ныне главные задачи Коммунистической партии Советского Союза, — говорится в проекте текста измененного Устава партии, — состоят в том, чтобы построить коммунистическое общество путем постепенного перехода от социализма к коммунизму, непрерывно повышать материальный и культурный уровень общества, воспитывать членов общества в духе интернационализма и установления братских связей с трудящимися всех стран, всемерно укреплять активную оборону Советской Родины от агрессивных действий ее врагов».

Невиданный политический и трудовой подъем царит сейчас — в дни, предшествующие открытию XIX съезда ВКП(б) — во всех уголках нашей необъятной советской земли. В честь съезда партии трудящиеся принимают на себя новые, повышенные обязательства. В опубликованных Центральным Комитетом Коммунистической партии исторических документах они вдают яркое свидетельство того, что наш народ добьется новых грандиозных успехов на пути к коммунизму. И поэтому еще радостнее, еще вдохновеннее кипит творческий, созидательный труд советских людей.

Вместе со всем народом радостные дни переживает многомиллионная армия советских патриотов — членов Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Перевыполняя производственные планы на предприятиях, борясь за новые успехи в сельском хозяйстве, показывая образцы в учебе, члены нашего Общества вместе с тем стремятся преподнести в подарок XIX съезду партии и свои достижения в овладении военными и военно-техническими специальностями, свои успехи в области спорта. Все свои силы они отдают делу укрепления могущества советской Родины.

К XIX съезду Коммунистическая партия приходит единой, монолитной, тесно сплоченной вокруг своего Центрального Комитета, вокруг великого вождя и учителя товарища Сталина. Наша партия окружена горячей любовью и уважением советского народа, простых людей всего мира. Из края в край нашей любимой социалистической Родины несется клич советских патриотов:

— Под знаменем партии Ленина—Сталина, вперед к победе коммунизма!

К НОВОМУ ПОДЪЕМУ АВИАЦИОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ

ПРОПАГАНДА и распространение военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний, привлечение членов Досаафа к активному участию в военно-массовой и учебной работе является одной из основных задач нашего Общества. Устав Досаафа требует, чтобы первичные организации Общества систематически проводили лекции, беседы и доклады, создавали кружки, учебные группы и курсы по изучению различных оборонных специальностей, организовывали соревнования, оборудовали учебные классы, лаборатории, станции, выставки, витрины. Военно-массовая работа должна составлять главное содержание всей деятельности организаций Досаафа.

Существенным и важным разделом военно-массовой работы являются распространение авиационных знаний, обучение членов Досаафа по избранной ими специальности авиации, развитие массового самолетного, парашютного, планерного спорта, а также авиационного моделизма. Удовлетворить все более возрастающий интерес нашей молодежи к авиационному делу, ее горячее стремление изучить авиационный самолет, научиться конструировать авиамodelи, овладеть летным искусством — почетный долг организаций нашего Общества.

Многие комитеты и организации Досаафа со всей ответственностью относятся к выполнению этого долга. Глубоко осознавая роль и значение авиационной подготовки в укреплении могущества нашего государства, они наряду с другими видами военно-массовой работы большое внимание уделяют вовлечению молодежи в учебные группы по специальностям авиации, в кружки авиаминимума, авиационных модельеров, в спортивные команды парашютистов, планеристов, постоянно заботятся об организации и проведении различных авиационных соревнований.

Неплохих результатов в организации авиационно-массовой работы добились комитеты Досаафа Грузинской ССР, Марийской АССР, Ставропольского края, Пензенской области, г. Коломны. Так, например, при Коломенском городском оргкомитете Общества (председатель т. Бондарев) созданы парашютная и авиамодельная секции, работают спортивные команды парашютистов. Большая забота проявляется здесь о деятельности учебных групп по специальностям авиации. Заместитель начальника аэроклуба т. Злой и инженер аэроклуба т. Семенов проводят методические занятия с руководителями учебных групп, помогают им ценными советами. За короткий срок силами лекторской группы аэроклуба сделано 56 докладов на авиационные темы. Для населения города семь раз организовывался показ парашютных прыжков. Все эти мероприятия благотворно сказываются на достижении успехов в авиационной подготовке членов Досаафа, в пропаганде авиационных знаний среди членов Общества и населения.

Однако, наряду с организациями Общества, уделяющими должное внимание авиационно-массовой работе, еще до сих пор имеются и такие комитеты и организации Досаафа, которые очень слабо или почти совсем не занимаются пропагандой авиации и распространением авиационных знаний. Некоторые республиканские и областные оргкомитеты Общества выпустили из поля своего зрения авиационно-массовую работу, забыли о своей обязанности — помогать молодежи овладевать авиационным делом.

Почти совсем не ведется пропаганда авиационных знаний в ряде организаций Досаафа Карело-Финской ССР. Здесь плохо обстоит дело с подготовкой в учебных группах авиационных мотористов, прибористов, метеонаблюдателей. Не готовятся инструкторы-общественники по парашютному, авиационному.

Медвежегорский районный оргкомитет Досаафа (председатель т. Абрамов) считается в республике одним из наиболее работоспособных. Но и он авиационно-массовую деятельность развернул крайне слабо. В районе существует всего лишь одна учебная группа парашютистов-укладчиков, да и та занимается нерегулярно. Почти полностью отсутствует наглядная агитация по авиационным вопросам. Редко, от случая к случаю проводятся беседы, лекции и доклады.

Не лучше обстоит дело с распространением авиационных знаний и в других районных оргкомитетах Досаафа Карело-Финской ССР. Эти оргкомитеты ничего не предпринимают для того, чтобы создать при первичных организациях Обще-

ства широкий, работоспособный актив, на который можно было бы опереться, пропагандируя военные, в том числе авиационные, знания. К авиационно-массовой работе не привлекаются офицеры запаса, а также воины авиационных частей.

Большие недостатки в пропаганде авиационных знаний, как и во всей военно-массовой работе, допустил Тульский областной оргкомитет Общества (председатель т. Есипов). Здесь пропагандистская работа ведется, как правило, только в городах и районных центрах; колхозные же организации Досаафа ею совершенно не охвачены. Так, например, никакой военно-массовой деятельности не чувствуется в колхозных организациях Общества Белевского, Щекинского, Косогорского и ряда других районов. Совсем забыта в них и авиационно-массовая работа.

Другим недостатком в военно-массовой работе Тульской и некоторых других организаций Общества является отсутствие в ней систематичности, планомерности, целеустремленности. Работа ведется нерегулярно, от случая к случаю и приурочивается, главным образом, к знаменательным датам. Лекции, доклады и беседы, утверждающие первенство нашей Родины во всех отраслях авиационной науки и техники, знающие члены Досаафа и население с замечательными успехами советского Воздушного Флота, достигнутыми под мудрым руководством большевистской партии, товарища Сталина, должны организовываться и проводиться постоянно, по заранее намеченному плану. Учебные группы, кружки, спортивные команды по специальностям авиации, как и по всем другим специальностям, также должны работать систематически, регулярно.

В Тульской, как и в некоторых других областях, не при всех комитетах созданы секции, группы беседчиков и агитаторов. В пропагандистской и военно-массовой работе плохо используются выпускаемые Обществом кинофильмы. Так, например, кинофильм «За массовый авиационный спорт» пролежал на складе несколько месяцев, хотя его демонстрация могла бы принести несомненную пользу в деле привлечения к авиационному спорту широких масс молодежи. Недостаточно оперативно используется также учебная и пропагандистская литература. Она, как правило, залеживается в комитетах, хотя первичные организации Общества порою испытывают в ней острую нужду.

Работникам Тульского аэроклуба сделано несколько докладов и проведено небольшое количество киносеансов в первичных организациях. Но методической помощи инструкторам-общественникам аэроклуб не оказывает. Ни консультаций для инструкторов-общественников, ни совещаний по обмену опытом не проводится.

Все эти недочеты в авиационно-массовой работе привели к тому, что Тульский оргкомитет в первом квартале этого года очень мало сделал для подготовки планеристов, парашютистов, авиационных прибористов, а также инструкторов-общественников по авиационному спорту. В области недостаточно развит авиамоделизм. Особенно плохо обстоит с ним дело в сельской местности.

Свою бездеятельность, а также безинициативность в пропаганде авиации и распространении авиационных знаний некоторые председатели и члены местных оргкомитетов Общества склонны оправдывать отсутствием достаточной материально-технической базы. Такого мнения придерживаются, в частности, отдельные работники оргкомитета Досаафа Северо-Осетинской АССР. «Если бы у нас были необходимые условия, мы бы и пропаганду авиации развернули лучше», — заявляют они, упуская при этом из виду, что ими зачастую не используются даже и те условия, которые имеются. Так, например, на складе этого же оргкомитета сосредоточено большое количество пропагандистской и учебной литературы, а учебная работа в организациях Досаафа республики не развернута... «из-за отсутствия... пособий!» Вся учебная сеть по специальностям авиации здесь ограничивается четырьмя авиационными кружками в г. Дзауджикау. Этим, собственно, ограничивается и вся авиационно-массовая работа, проводимая оргкомитетом Досаафа Северо-Осетинской АССР.

Так же несостоятельны ссылки на отсутствие необходимой материально-технической базы в Тюменской области (председатель областного оргкомитета Досаафа т. Великевич).

В распоряжении областного оргкомитета Общества имеются самолеты, планер, авиамоторы и другое авиационное имущество. Однако это имущество плохо используется в учебных целях, не передается в первичные организации; оно содержится в условиях, мало способствующих его сохранности. В то же время учебные группы по специальностям авиации в этой области занимаются плохо. Так, например, учебные группы парашютистов не охватили всех желающих заниматься этим увлекательным видом спорта. Вовсе отсутствуют учебные группы авиационных мотористов и прибористов, хотя тяга молодежи к овладению этими специальностями очень большая.

Еще хуже поставлена авиационно-массовая работа в Рязанской области. Рязанский областной оргкомитет Досаафа (председатель т. Соколаков) имеет богатые возможности для широкой, массовой пропаганды авиационных знаний. Такие возможности существуют, например, на ряде крупных предприятий — на станкостроительном заводе, швейной фабрике № 1, заводе керамических труб и т. п. Однако даже на этих предприятиях авиационно-массовая работа не ведется, а организации Общества по существу бездействуют.

Плохо занимаются распространением авиационных знаний Рязский и Шилковский районные оргкомитеты Досаафа. В области не получил должного развития авиамоделизм. Только в г. Рязани работает один авиамодельный кружок; в других местах, особенно в сельской местности, авиамodelисты предоставлены самим себе. Ни областной оргкомитет, ни районные оргкомитеты Общества совершенно не заботятся о том, чтобы прививать нашей молодежи конструкторские навыки в области авиации.

Все приведенные факты свидетельствуют о том, что отдельные оргкомитеты Досаафа ослабили пропаганду авиационных знаний, а в некоторых случаях пустили ее на самотек. В результате этого авиационно-массовая работа в ряде мест отстает от запросов членов Общества, не удовлетворяет их стремление овладеть авиационной специальностью, получить навыки в летном деле.

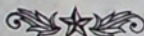
Некоторые местные оргкомитеты Досаафа не используют все организационные формы военно-массовой деятельности, а иногда и смешивают их между собой, что не может не отразиться на ее результатах. Такое смешение организационных форм военно-массовой работы имело место, например, в Тульской области, где комплектование учебных групп проводилось без учета военной подготовки членов Добровольного общества, а обучение в них шло по старым кружковым программам.

Между тем в постановлении Оргкомитета Досаафа СССР «О военно-массовой и спортивной работе в первичных организациях» дается четкое определение учебной группы, как основной формы военной, военно-технической, авиационной и военно-морской подготовки членов Общества, не проходивших военного обучения. Учебные группы создаются с целью дать обучающимся основы общевоинской подготовки, начальные знания и навыки в области военно-технического, авиационного и военно-морского дела.

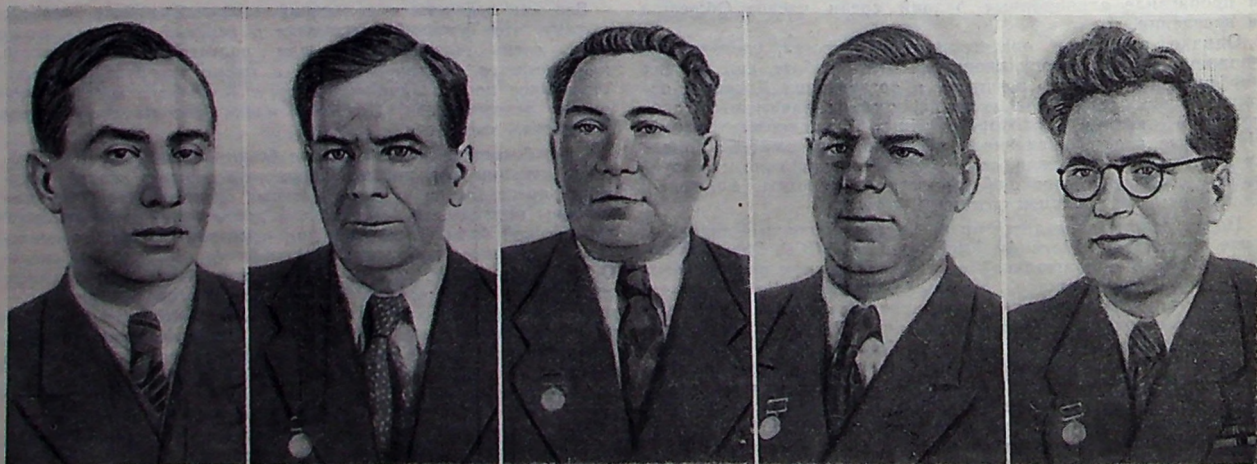
Согласно постановлению Оргкомитета Досаафа СССР для членов Общества, желающих получить начальные знания и навыки в области авиации, создаются учебные группы планеристов, парашютистов, авиамотористов, мастеров по электрооборудованию, авиаприборам, метеонаблюдателей. В каждой области, каждом районе, в каждой крупной первичной организации Досаафа имеются реальные возможности организовать учебные группы по всем перечисленным специальностям авиации. Если такие учебные группы не созданы, то это свидетельствует не об отсутствии желающих в них заниматься (желающих всегда найдется очень много), не об отсутствии руководителей (их также нетрудно подготовить), но лишь об отсутствии инициативы и желания у самих работников местных комитетов Досаафа. То же самое относится и к созданию кружков авиаминимума, имеющих целью дать элементарные знания в области авиации, кружков авиамodelистов, спортивных команд парашютистов и планеристов и т. п.

Одной из серьезных причин отставания авиационно-массовой работы является также и то, что член Оргкомитета Досаафа СССР т. Казьмин и его сотрудники, непосредственно отвечающие за постановку авиационной подготовки, недостаточно уделяют внимания этому важному делу. Бывая на местах, они слабо помогают областным оргкомитетам Общества наладить пропаганду авиации и распространение авиационных знаний среди членов Досаафа и населения, поднять уровень всей авиационно-массовой работы.

Важнейшая задача комитетов Досаафа — не только идти навстречу стремлению многих наших юношей связать свою жизнь с авиацией, но и самим пробуждать у молодежи интерес к летному делу, знакомить ее с выдающимися достижениями советского Воздушного Флота, с его ролью и значением в развитии народного хозяйства нашей страны, в укреплении ее могущества. Подняв на должный уровень авиационно-массовую работу, наиболее эффективно используя все ее формы, оргкомитеты с честью выполняют эту большую и ответственную задачу.



ЛАУРЕАТЫ СТАЛИНСКИХ ПРЕМИЙ



Слева направо: инженеры Д. С. Марков, А. М. Черемухин, А. Э. Стерлин, К. В. Минкнер, С. М. Егер. Премия присуждена за работу в области самолетостроения.

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В БОРЬБЕ С ЯПОНСКИМИ ЗАХВАТЧИКАМИ

А. Никитин,
генерал-полковник авиации

СЕМЬ ЛЕТ прошло с тех пор, как разбитая наголову советскими войсками империалистическая Япония подписала акт о безоговорочной капитуляции.

В историческом обращении к народу 2 сентября 1945 года товарищ Сталин подвел итоги героическим усилиям советских людей в годы второй мировой войны:

«Наш советский народ не жалел сил и труда во имя победы. Мы пережили тяжёлые годы. Но теперь каждый из нас может сказать: мы победили. Отныне мы можем считать нашу Отчизну избавленной от угрозы немецкого нашествия на западе и японского нашествия на востоке. Наступил долгожданный мир для народов всего мира».

В ознаменование победы над Японией Президиум Верховного Совета СССР объявил 3 сентября днем всенародного торжества — Праздником Победы над Японией.

Советская Армия с честью осуществила сталинский план разгрома Квантунской армии — главных сухопутных сил империалистической Японии. В короткий срок были разбиты и взяты в плен отборные вражеские войска. В ходе боевых действий было уничтожено свыше 80 000 японских солдат и офицеров и взято в плен больше 594 тысяч человек.

В составе Советской Армии и Военно-Морского Флота активно участвовала в разгроме империалистической Японии наша авиация. Смелыми ударами с воздуха советские летчики содействовали быстрому продвижению Советской Армии и полному разгрому вражеских войск.

В течение многих лет империалистическая Япония угрожала нашей Родине, предпринимала против нее агрессивные действия.

В 1904 году Япония вероломно, без объявления войны напала на русскую эскадру в районе Порт-Артура. Японские империалисты захватили Южный Сахалин, Порт-Артур, город Дальний и Курильские острова, закрыли для России выходы в Тихий океан, поработили Корею.

Великая Октябрьская социалистическая революция положила начало новой эры человечества. В результате победы революции было создано первое в мире Советское государство.

В тяжёлые годы гражданской войны, когда молодое Советское государство, окруженное со всех сторон врагами, в суровой борьбе отстаивало свое существование, империалистическая Япония вновь напала на нашу страну. В течение четырех лет Япония грабила Дальний Восток и издевалась над советскими людьми.

В феврале 1922 года под Волочаевкой Красная Армия и партизанские отряды нанесли поражение войскам империалистической Японии, а в октябре 1922 года наголову разбил их под Спасском и изгнали из пределов советской земли.

В 1931 году Япония захватила Маньчжурию — огромную территорию, в два с половиной раза превышающую размеры самой Японии. В Маньчжурии японские империалисты развернули усиленные военные приготовления. Особо интенсивно они строили новые аэродромы, одновременно расширяя и улучшая старые аэродромы. Японцы готовили аэродромную сеть для базирования крупных сил авиации. Наибольшее количество аэродромов строилось в районах, прилегающих к советскому Приморью. Все это явно носило характер подготовки военного нападения на советский Дальний Восток.

Враждебная деятельность японского империализма против Советского Союза откровенно и нагло поддерживалась американскими, английскими и французскими империалистами.

29 июля 1938 года японские империалисты совершили разбойничье нападение на Советский Союз в районе озера Хасан. Советская Армия, при поддержке авиации, решительно пресекла провокацию захватчиков и нанесла им полное поражение. Советские летчики оказали значительную помощь наземным войскам, ускорив разгром противника.

Наглость империалистической Японии не имела предела. 11 мая 1939 года японские агрессоры неожиданно напали на заставы Монгольской Народно-Революционной Армии в 20 километрах к востоку от реки Халхин-Гол. Японцы повели наступление с целью захватить монгольскую землю, прорваться на советскую территорию, выйти к Сибирской железнодорожной магистрали и отрезать Дальний Восток. Наступление поддерживалось большим количеством танков и самолетов.

Верный своим международным обязательствам, Советский Союз, согласно договору о взаимопомощи с Монгольской Народной Республикой, выступил на ее защиту.

С мая по сентябрь 1939 года происходили ожесточенные бои между советско-монгольскими и японскими войсками. Советская Армия нанесла ряд тяжелых поражений японским войскам и, наконец, в операции с 20 по 28 августа окружила и уничтожила отборные части Квантунской армии.

В течение всего периода боевых действий в воздухе происходили ожесточенные воздушные бои. С той и с другой стороны участвовало большое количество самолетов. Впервые в истории авиации происходили массовые групповые воздушные бои, в которых одновременно участвовало несколько сотен самолетов.

Много ярких примеров беззаветной храбрости, взаимной выручки в бою показали советские летчики. Незабываемый подвиг совершил Герой Советского Союза Сергей Грицевец. В бою 26 июня

1939 года он увидел, как его товарищ Вячеслав Забалуев выбросился с парашютом из горящего самолета над вражеской территорией. Японский истребитель пытался расстрелять Забалуева. Тогда Сергей Грицевец вместе с двумя другими советскими летчиками бросился на помощь товарищу. Решительной атакой они отогнали японский истребитель. Грицевец, рискуя жизнью, с большим искусством посадил свой самолет рядом с приземлившимся Забалуевым. Усадив товарища за бронеспинку, отважный летчик улетел на свой аэродром на виду у японских солдат.

В воздушных боях над Монголией советскими летчиками впервые был применен новый самолет Поликарпова — истребитель И-153, или «Чайка», как его лобовно прозвали за характерный изгиб крыльев. Ни один японский самолет не имел качеств, какими обладал самолет И-153. Управляемые опытными руками, эти самолеты навели ужас на японских летчиков. Советские летчики-истребители завоевали и удержали за собой господство в воздухе в районе боевых действий. Вражеские бомбардировщики не могли проникнуть в расположение наших войск.

В день начала решительной операции — 20 августа — наши бомбардировщики, под прикрытием истребителей произвели массированный налет на опорные пункты врага, нанесли ему большие потери. Этим в значительной степени было облегчено блестящее выполнение плана по окружению и уничтожению отборных японских войск.

В воздушных боях японцы понесли весьма ощутительный урон. Только за период с 20 по 28 августа 1939 года советскими летчиками было сбито 164 японских самолета. Снова авиация японских империалистов потерпела позорное поражение.

22 июня 1941 года немецко-фашистская армия без объявления войны напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война. На протяжении нескольких лет, почти до самого конца войны, Советский Союз один на один боролся с фашистскими полчищами. Английские и американские реакционеры всячески оттягивали открытие второго фронта. Только к концу войны, в 1945 году, они развернули свое наступление, когда Советская Армия уже решила исход войны, разгромила лучшие войска фашистской Германии и ее сателлитов и победоносно вошла в Берлин, принудив врага к капитуляции.

Под руководством великого Сталина советский народ победил. Период войны в Европе кончился, но на востоке существовал второй очаг войны — империалистическая Япония, которая не отказалась от намерения отторгнуть от СССР Дальний Восток и Сибирь.

После позорного поражения в районах Хасана и Халхин-Гола Япония продолжала увеличивать Квантунскую армию, готовясь к нападению на Советский

Союз. К началу 1941 года в Квантунской армии насчитывалось до 300 000 солдат и офицеров. К концу 1941 года в Маньчжурии — на подступах к Советскому Союзу — была сосредоточена почти миллионная армия, около 1 000 танков, до 1 500 самолетов, три четверти всей японской кавалерии.

Японские агрессоры готовились напасть на нашу страну летом 1942 года. Советский Союз вынужден был держать весьма крупные силы на охране дальневосточных границ. Этим империалистическая Япония в значительной степени помогла фашистской Германии, отвлекая на себя часть Советской Армии.

Разгром немецко-фашистских полчищ под Москвой, затем под Сталинградом удержал империалистическую Японию от вторжения на нашу землю. Но Япония не отказалась от своих захватнических планов, а только отложила их до более благоприятного момента. При этом она исходила из того, что в ходе войны на Тихом океане ее сухопутная армия не понесла значительных потерь, а Квантунская армия в Маньчжурии была полностью укомплектована и снабжена всей необходимой техникой и оружием.

Как известно, после капитуляции фашистской Германии Япония не прекратила военных действий, она стояла за продолжение войны и отказалась сложить оружие. Тогда Советское правительство, верное обязательствам, принятым на Крымской конференции, объявило 8 августа 1945 года войну главному союзнику фашистской Германии — империалистической Японии. Весь советский народ единодушно одобрил решение правительства; слишком глубоки были в народе воспоминания о злодеяниях, которые длительный период совершали японские империалисты против нашей Родины.

9 августа 1945 года на огромном сухопутном фронте (более 4 000 км), на море и в воздухе началось наступление советских войск. Удар осуществлялся одновременно с трех направлений. С северо-запада нанесли удар войска Забайкальского фронта, с севера, в направлении на Харбин, наступали войска Второго Дальневосточного фронта и с востока на Харбин и Гирин — войска Первого Дальневосточного фронта.

В трудных географических условиях приходилось действовать нашим наземным войскам и авиации. Горный хребет Большой Хинган с вершинами до 1 500 метров преграждал путь войскам Забайкальского фронта. Этот край мало населен, пустынен, местами без воды, без путей сообщения. В районах же городов и мест, удобных для ведения боевых действий, японская военщина построила за годы оккупации сильные оборонительные рубежи и укрепления.

Местность, очень бедная ориентирами, затрудняла ориентировку летчиков, особенно штурмовиков.

К началу вступления Советского Союза в войну с империалистической Японией в Маньчжурии насчитывалось до 1 000 боевых самолетов, которые японцы предполагали бросить против Советской Армии. Но этот замысел осуществить им не удалось. Советская Армия, непрерывно поддерживаемая авиацией, высокими

темпами повела наступление и предприняла быстрый разгром Квантунской армии и японской военной авиации. В первый день боевых действий советская авиация нанесла одновременный удар по многим аэродромам Маньчжурии. Эти налеты сорвали организованное выступление японской авиации.

В ходе операции советских войск было захвачено на аэродромах свыше 600 японских самолетов.

Сосредоточенные удары авиации причинили серьезные потери противнику, сломили сопротивление вражеских войск и содействовали быстрому продвижению Советской Армии. Вот один из примеров действия советской авиации. 10 августа в укрепленном районе вблизи города Хутуо противник оказывал упорное сопротивление. Вызванные бомбардировщики большими группами нанесли по этому району сосредоточенный удар. Наземные войска, поддерживаемые летчиками с воздуха, атаковали противника, подавили его сопротивление и в этот же день заняли город Хутуо. На всех направлениях штурмовики действовали непрерывно в течение всего дня. Отличную поддержку оказали советские летчики танковым соединениям, введенным в прорыв и стремительно продвигавшимся вперед. Прекрасно налаженная связь позволяла по мере необходимости вызывать штурмовики и наводить их на цель.

Все попытки противника организовать планомерный отход срывались стремительными темпами наступления советских войск. Противник не знал покоя от активных и смелых действий советских истребителей штурмовиков и бомбардировщиков. Они сеяли панику в стане врага, обращали в бегство японских солдат.

Штурмовики не допускали подхода резервов противника к полю боя. Над всеми дорогами — грунтовыми и шоссе — действовали охотники-истребители и штурмовики. Они уничтожали автомашины, устраивали пробки на дорогах. Много вражеских эшелонов было уничтожено смелыми советскими летчиками.

16 августа японские войска, вопреки заявлению японского правительства от 14 августа о согласии безоговорочно капитулировать, предприняли на всех направлениях контратаки против советских войск, намереваясь развернуть общее контрнаступление. Но эти атаки были отбиты с большими для врага потерями. В отражении контратак большую помощь оказали штурмовики и бомбардировщики. Они своими действиями сорвали все попытки противника сосредоточить войска для намеченных контрударов.

Немалую помощь наземным войскам оказала транспортная авиация. Быстрые темпы наступления войск по местностям, бедной дорогами, значительно осложнили снабжение. Советское командование решило производить переброску необходимых грузов, боеприпасов, горючего и продовольствия на транспортных самолетах. Днем и ночью, в очень сложных условиях погоды, производились полеты летчиков транспортной авиации, доставляя грузы войскам. Неоднократные попытки японских истребителей помешать действиям транспортной авиации окан-

чивались провалом благодаря энергичным действиям советских истребителей. Транспортная авиация проделала исключительную работу. Все необходимое войскам было подано в нужных количествах и в нужный срок. Ни на одном из направлений не снижался темп наступления войск, особенно танковых соединений, из-за недостатка горючего.

Так летчики транспортной авиации обеспечили точное выполнение сталинского приказа о разгроме Квантунской армии в кратчайший срок.

Но не только перевозкой грузов ограничили действия летчиков транспортной авиации. Они участвовали во многих десантных операциях. Для ускорения разгрома противника и для предупреждения бессмысленных разрушений, которые намеревался произвести ослепленный злобой враг, потребовалось высадить десанты. Многие крупные пункты: Харбин, Гирин, Гензан, Чанчунь, Мукден, Порт-Артур, Дайрен и другие были заняты советскими авиадесантниками. Они смело ликвидировали местные гарнизоны и удерживали занятые пункты до прихода советских наземных войск.

18 августа японские войска начали прекращать организованное сопротивление и стали капитулировать. Вскоре Квантунская армия — эта большая часть сухопутной армии Японии — перестала существовать. Японские империалисты признали себя побежденными. 2 сентября 1945 года в Токио был подписан акт о безоговорочной капитуляции.

Победа Советского Союза над империалистической Японией имеет всемирно-историческое значение. В результате этой победы были вызволены из-под японского гнета народы Маньчжурии и Кореи. Разгром империалистической Японии позволил народам Китая, Северной Кореи и Вьетнама взять свою судьбу в собственные руки и установить в своих странах народно-демократический строй. Советская Армия вернула нашей Родине отторгнутые японскими империалистами исконные русские земли — Южный Сахалин и Курильские острова. Она с честью выполнила задачи, поставленные партией большевиков и Советским правительством.

Ныне американские поджигатели войны усиленно возрождают японские вооруженные силы. Американские империалисты оккупировали Японию и производят с ее территории варварские воздушные налеты на Китай и Северную Корею. Японский народ, попавший в беду в связи с иностранной оккупацией, все решительнее ведет борьбу за независимость своей Родины. В этой мужественной борьбе его поддерживает все прогрессивное человечество во главе с могучим Советским Союзом. Силы мира, возглавляемые великим Сталиным, несокрушимы.

В послевоенный период советские летчики неустанно совершенствуют свое летное мастерство, овладевают новыми высотами авиационной культуры и современной авиационной техники. В составе Советской Армии они бдительно стоят на страже завоеванного мира и созидательного труда советского народа, уверенно идущего к коммунизму.

ПРОВОЗВЕСТНИК ЭРЫ РЕАКТИВНОЙ АВИАЦИИ

К 95-летию со дня рождения К. Э. Циолковского

ВЕЛИКИЙ ВОЖДЬ всех трудящихся товарищ Сталин назвал Константина Эдуардовича Циолковского знаменитым деятелем науки.

Неустанной научной деятельностью Циолковский оказал неоцененную услугу своей горячо любимой Родине и всему человечеству. Своими замечательными трудами он на много лет опередил научные исследования, проводившиеся в других странах, открыл новую страницу в истории авиации — век реактивных самолетов, межпланетных сообщений и внеземных станций.

Всю свою долгую жизнь великий русский ученый Циолковский занимался разрешением насущных проблем управляемого воздухоплавания, аэродинамики и теории реактивного движения. Еще в 90-х годах прошлого столетия, основываясь на своих исследованиях, он определил великое будущее реактивного движения.

Смелость в выборе и постановке научных проблем, независимость и самобытность мысли роднят Циолковского с великими подвижниками передовой русской науки, которые, стойко преодолевая тяготы и лишения, в тяжелые годы царского произвола отважно пролагали путь грядущему.

Константин Эдуардович Циолковский родился 17 сентября 1857 года в семье лесничего. С ранних лет он проявлял склонность к изобретательству. В девятилетнем возрасте, после перенесенной скарлатины, мальчик стал плохо слышать и не мог учиться в школе. С непостижимым упорством он принялся за самообразование. Видя в сыне недюжинные способности и большую страсть к изобретательству, родители отправили его в Москву для завершения домашнего образования и совершенствования в области точных наук.

В Москве Циолковский изучает начальную и высшую математику. Юноша живет впроголодь, но лишения не останавливают его. Он продолжает настойчиво овладевать знаниями и изобретать.

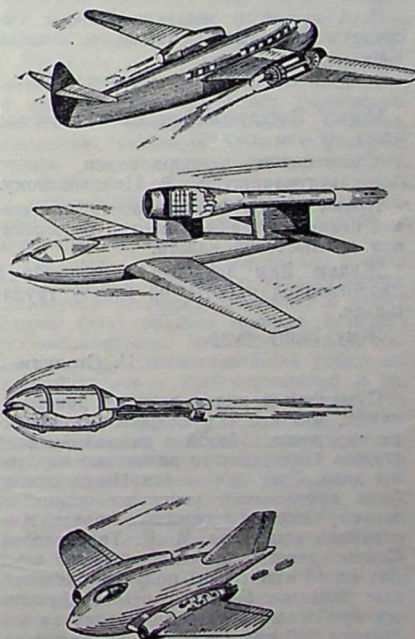
После трех лет учебы в Москве Циолковский возвратился домой и начал добывать себе средства к жизни частными уроками. Занятия с отстающими учениками шли успешно. Это определило выбор профессии. В 1879 году Циолковский сдает экстерном экзамен на звание учителя. Он стал преподавать арифметику и геометрию в Боровском уездном училище. Одновременно молодой ученый занимается научными исследованиями. Его квартира в Боровске становится лабораторией. Написанная здесь большая научная работа Константина Эдуардовича «Механика животного организма» была одобрена Петербургским физико-химическим обществом, и его избирают членом этого общества.

Но в дальнейшем, чем оригинальнее и интереснее становятся труды Циол-

ковского, чем грандиознее и смелее развивается мысль русского изобретателя, тем более недоверчиво и подозрительно относятся к его деятельности высокопоставленные администраторы из императорской академии. Реакционных царских ученых, привыкших принимать на веру все иностранное и душище любое проявление свободной научной мысли в России, не волновала судьба отечественных изобретений.

С огромной радостью встретил гениальный изобретатель весть о Великой Октябрьской социалистической революции. Партия большевиков и Советское правительство создали ученому все условия для плодотворной научно-исследовательской работы. Специальным постановлением правительства ему была назначена персональная пенсия. Наконец-то Циолковский мог целиком посвятить себя научной деятельности. Пришло признание великих заслуг ученого перед наукой.

Руководимая большевистской партией страна переживала невиданный до того экономический и культурный подъем. Небывалого расцвета достигла отечественная наука и техника, развитию которой партия Ленина — Сталина оказывает всемерную и неустанную поддержку.



Ракетные и воздушно-реактивные двигатели (сверху вниз): газотурбинный, пульсирующий, пороховой, прямоточный.

В годы советской власти деятельность великого ученого достигла наивысшего расцвета. Поразительно возросло число его научно-исследовательских работ, расширилась их тематика. Идея Циолковского стали претворяться в жизнь.

Еще в 1883 году великий изобретатель начал работать над проектом цельнометаллического дирижабля. Его работа «Теория и опыт азростата, имеющего в горизонтальном направлении удлиненную форму», в которой теоретически обоснована конструкция дирижабля с металлической оболочкой, была одобрена великим русским ученым Д. И. Менделеевым.

Конструкция дирижабля Циолковского была лучше всех известных в то время типов воздушных кораблей. Ученый предложил сделать оболочку дирижабля целиком из металла, а не из прорезиненной ткани, которая быстро изнашивается. Подъемная сила воздушного корабля Циолковского должна была регулироваться изменением объема оболочки и температуры газа по желанию пилота.

Наш великий соотечественник на несколько лет опередил своим более совершенным проектом конструкцию дирижабля немецкого изобретателя Цепелина. Дирижабли Цепелина были намного сложнее в управлении. Многие детали конструкции дирижаблей Шварца, Цепелина и американских конструкторов носят явные признаки заимствования их у Циолковского.

В период конструирования своего воздушного корабля Циолковский применил своеобразный метод гидростатического испытания на прочность и деформацию оболочки. С этой целью модель испытываемой конструкции в перевернутом положении наполнялась водой. Установив по законам физики подобие силы тяжести воды и подъемной силы газа, ученый без сложных вычислений точно определял нагрузку в разных частях оболочки. Метод гидростатических испытаний, примененный русским ученым, используется ныне во всем мире.

Большую ценность представляют труды К. Э. Циолковского в области аэродинамики. В 1891 году он указал на ошибочность закона Ньютона о нормальном давлении на плоскую пластинку, по которому многие ученые делали вывод о невозможности полета на неподвижных крыльях. Затем Циолковский выдвинул идею постройки самолета с металлическим остовом. В статье «Аэроплан или птицеподобная (авиационная) летательная машина» (1894 г.) ученый дал подробное описание и чертежи такого моноплана, с толстым профилем крыла и обтекаемым фюзеляжем. Аэродинамические формы самолета Циолковского близки к современным и несравнимо лучше более поздних конструкций летательных аппаратов иностранцев — братьев Райт, Сантос-Дюмона, Вуазена и других.

С целью определения точных данных о сопротивлении воздуха при движении тел различной формы Константин Эдуардович построил в 1897 году первую в России аэродинамическую трубу. В конструкцию трубы ученый впервые в мире ввел решетку, выпрямляющую поток воздуха, применяемую ныне во всех странах. Опыты, которые Циолковский смог проделать с помощью аэродинамической трубы, позволили ему найти наиболее рациональные формы крыльев самолетов: продолговатые, треугольные с большой кривизной впереди.

Особую, еще более значительную главу в научном творчестве Циолковского составляют его труды по ракетодинамике. Знаменитый деятель науки является основоположником теории реактивного движения и родоначальником современных жидкостных ракет дальнего действия. Уже в первых своих работах по ракетной технике он указал на реактивный принцип, как единственный из всех возможных принципов движения в безвоздушном пространстве и достижения космических скоростей.

Труды по теории реактивного движения выдвинули Циолковского в ряды величайших ученых мира. Исследуя вопросы ракетоплавания, ученый создает новую главу теоретической механики, устанавливает закон движения тел с переменной массой (ракета, основную тяжесть которой составляет топливо, постоянно изменяется в весе). Огромную работу проделал Циолковский в области выбора наивыгоднейшего топлива и оптимального его запаса для ракет.

В классической работе 1903 года «Исследование мировых пространств реактивными приборами» ученый первым в истории дал теорию полета межпланетной ракеты и схему жидкостного реактивного двигателя. «...В качестве исследователя атмосферы, — писал Циолковский, — предлагаю реактивный прибор, т. е. род ракеты, но ракеты грандиозной и особенным образом устроенной». В своем приборе он предусмотрел использование жидкого кислорода, газовые рули для управления полетом, охлаждение двигателя топливом.

Многие работы Константина Эдуардовича посвящены авиационной реактивной технике. Так, в работе «Ракетоплан» (1930 г.) ученый говорит о возможности построения самолета с воздушно-реактивным двигателем компрессорного типа. Здесь предусматривается использование для сжатия воздуха скоростного напора при больших скоростях.

Исследуя тайны реактивного полета, Циолковский приходит к дерзновенным, но основанным на строгом научном расчете выводам. Он пишет о возможности создания спутника Земли, внеземной станции, которая будет играть большую роль в развитии науки. Она позволит людям проникнуть за пределы атмосферы, постигнуть тайну космических лучей. Внеземная станция послужит отправным пунктом для межпланетных путешествий, для использования на благо трудящегося человечества неисчерпаемой солнечной энергии.

Как непохожи эти светлые мечты великого русского ученого на людоедские

планы американских гангстеров от науки, которые кричат на весь мир о разработке проектов внеземных станций и атомных баз для контроля над миром.

В результате настойчивых исканий Циолковский создает научный труд «Космический поезд», в котором разрабатывает составные ракеты. Принцип его изобретения состоит в следующем: когда крайняя секция ракеты израсходует топливо, она автоматически отцепляется, остальные мчатся дальше. То же затем происходит со следующей секцией.

Труды по реактивной технике как бы венчают всю научную деятельность великого ученого. Полный благодарности к большевистской партии и советской власти Циолковский обращается с письмом к товарищу Сталину:

«Мудрейший вожьд и друг всех трудящихся, товарищ Сталин!

Всю свою жизнь я мечтал своими трудами хоть немного продвинуть человечество вперед. До революции моя мечта не могла осуществиться.

Лишь Октябрь принес признание трудам самоучки; лишь Советская власть и партия Ленина — Сталина оказали мне действительную помощь. Я почувствовал любовь народных масс, и это давало мне силы продолжать работу, уже будучи больным. Однако, сейчас болезнь не дает мне закончить начатого дела.

Все свои труды по авиации, ракетоплаванию и межпланетным сообщениям передаю партии большевиков и Советской власти — подлинным руководителям прогресса человеческой культуры. Уверен, что они успешно закончат эти труды.

Всей душой и мыслями Ваш, с последним искренним приветом всегда Ваш

К. Циолковский».

Иосиф Виссарионович Сталин послал ответ на это письмо:

«Знаменитому деятелю науки товарищу К. Э. Циолковскому.

Примите мою благодарность за письмо, полное доверия к партии большевиков и Советской власти.

Желаю Вам здоровья и дальнейшей плодотворной работы на пользу трудящихся.

Жму Вашу руку.

И. Сталин».

С радостью видел великий ракетодинамик, что его последователи и ученики окружены заботой и вниманием всей страны. Они успешно развивают начатое им дело. Еще при жизни Циолковского были произведены успешные опыты по запуску метеорологических ракет конструкции инженера М. К. Тихонравова. Сейчас ракеты для исследования верхних слоев атмосферы получили дальнейшее развитие. Ракеты с регистрирующими приборами уже поднялись на высоту до 200 километров, а составные ракеты, предложенные Циолковским, — до 400 километров. Плодотворно работали над совершенствованием ракетного дела Ф. А. Цандер, профессор В. П. Ветчинкин, Ю. В. Кондратьев. Циолковский руководил научными группами советских

Циолковский

С высоты бесчисленных километров
К нам на землю свет бросают
звезды...

Он глядит на Марс:
Какие ветры
Там гудят сейчас?
Какой там воздух?

Над столом неярко лампа светит.
Допоздна над картами Вселенной,
Намечая путь своей ракете,
Он сидит, ученый вдохновенный.

Он в грядущем, словно наяву,
Видит, как ракеты над Калугой
Взвильсь,
разрывая синеву...

Пишет он письмо вождю и другу —
Сталину великому,
в Москву.
Устремляя взор свой в даль веков,
Принимая в будущем участие,
Он передает судьбу своих трудов
Партии большевиков,
Советской власти...

★

Все сбывается, о чем мечтал он.
Звук опережая,
в небе пашем
Птицы из могучего металла
Мчатся всех быстрее,
выше,
дальше.

Слава мысли, мужеству и силе,
Победившим даль и высоту!...
Это жизнь сама летит на крыльях,
Обогнав крылатую мечту!

Юрий Каленецкий

ученых, изучавших реактивное движение.

Особенно далеко вперед шагнула реактивная авиация за последние годы. 15 мая 1942 года советский самолет с жидкостным реактивным двигателем совершил первый в мире полет. Прошло несколько лет, и сталинские соколы добились новой замечательной победы. Впервые в истории авиации полковник Полунин выполнил на реактивном самолете индивидуальный высший пилотаж, а группа полковника Храмова — групповой. В Дни Воздушного Флота в небе над Тушином реактивные самолеты выполняют труднейший пилотаж на встречах курсов.

Сбылись пророческие слова знаменитого деятеля науки Константина Эдуардовича Циолковского о том, что «за эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных...» Сбудется и другое предсказание великого русского ученого: человечество проникнет за пределы атмосферы и завоеует все околоземное пространство.

Н. Коротеев

ЧЕТЫРНАДЦАТОГО сентября советские люди отмечают День танкистов. Этот всенародный праздник был установлен Указом Президиума Верховного Совета СССР шесть лет тому назад в ознаменование выдающихся боевых заслуг бронетанковых и механизированных войск в Великой Отечественной войне, а также заслуг танкостроителей в оснащении Советской Армии бронетанковой техникой.

Трудящиеся нашей страны, в том числе миллионы членов Досаафа, гордятся отважными советскими танкистами и искусными танкостроителями, с большой радостью чувствуют их в день традиционного всенародного праздника. В учреждениях, на предприятиях, в колхозах, совхозах и других коллективах трудящихся проходят торжественные заседания, посвященные Дню танкистов. На этих заседаниях славные советские танкисты — Герои Советского Союза, ветераны Великой Отечественной войны, рассказывают о горячих боях за Родину, делятся своими воспоминаниями о схватках с врагом. В переполненных залах музеев и других культурно-просветительных учреждений советские люди, рассматривая славные боевые реликвии, знакомятся с героической историей Советской Армии, с бессмертными подвигами наших героев-танкистов.

В эти дни усиливается тяга членов Досаафа к изучению танкового дела. В первичных организациях Общества создаются новые учебные группы по изучению материальной части танка, самоходной артиллерийской установки и ознакомлению с их действиями в основных видах боя. Пропагандисты Досаафа рассказывают трудящимся и членам Общества о героических делах советских танкистов, об устройстве и боевых свойствах советского танка — грозной боевой машины, которую народ дал в руки своих доблестных сынов, воинов Советской Армии, для защиты родной земли.

Советский народ гордится тем, что первенство в изобретении и постройке танка принадлежит нашей стране. Первый в мире проект гусеничного хода представил в 1837 году русский офицер Загряжский. В 1887 году Ф. А. Блинов создал прототип современного гусеничного трактора; лишь 25 лет спустя американец Холт предложил проект полугусеничного трактора. Проект гусеничной бронированной боевой машины был впервые разработан В. Д. Менделеевым — сыном великого русского ученого Д. И. Менделеева. В 1915 году в России был создан опытный образец вездеходной боевой машины, а вслед за этим при участии Н. Е. Жуковского и А. А. Микулина был построен и другой русский танк. Но экономическая отсталость старой России, деспотический



ДЕНЬ ТАНКИСТОВ

реакционный строй и низкопоклонство царских чиновников перед всем заграничным было причиной того, что отечественное танкостроение в то время не смогло развиваться. Танковая промышленность была создана в нашей стране лишь после Великой Октябрьской социалистической революции. В 1920 году по указанию В. И. Ленина на заводе «Красное Сормово» были построены первые советские танки, необходимые для защиты государства рабочих и крестьян.

Развитие отечественного танкостроения, создание советских бронетанковых и механизированных войск неразрывно связаны с именем великого Сталина. Создана Советскую Армию и разрабатывая передовую военную науку, И. В. Сталин определил роль танковых и механизированных войск в современном бою, указал пути их развития и совершенствования.

Товарищ Сталин внимательно следит за развитием советского танкостроения. За годы сталинских пятилеток в нашей стране была создана мощная танковая промышленность. Товарищ Сталин воспитал кадры талантливейших советских конструкторов и танкостроителей и неустанно направлял и направляет их творческие усилия на создание совершенной боевой техники. Благодаря этому боевые качества советских танков всегда оказывались более высокими, чем у танков капиталистических стран.

Партия большевиков, великий Сталин воспитали кадры смелых, мужественных воинов-танкистов, непоколебимо стоящих на защите нашей Советской Родины. По инициативе И. В. Сталина в 1930 году была создана Военная академия бронетанковых и механизированных войск. Для подготовки офицерских кадров созданы также военные танковые училища. Эти военно-учебные заведения выпустили многие тысячи высококвалифицированных офицеров-танкистов, отличившихся боевую технику, беззаветно преданных Родине, коммунистиче-

ской партии, великого вождя народов И. В. Сталина.

В составе Советской Армии бронетанковые и механизированные войска стойко и самоотверженно сражались за Родину. Беспримерную отвагу и героизм проявили советские танкисты в годы Великой Отечественной войны. Они смело уничтожали босую технику и живую силу врага, искусно взаимодействовали с пехотой, артиллерией и авиацией.

В докладе на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями г. Москвы 6 ноября 1941 года товарищ Сталин отмечал: «Наши танки по качеству превосходят немецкие танки, а наши славные танкисты и артиллеристы не раз ображали в бегство хваленые немецкие войска с их многочисленными танками».

В начале войны немцы вырабатывали больше танков, используя захваченную ими промышленность Чехословакии, Бельгии, Голландии, Франции. Товарищ Сталин указал средство, необходимое для того, чтобы свести к нулю превосходство немцев в танках и тем коренным образом улучшить положение нашей армии. «Оно, это средство, — указывал товарищ Сталин, — состоит не только в том, чтобы увеличить в несколько раз производство танков в нашей стране, но также и в том, чтобы резко увеличить производство противотанковых самолетов, противотанковых ружей и орудий, противотанковых гранат и минометов, строить большие противотанковые рвы и всякого рода других противотанковых препятствий».

Выполняя указания товарища Сталина, следуя по начертанному им пути, советский народ свел к нулю временное численное преимущество врага в боевой технике, в том числе и в танках. В ответ на призывы великого вождя танкостроители удвояли свои усилия. По почину саратовских и тамбовских колхозников по всей стране начался сбор средств на боевую технику. Советские патриоты собрали на постройку боевых танков 6 миллиардов рублей: тысячи танков были построены на эти средства. Более 30 тысяч танков, самоходных орудий и бронемашин ежегодно выпускала наша промышленность в течение последних трех лет войны.

Наши бронетанковые и механизированные войска — мощная ударная сила Советской Армии. Они внесли большой вклад в дело победы над врагом в Великой Отечественной войне. Советские танкисты покрыли себя неуязвимой славой во всех великих боях за Родину. Мужественно громили они врага в грандиознейшей битве под Москвой, где был развеян миф о непобедимости немецко-фашистской армии. Громадную

роль сыграли наши танкисты в осуществлении сталинского плана окружения и разгрома немецко-фашистских войск под Сталинградом. В сражении под Курском советские танкисты своими решительными ударами сорвали наступление врага и создали условия для успешного контрнаступления наших войск. Мощными танковыми атаками сопровождалась десять сталинских ударов, которые Советская Армия нанесла по врагу в 1944 году. Вместе со всеми другими войсками Советской Армии наши бронетанковые войска громили врага на полях многих стран Европы, освобождая народы этих стран от фашистского рабства. Танкисты смело громили врага в его логове, штурмовали Берлин. 6300 советских танков участвовало в берлинской операции.

Советские танкисты героически сражались против империалистической Японии. При их активном участии Советская Армия наголову разбила Квантунскую армию, представлявшую главную силу японских империалистов.

Советские танкисты действовали на основе сталинской военной науки, сталинских принципов применения больших масс танков, тесного взаимодействия танков с другими родами войск. Они не знали страха в бою, не щадили своей жизни для спасения Родины. Боевые подвиги танкистов были отмечены высокими наградами. За годы Великой Отечественной войны десятки тысяч танкистов награждены орденами и медалями, 1442 танкиста удостоены звания Героя Советского Союза, 16 танкистов дважды удостоены этого высокого звания. Орденами и медалями награждено более 9000 танкостроителей, многие из них удостоены звания Героя Социалистического Труда.

Отвечая на теплую сталинскую заботу и всенародное внимание, советские танкисты mnoжат свои успехи в боевой и политической подготовке, бдительно стоят на страже мира и безопасности нашей миролюбивой Родины.

В Оргкомитете ДОСААФ СССР

ЦЕННЫЙ ОПЫТ РАБОТЫ ГОРОДСКОГО ОРГКОМИТЕТА



ОРГКОМИТЕТ ДОСААФ СССР принял постановление «О работе Павлово-Посадского городского оргкомитета с председателями первичных организаций Досаафа».

В постановлении отмечаются положительные результаты деятельности Павлово-Посадского городского оргкомитета Досаафа, которых она достигла благодаря большой и кропотливой работе городского оргкомитета с общественным активом.

Большое значение городской оргкомитет придает работе с председателями первичных организаций. Ежемесячно с ними проводятся совещания по вопросам практики организационной и военно-массовой работы, ежеквартальные семинары. В минувшем полугодии на семинарах были изучены вопросы планирования работы, методы создания учебных групп, кружков и спортивных команд, практика организации спортивных соревнований, подготовки заседаний комитета и совещаний актива, порядок ведения учета и отчетности, организация работы по приему в члены Досаафа. Председателям первичных организаций постоянно сообщается о всех мероприятиях городского оргкомитета и о постановлениях вышестоящих органов. Члены городского оргкомитета и его внештатные инструкторы систематически помогают председателям первичных организаций, инструктируют их по разным вопросам работы. Особое внимание уделяется подготовке председателей цеховых организаций.

На своих заседаниях городской оргкомитет систематически обсуждает доклады председателей первичных организаций о выполнении ими своих планов работы, о деятельности учебных групп,

кружков и спортивных команд, о росте рядов Общества и пропаганде военных знаний, о состоянии уплаты членских взносов. Все члены оргкомитета и внештатные инструкторы часто бывают в первичных организациях, помогают председателям в их работе.

Много активистов Досаафа выступает в первичных организациях Общества с докладами, работает в качестве беседчиков, инструкторов, тренеров спортивных команд. Ежеквартально городской оргкомитет проводит собрания городского актива. Он внимательно прислушивается к советам активистов, учитывает и претворяет в жизнь их предложения.

В постановлении отмечается, что в результате большой работы оргкомитета с председателями первичных организаций и со своим активом в Павлово-Посаде растут первичные организации Общества. Успешно идут занятия в учебных группах, кружках и командах.

Оргкомитет Досаафа СССР одобрил деятельность Павлово-Посадского городского оргкомитета Досаафа по руководству первичными организациями и рекомендовал всем организациям Общества широко использовать опыт его работы.

За активное участие в военно-массовой работе ряд председателей первичных организаций и активистов награжден ценными подарками и грамотами. Председатель Павлово-Посадского городского оргкомитета Досаафа В. Смородинкин премирован. Городской оргкомитет Досаафа за правильное и умелое руководство председателями первичных организаций, обеспечивающее разрывание организационной и военно-массовой работы, награжден грамотой Оргкомитета Досаафа СССР.



Лучшие инструкторы-летчики Московского аэроклуба (слева направо): Г. И. Кучеров, В. В. Хоркин, А. В. Тамбиев, Н. И. Фирсов, А. П. Кирюхин и В. С. Монеткин.

Фото В. Тьюкеля

ПЕРВЫЕ успехи

В. Гарлицкий

МНОГИЕ СОВЕТСКИЕ патриоты, своей доблестью и героизмом широко прославившиеся в боях за Родину в годы Великой Отечественной войны, впервые познакомились с военным, авиационным или военно-техническим делом в первичной организации Общества ордена Ленина мясокомбината имени А. И. Микояна.

На мясокомбинате имени А. И. Микояна начал свой трудовой путь славный сталинский сокол Герой Советского Союза Виктор Талалихин. Здесь он окончил школу ФЗУ и работал в одном из цехов, здесь зародилась его любовь к авиации и отсюда комсомолец-патриот получил путевку в Московский аэроклуб.

Свято чтит память героя коллектив комбината. Часто в беседах, лекциях и докладах с чувством гордости и любви работники комбината говорят о вонле-патриоте, совершившем бесстрашный подвиг в годы Великой Отечественной войны.

Молодежь комбината мечтает о том, чтобы стать мужественными авиаторами, каким был комсомолец Виктор Талалихин, стать в ряды сталинских соколов — бесстрашных защитников нашей Родины.

Эти мечты воплощаются в конкретные дела.

Как-то в комитете комсомола собрались юноши и девушки. Зашел разговор о парашютном спорте — спорте смелых и отважных. Во время оживленной беседы созрело решение: создать группу парашютистов. Председатель первичной организации Досаафа Косарев горячо поддержал инициативу молодежи. В цехах заводов были вывешены объявления о записи в группу парашютистов.

Заместитель секретаря комитета ВЛКСМ Нина Ершова первой выразила желание изучить парашют и овладеть этим увлекательным видом авиационного спорта. Она-то и стала самым активным пропагандистом и агитатором, душой учебной группы парашютистов. Вслед за своим вожакom вступили в группу многие юноши и девушки, члены Досаафа. Почти все они — комсомольцы.

Так, в тесном контакте с комсомольцами комитет первичной организации Досаафа комбината создал группу парашютистов. Руководить ею была приглашена Надежда Серегина — инструктор-общественник, имеющая на своем счету около ста парашютных прыжков.



Занятия учебной группы парашютистов первичной организации Досаафа Московского ордена Ленина мясокомбината имени А. И. Микояна. На снимке (слева направо): инструктор Надежда Серегина и слушатели группы Вера Антонова, Виктор Коленкин, Нина Борисова, Наташа Григорьева, Аня Лифанова, Слава Червяков, Апполинарий Богач, Лида Мерзликина, Эля Лалышкина и Борис Котов.

Фото В. Тьюккеля

Нелегко было организовать занятия группы. Юноши и девушки комбината работают на разных заводах, в первой, второй и третьей сменах. Многие из них учатся: кто в школе рабочей молодежи, кто — на вечернем отделении института. Решено было заниматься по воскресеньям.

На первом занятии Серегина рассказала о значении парашютного спорта, о изобретателе парашюта Глебе Котельникове, о рекордах, достигнутых советскими парашютистами, о боевых подвигах советских героев-парашютистов в годы Великой Отечественной войны.

Затем группа приступила к изучению парашюта. Дружно, организованно проходили занятия. Каждое воскресенье по утрам собирались будущие парашютисты и ни разу не было срыва занятий — все являлись точно в назначенный срок. Недалек день, когда Нина Ершова, Борис Котов, Апполинарий Богач и другие молодые энтузиасты-спортсмены сделают свои первые парашютные прыжки с самолета.

Как только начали активно работать учебные группы и кружки, стала расти первичная организация Досаафа. Пока на мясокомбинате не было учебных групп, пока не порадовали своими успехами парашютисты, стрелки, — первичная организация Досаафа была малочисленной и не росла. А теперь, лишь за последние полгода организация выросла более чем вдвое. Члены Досаафа аккуратно платят членские взносы, активно занимаются в различных кружках.

Успех деятельности первичной организации Досаафа комбината был обеспечен, прежде всего, повседневным руководством и помощью парткома. Парторг ЦК ВКП(б) Холевенков повседневно

интересуется деятельностью организации Досаафа, направляет ее работу, помогает в решении трудных вопросов.

Особый подъем в работе организации наступил после того, как руководителя организации Досаафа комбината Карасева заслушали на заседании партийного комитета. Здесь комитет Досаафа получил четкую программу своей работы. Партийный комитет наметил конкретные пути для оживления работы первичной организации Общества, призвал коммунистов активно участвовать в ней, погребовал, чтобы партийные организации заводов и цехов оказывали повседневную помощь председателям комитетов Досаафа, направляли их деятельность.

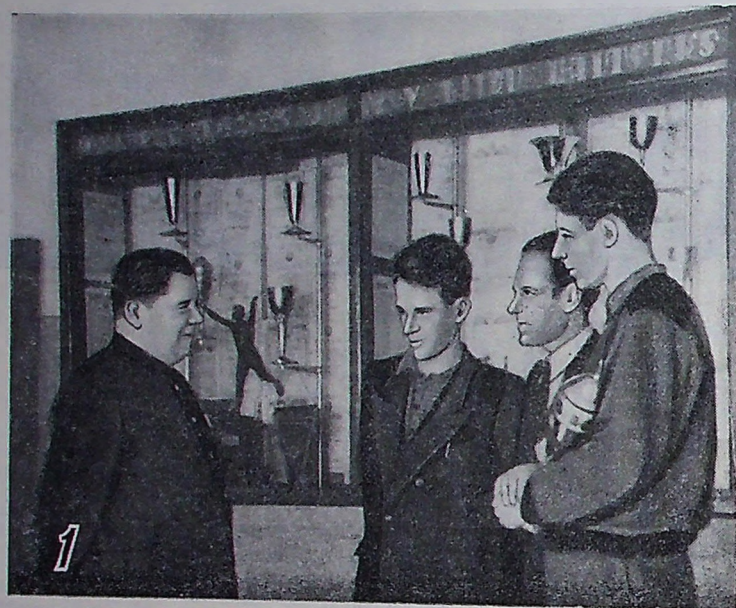
К участию в работе организации Досаафа привлечен широкий профсоюзный актив. На заседаниях заводского профсоюзного комитета не раз обсуждались вопросы, связанные с деятельностью первичной организации Общества.

Одно время очень слабо велась работа в цехе, где председателем комитета Досаафа Смирнов. По предложению Косарева, являющегося членом завкома, на заседании заводского профсоюзного комитета заслушали председателя цехового комитета Кузнецова об участии комитета в работе организации Досаафа. На этом заседании присутствовали также профсоюзные активисты других заводов и цехов. В результате завком мобилизовал внимание всей профсоюзной общественности комбината на необходимость коренного улучшения работы Досаафа.

Много и плодотворно помогает организации Досаафа комитет комсомола.

(Окончание см. на 14 стр.)

В ЛЕКЦИОННОМ зале Таллинского электромеханического техникума есть витрина, на которой размещено 5 вымпелов, 20 серебряных кубков, свыше ста дипломов и почетных грамот. Это — награды, полученные спортсменами техникума за победы на различных соревнованиях. Среди наград — диплом, выданный коллективу Советом Министров Эстонской ССР, грамоты республиканского оргкомитета Досаафа, кубки и призы городского комитета по делам физкультуры и спорта. Представители этой первичной организации Досаафа часто выходят победителями во время спортивных встреч по авиационному, военно-морскому, водному, стрелковому, мотоциклетному и другим видам спорта. На состоявшихся недавно городских стрелковых соревнованиях спортсмены техникума из 16 первых мест завоевали 13.



В ПЕРЕДОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДОСААФА ЭСТОНСКОЙ ССР

Текст и фото В. Денисенкова

Победителям вручены два серебряных кубка и свыше двадцати грамот.

На фото 1 мы видим группу стрелков техникума с полученным ими очередным кубком. После соревнований члены Общества (справа налево) Калдма Арве, Александр Кааресте и Вахтрик Аугуст беседуют с председателем оргкомитета Досаафа Центрального района г. Таллина Владимиром Менч о своих планах на будущее.

Энергично трудятся члены коллектива над созданием материально-технической и учебной базы. Они сами оборудовали спортивный городок, военный кабинет, учебные классы, создали много интересных наглядных пособий. Группа активистов Общества изготовила большую электрифицированную карту, отображающую десять сталинских ударов по врагу. Оборудованы фотоприборы: «В. И. Ленин и И. В. Сталин» — создатели и руководители советских Вооруженных Сил, «Бессмертные подвиги сталинских соколов в годы Великой Отечественной войны», «Досааф — массовая патристическая организация трудящихся нашей страны». Сейчас здесь заканчивается строительство 50-метрового стрелкового тира (фото 2).

В организации Досаафа техникума созданы учебные группы, курсы и кружки, в которых

сотни студентов изучают авиационное, военное и военно-морское дело. Коллективом Досаафа подготовлено много парашютистов, старшин пилотов, мотоциклистов, шоферов и других специалистов. Успешно проходят занятия в учебной группе мастеров по электрооборудованию, которой руководит офицер запаса преподаватель связи Эдуард Мартович Альт.

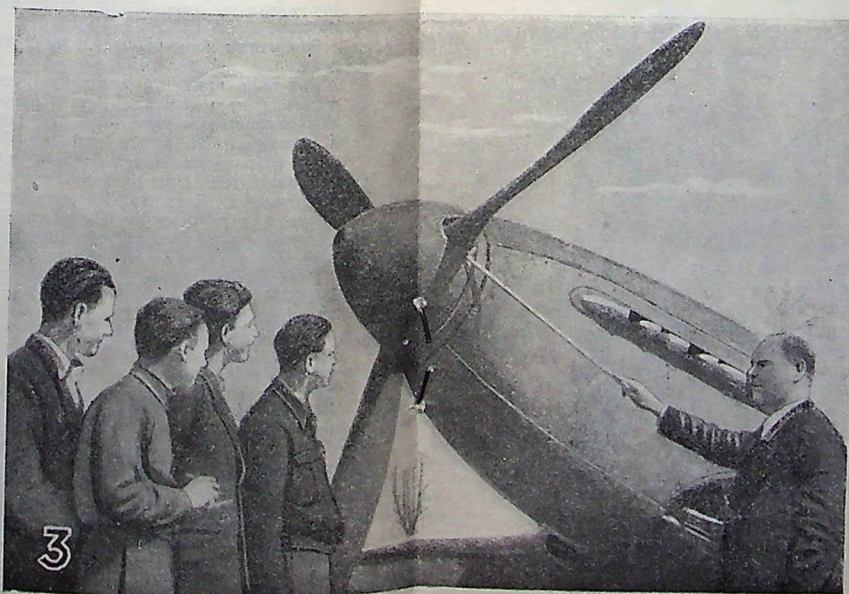
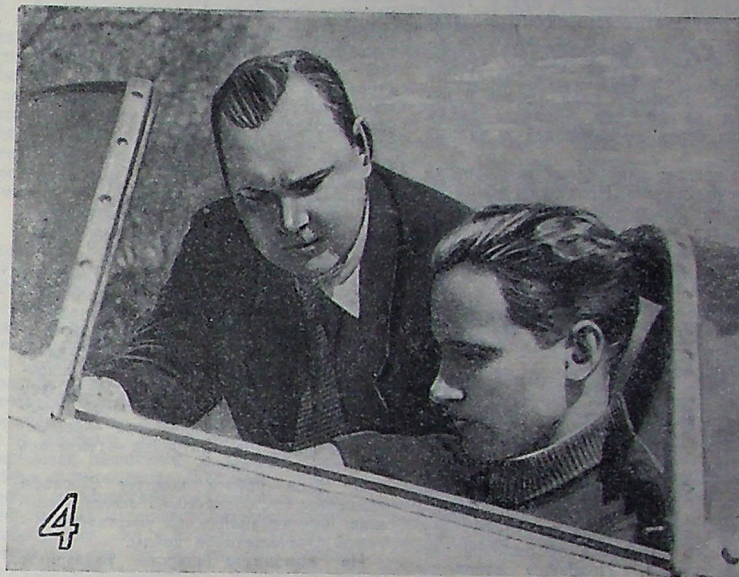
На первом занятии инструктор-общественник ознакомил слушателей группы с устройством самолета (фото 3). Когда теоретический курс был закончен, Эдуард Мартович приступил к практическим занятиям. Вот он старательно объясняет студенту Эльмару Толбак устройство авиационных приборов (фото 4).

Наряду с изучением авиационного дела слушатели учебной группы занимаются строевой подготовкой, стрелковым, мотоциклетным, военно-морским и водным спортом.

Стрелковое дело и строевую подготовку студенты изучают под руководством активиста Общества Александра Петровича Кааресте. Инструктор-общественник уже подготовил несколько десятков опытных стрелков, которые успешно защищают спортивную честь своего коллектива на районных, городских и республиканских со-

ревнованиях. Одна из его воспитанниц — студентка техникума Лаури Айме недавно выполнила норму стрелка II разряда. Девушка мечтает стать снайпером. На очередном занятии Александр Петрович обучает ее технике быстрого перезаряжания винтовки (фото 5).

Активная военно-массовая и спортивная работа первичной организации способствует росту ее рядов, достижению новых успехов в учебе и спорте. В ряды Общества вступили все без исключения студенты и преподаватели техникума. Они принимают деятельное участие в жизни коллектива, овладевают военными специальностями, участвуют в спортивных встречах. Неудивительно поэтому, что эта первичная организация Досаафа является одной из лучших в Эстонии. На ее опыте учатся работать многие коллективы Общества.



ПЕРВЫЕ УСПЕХИ

(Окончание. Начало см. на 11 стр.)

Подавляющее большинство комсомольцев комбината — члены Досаафа. Многие из них занимаются в различных группах и кружках, избраны в комитеты цеховых организаций Общества, являются пропагандистами.

Комитет первичной организации Досаафа работает строго по плану. План этот — результат всестороннего коллективного творчества. Он составляется на основе предложений активистов, обсуждается и утверждается на заседании комитета. Поэтому план реален и направлен на решение основных задач, стоящих перед организацией в данный момент.

Большинство намеченных мероприятий уже осуществлено. Проведены общекомбинатские стрелковые соревнования на первенство заводов и цехов, создана команда для участия в районных соревнованиях по стрельбе, организованы кружки по изучению радио, фото, учебная группа парашютистов, оборудованы классы для занятий. Курсанты учебной группы мотоциклистов сдали зачеты и получили удостоверения.

В плане, в качестве основной задачи, указана организация учебных групп, курсов и кружков, ибо все больше членов Досаафа хотят приобрести военные знания.

Непрерывно ведется работа по увеличению рядов Общества. В недалеком прошлом в первичной организации Досаафа комбината не было даже элементарного порядка в оформлении членов Общества. Подавшие заявления месяцами не получали членских билетов. Часто билеты выдавали без отметок об уплате членских взносов. Агитационно-массовая работа находилась на низком уровне, а те учебные группы и кружки, которые были созданы, владели жалкое существование. Поэтому организация была малочисленной.

Теперь многие из этих недочетов устранены. Заявления рассматриваются в течение двух-трех дней, сразу же после этого выписываются и вручаются членские билеты. Уплата членских взносов оформляется наклеиванием специальных марок. Общие собрания членов Досаафа, доклады, лекции и беседы проводятся систематически.

Комитет Досаафа организовал встречу членов Общества с Героями Советского Союза. Летчики-герои рассказали досаафовцам много интересного о сталинских соколах, участниках Великой Отечественной войны, о героических делах славных защитников нашей Родины, о том, как сейчас, в дни мирной учебы, личный состав армии, авиации и флота охраняет созидательный труд советских людей, идущих под руководством партии Ленина — Сталина к победе коммунизма. Интересные лекции о реактивной технике прочитал летчик майор Старостин.

Члены Досаафа побывали на экскурсиях в Центральном доме авиации и ПВО имени М. В. Фрунзе и Военно-морском клубе.

Активисты Досаафа умело используют такие действенные формы пропа-

ганды, как печать и радио. Многие из них выступают со статьями в комбинатской многотиражке. В одном из номеров многотиражки опубликована заметка А. Орлова — секретаря комитета ВЛКСМ завода первичной переработки. В этой заметке Орлов рассказывает об участии в работе организации Досаафа.

Молодой рабочий Коротков — активист Досаафа — закончил курсы радиостов, учебную группу мотоциклистов, а сейчас занимается в фотокружке. Недавно он выступил перед микрофоном местного радиозула и рассказал о своей учебе. Председатели цеховых комитетов, руководители комсомольских организаций — активисты Досаафа — часто выступают в стениных газетах цехов и заводов, рассказывая о целях и задачах Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Они ведут большую и разностороннюю работу в комбинатском и цеховых комитетах, в кружках и учебных группах.

Четко и слаженно работает комитет первичной организации Досаафа. Каждый член комитета отвечает за определенный участок работы. Член комитета Ахматов — ответственный за подготовку шоферов и мотоциклистов, Машнов руководит стрелковой секцией, Дзюба возглавляет секцию пропаганды. Пчельников и Андрущенко занимаются вопросами учебы по ПВХО. Медведеву поручено заниматься подготовкой стрелков-разрядников, Дорофеевой — подготовкой радистов, Лагутина — секретарь комитета и казначей.

В своей работе комитет Досаафа опирается, прежде всего, на людей, имеющих военные знания, на участников Великой Отечественной войны.

На комбинате широко развернуто социалистическое соревнование за до-

срочное выполнение плана, высокое качество продукции, снижение себестоимости, получение сверхплановых накоплений. Организация Досаафа стремится к тому, чтобы члены Общества, активисты, были передовиками на производстве.

Не случайно на досках почета комбината и цехов мы видим фотографии и активистов Досаафа: электромонтера электроцеха А. Гладкова — капитана стрелковой команды, занявшей первое место на общекомбинатских соревнованиях; рабочего Лешинского, который успешно сочетает свою стахановскую работу с учебой в аэроклубе, и многих других.

За короткое время первичная организация Досаафа Московского. ордена Ленина мясокомбината имени А. И. Микояна добилась весьма ощутимых результатов. Организация значительно выросла, окрепла, стала популярной в коллективе комбината. Работают учебные группы, кружки, появилась материально-техническая база — автомобиль, мотоциклы, парашют, классы для занятий.

Однако не все еще сделано. Работы много. Имеются еще и недостатки, ликвидировав которые, комитет сумеет добиться еще более значительных успехов.

Молодые патриоты нашей Родины горят желанием овладеть военными знаниями, любят авиацию и стремятся стать летчиками, парашютистами, планиристами, авиамоделистами. Для этого они вступают в ряды Досаафа. Своим участием в работе Досаафа наша молодежь помогает большевистской партии, Советскому правительству еще более укреплять мощь нашего социалистического государства.



В Московском городском аэроклубе. Командир парашютного звена дает указания парашютистам-спортсменам перед очередными тренировочными прыжками с парашютом.

Фото В. Тюккеля

К числу важнейших проблем, которые приходилось решать при создании первых летательных аппаратов тяжелее воздуха, относилось управление ими в полете. В равной мере это касалось как самолета, так и винтокрылых аппаратов. В классической схеме летательного аппарата тяжелее воздуха — самолета, созданного нашим соотечественником А. Ф. Можайским, проблема управления разрешена путем постановки специальных отклоняющихся поверхностей — рулей, расположенных в хвостовой части самолета. В привилегии, выданной А. Ф. Можайскому департаментом торговли и мануфактур 3 ноября 1881 г., было записано: «Хвост состоит из плоскостей: горизонтальной и вертикальной; первая может подниматься и опускаться и предназначается для направления снаряда вверх и вниз, а вторая движется вправо и влево и заставляет снаряд поворачиваться в стороны».

Несмотря на то, что принципиально проблема управления самолетом в полете была решена уже давно, вопросы управляемости в наше время продолжают занимать первостепенное место в работе конструктора над созданием новых машин. Самолеты могут иметь высокие или низкие летно-технические характеристики, могут существенно отличаться друг от друга по своей схеме, конструкции, но все они должны быть управляемыми в полете. Полет на неуправляемом самолете невозможен.

Термин «управляемость» понимается как способность самолета менять свое положение в пространстве при воздействии летчика на рули.

Советские конструкторы, проявляющие большую заботу об удобстве работы и

УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ

В. Зайцев,

кандидат технических наук

безопасности летчика, давно научились строить самолеты с хорошей управляемостью. Непревзойденным образом в этом отношении в течение почти тридцати лет являлся учебный самолет По-2 конструкции Н. Н. Поликарпова. Отлично зарекомендовали себя применявшиеся в Великой Отечественной войне самолеты конструкций А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, В. М. Петлякова, А. С. Яковлева, А. И. Микояна, С. А. Лавочкина и других.

Управление современным самолетом достигается принципиально такими же способами, как и ранее. В установившемся прямолинейном полете, например в горизонтальном, все силы, действующие на самолет (вес, тяга двигателя, аэродинамические силы), и моменты сил находятся в равновесии. Если же каким-либо путем нарушить равновесие сил и моментов, то самолет тотчас изменит свое положение в пространстве. Работа органов управления самолетом — рулей — и основана на создании дополнительных неуравновешенных аэродинамических сил, моменты которых заставляют самолет менять свое положение по воле летчика.

К органам управления самолетом относятся руль высоты, руль поворота и элероны. В обычной схеме самолета руль высоты и руль поворота располагаются в хвостовой части фюзеляжа, образуя вместе со стабилизатором и килем хвостовое оперение самолета: стабилизатор с рулем высоты — горизонтальное оперение, киль с рулем поворота — вертикальное. Горизонтальное и вертикальное оперение внешними формами и профилями сечений подобны соответственно крылу и полукрылу. Эти оперения служат для создания аэродинамических сил.

Элероны — отклоняющиеся части крыла — обычно располагаются ближе к концам крыла, у его задней кромки. Конструктор стремится расположить рули и элероны подальше от центра тяжести самолета. Такое размещение рулей и элеронов позволяет летчику управлять самолетом без излишних усилий. Дополнительные силы, возникающие на крыле при отклонении элеронов и действующие на большом плече относительно центра тяжести, создают необходимые моменты для соответствующего изменения положения самолета.

Руль высоты, руль поворота и элероны при помощи шарниров подшпигников шарнирно соединяются со стабилизатором, килем и крылом, неподвижно скрепленными с фюзеляжем. Воздействуя на рули и элероны, летчик заставляет самолет поворачиваться влево-вправо, вверх-вниз, или наклоняться. При одновременном отклонении рулей и элеронов самолет может совершать самые разнообразные движения.

Отклонение руля высоты вызывает на горизонтальном оперении дополнитель-

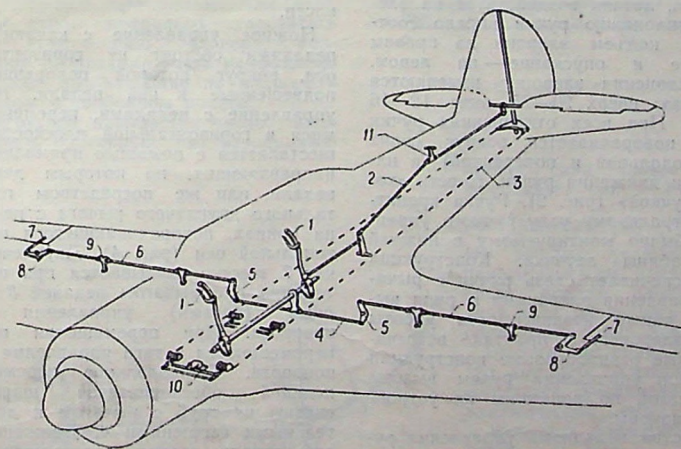


Рис. 1. Схема управления самолетом: 1 — ручки управления; 2 — тяги управления рулем высоты; 3 — трос управления рулем поворота; 4 — тяги управления элеронами; 5 — дифференциальные качалки управления элеронами; 6 — средние тяги управления элеронами; 7 — концевые тяги управления элеронами; 8 — двухплечие качалки управления элеронами; 9 — качалки управления элеронами; 10 — механизм управления рулем поворота; 11 — качалки управления рулем высоты.

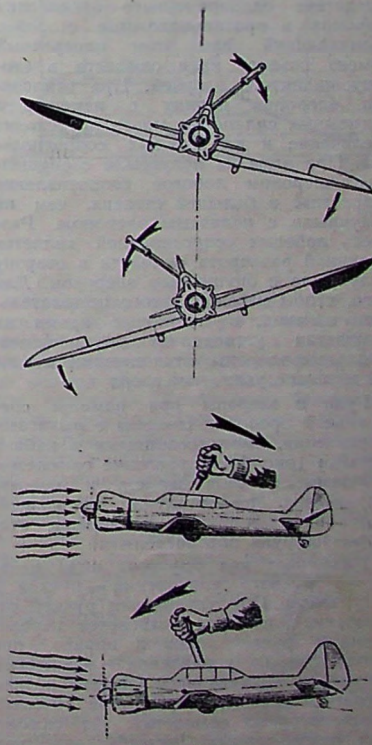


Рис. 2.

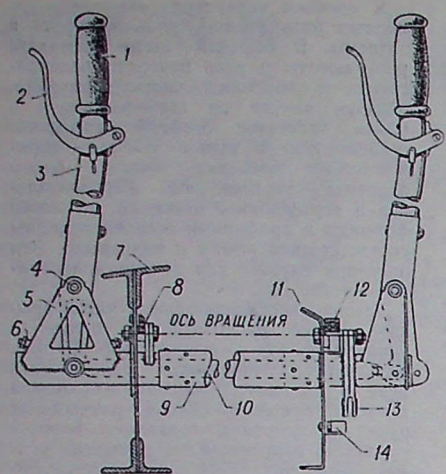


Рис. 3. Установка ручного управления самолета Як-18: 1—ручка; 2—рычаг управления тормозами; 3—труба; 4—болт; 5—кронштейн; 6—упор; 7—передний лонжерон крыла; 8—шарикоподшипник; 9—труба; 10—стальная тяга; 11—задний лонжерон; 12—подшипник; 13—двулучий рычаг управления элеронами; 14—упор.

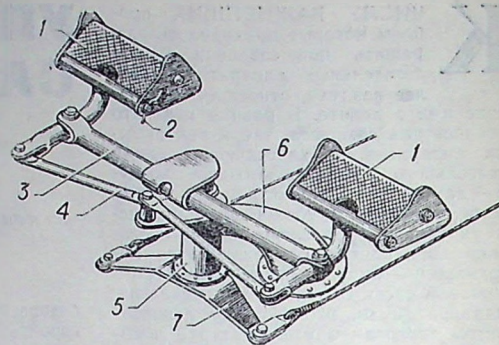


Рис. 4. Механизм управления рулем поворота самолета Як-11: 1—педаль; 2—контроль положения подножек педалей; 3—рычаг педалей; 4—дополнительные стержни; 5—стакан; 6—кронштейн; 7—двулучий рычаг.

ную аэродинамическую силу, которая заставляет нос самолета или подниматься (руль отклонен вверх) или опускаться (руль отклонен вниз).

Руль поворота служит для поворота самолета относительно его вертикальной оси. Отклонение руля поворота влево или вправо вызывает момент, стремящийся развернуть самолет соответственно в левую или правую сторону.

Органами поперечной управляемости являются элероны. Действие элеронов основано на создании разности подъемных сил левой и правой частей крыла вследствие одновременного отклонения элеронов в противоположные стороны. Возникающий при этом поперечный момент создает крен самолета в сторону поднятого элерона. При отклонении элеронов наряду с изменением подъемных сил полукрыльев происходит увеличение и их лобовых сопротивлений. При этом на полукрыле с опущенным элероном лобовое сопротивление возрастает в большей степени, чем на полукрыле с поднятым элероном. Разность лобовых сопротивлений является причиной разворота самолета в сторону полукрыла с опущенным элероном. Для того, чтобы избежать этого нежелательного явления, в настоящее время на самолетах устанавливают дифференциальные элероны, отклоняющиеся вниз на меньшие углы, чем вверх.

Рули и элероны при помощи специальной проводки связаны с рычагами управления, смонтированными в кабине летчика (рис. 1). Управление самолетом включает в себя ручное и ножное управление. Первое служит для воздействия на руль высоты и элероны, второе — на руль поворота.

Различают два основных вида механизма ручного управления — ручкой и штурвалом. При управлении ручкой отклонение элеронов достигается перемещением ручки влево и вправо, при штурвальном управлении — вращением штурвала. Штурвальное управление применяется главным образом на тяжелых многомоторных самолетах. На самолетах одномоторных (истребителях, тренировочных) чаще применяется управ-

ление ручкой, как более легкое и простое. На самолетах учебных и тяжелых (дальнего действия) обычно устанавливается двойное управление.

Ручка управления представляет собой рычаг, изготовленный из тонкостенной дуралюминевой или стальной трубы. Верхняя часть ручки — рукоятка — изготовляется с учетом обеспечения удобства летчику, который держит ее в течение всего полета. К рукоятке обычно крепятся рычаги управления тормозами, кнопка управления оружием и т. д. Специальное крепление ручки обеспечивает ей свободу перемещений как в продольном, так и в поперечном направлении. При отклонении ручки управления «на себя» руль высоты отклоняется вверх, «от себя» — вниз. Углы отклонения руля высоты вверх и вниз достигают 25 и более градусов. Перемещая ручку вправо или влево, летчик воздействует на элероны. Отклонению ручки вправо соответствует подъем элерона на правом полукрыле и опускание — на левом. Углы отклонения элеронов изменяются в пределах: вверх 20—25, вниз 12—16 градусов. При всех отклонениях ручки самолет поворачивается вокруг своих осей (продольной и поперечной) в направлении движения ручки, то-есть «ходит за ручкой» (рис. 2). Ручка крепится к центральному узлу ручного управления, обычно монтируемому в нижней части кабины летчика. Конструкция узла обеспечивает связь ручки с рычагами управления элеронами и руля высоты, а также независимость работы руля и элеронов. В практике встречаются самые разнообразные конструкции механизмов управления рулем высоты и элеронами, но принципы их устройства одинаковы.

Устройство механизма управления рулем высоты и элеронами изображено на рис. 3. Вращение ручки в продольном направлении происходит относительно неподвижной оси, укрепленной на кронштейне вала управления элеронами. Благодаря шарнирному соединению тяга управления рулем высоты перемещается вместе с ручкой. При перемещении тяги вал управления элеронами остается неподвижным. При поперечных

движениях ручки поворачивается только труба управления элеронами (она вращается в своих опорах, укрепленных на стенках лонжеронов).

Предельное отклонение руля и элеронов вверх и вниз контролируется специальными ограничителями. Отклонение руля регулируется ограничителями, расположенными на кронштейне трубы управления элеронами; отклонение элеронов — упором на стенке лонжерона и ограничителем на рычаге управления элеронами.

Механизм ножного управления обычно размещается над полом или под полом кабины летчика. По принципу перемещения педалей ножное управление подразделяется на управление с педалями, качающимися в вертикальной плоскости, и управление с педалями, перемещающимися в горизонтальной плоскости.

Ножное управление с качающимися педалями состоит из горизонтальной оси, вокруг которой поворачиваются подвешенные к ней педали. Ножное управление с педалями, перемещающимися в горизонтальной плоскости, осуществляется с помощью прямолнейных направляющих, по которым движутся педали, или же посредством горизонтального двулучевого рычага с педалями на концах, поворачивающегося на вертикальной оси (рис. 4). Двулучий рычаг 7 жестко связывается при помощи стакана 5 с рычагом педалей 3 и тормозами (тягами) управления рулем поворота. При перемещении педалей перемещаются и тяги управления рулем поворота. Параллельное перемещение педалей обеспечивается шарнирной связью их труб с рычагом и дополнительными стержнями 4. Движению левой педали вперед соответствует отклонение руля поворота влево и, наоборот, движению вперед правой педали соответствует отклонение руля поворота вправо. Угол отклонения руля поворота достигает 30 и более градусов.

Связь между рычагами центрального механизма ручного и ножного управления и рулями, а также элеронами осуществляется при помощи проводки

управления. Проводка ручного и ножного управления бывает гибкой, состоящей из стальных тросов, толстой проволоки или лент, жесткой, обычно выполненной из толкостенных дуралюминовых труб (тяг), и смешанной, состоящей на одних участках из тяг, а на других — из тросов. Тяги обычно делают короткими, не длиннее 2 метров. Их размеры должны соответствовать условиям прочности и не вызывать вибрации.

Каждый из видов проводки имеет свои преимущества и недостатки. Малое трение в соединениях, возможность почти полного устранения люфтов, надежность конструкции делают желательным применение на самолете жесткой проводки. Однако ее вес, превышающий вес гибкой проводки, и трудность обхода оборудования часто заставляют конструктора прибегать к гибкой или смешанной проводке. К достоинствам гибкой проводки, помимо ее малого веса и удобства обхода обо-

удования, относятся также простота конструкции и малые габариты. Существенными недостатками гибкой проводки являются большое трение в местах перегиба тросов и вытягивание тросов при эксплуатации.

У самолетов-истребителей, учебных и т. п. для управления рулем высоты и элеронами обычно применяется жесткая проводка, для управления рулем поворота — гибкая. Необходимыми деталями каждой системы проводки управления, помимо тяг и тросов, являются: в случае жесткой проводки — качалки и направляющие, в случае гибкой — секторы и направляющие. Направляющие необходимы для поддержания проводки и изменения направления ее при обходе оборудования.

Невозможность полета на неуправляемом самолете вызывает необходимость предъявлять особые требования к надежности работы органов управления и уходу за ними. Изогнутость тяг, перекос

направляющих, вследствие их повреждения или деформации крыла и фюзеляжа, могут привести к заеданию тяг проводки управления, сделать самолет неуправляемым. Люфты в проводке управления способствуют возникновению самовозбуждающихся колебаний частей самолета, что может привести к его разрушению в полете.

В инструкции по обслуживанию самолета и уходу за ним указывается, что через 10 часов налета все шарнирные соединения тяг и качалок управления должны быть тщательно осмотрены, промыты и смазаны. Люфты надо немедленно устранять. При обнаружении трещин в узлах подвески рулей и тягах или ворсистости в тросах управления, эти детали необходимо заменять новыми.

Уход за системой управления и своевременное устранение повреждений на земле гарантируют безотказную работу управления самолетом в полете.

ПЕРЕГРУЗКИ ПЛАНЕРА В ПОЛЕТЕ

А. Пьецух

СПОРТИВНЫЙ планер должен быть легким и обладать достаточной прочностью. Для того, чтобы правильно рассчитать конструкцию планера, конструктору необходимо знать наибольшие перегрузки, возникающие на планере в буксирном и свободном полете.

Перегрузкой называется число, показывающее, во сколько раз аэродинами-

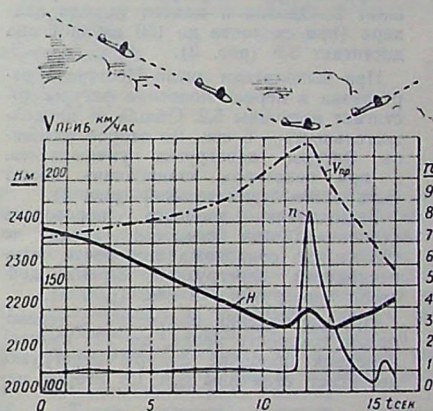


Рис. 2.

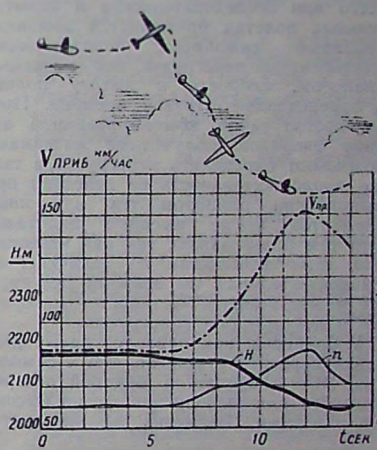


Рис. 3.

ческая сила (обычно берут подъемную силу — Y) больше веса планера (G) ($n = \frac{Y}{G}$).

На режиме установившегося прямолинейного планирования, когда полная аэродинамическая сила равна весу планера, перегрузка равна единице.

Выполнение спиралей и фигур высшего пилотажа сопровождается увеличением аэродинамической силы (рис. 1), и величина перегрузки возрастает.

В парящем полете при спокойном состоянии воздуха, когда скорость и направление движения воздушной массы постоянно меняются, вызывая изменения аэродинамической силы, также появляется перегрузка.

Перегрузка, возникающая в полете, называется эксплуатационной. Чтобы планер не сломался в воздухе или не получил остаточных деформаций, он должен обладать необходимым запасом прочности. Коэффициент безопасности выбирается с учетом повторяемости и продолжительности эксплуатационных перегрузок планера и качества материала. Величина коэффициента определяется нормами прочности. Если, например, планеру предстоит испытывать в полете восьмикратную перегрузку, то прочность его должна рассчитываться примерно на тринадцатикратную перегрузку (13,2). При этом коэффициент безопасности будет равен 1,65.

Как видим, знание величин эксплуатационных перегрузок планеров имеет очень большое значение. Поэтому их исследования, производимые в полете, чрезвычайно важны. С этой целью на планере устанавливается специальный

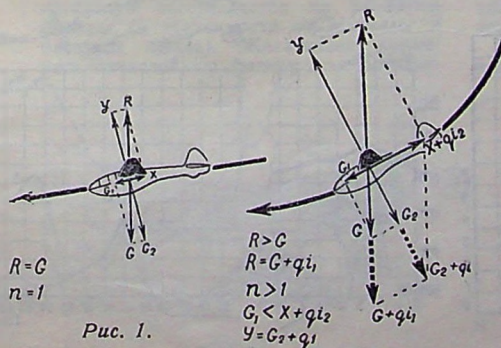


Рис. 1.

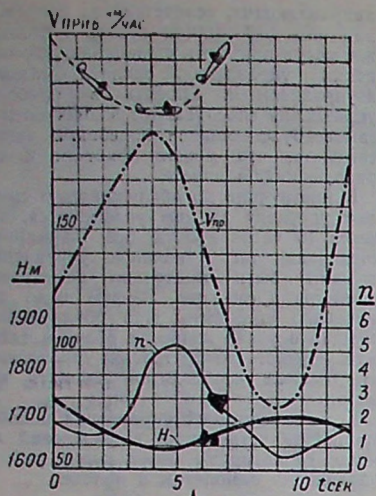


Рис. 4.

прибор — самописец перегрузок. Чаше всего при исследовательских и испытательных полетах применяется комбинированный самописец, записывающий одновременно перегрузки, испытываемые планером, скорость и высоту полета в определенные отрезки времени. Преимущество такой комбинированной записи очевидно: полученные материалы позволяют определить перегрузку, а также продолжительность ее действия при выполнении планером тех или иных элементов фигур высшего пилотажа. Это тем более важно, так как известно, что даже небольшая по величине, но продолжительная по времени перегрузка может вызвать «усталость» материала и деформацию конструкции.

У планеров, как правило, время действия перегрузок меньше, чем у самолетов. Это объясняется быстрой потерей скорости при выполнении фигур высшего пилотажа. Величина же эксплуата-

ционных перегрузок у них, несмотря на относительно малые скорости полета, часто достигает больших значений. Значение аэродинамической силы можно ориентировочно определить по величине центробежных сил, зависящих не только от скорости полета, но и от радиуса поворотов планера. Этот радиус изменяется пропорционально квадрату скорости. В то время, как у самолетов радиус виража исчисляется сотнями метров и даже километрами, у спортивных планеров радиус спирали редко превышает 50–60 м.

Специальные летные исследования прочности одноместного пилотажного планера ПАИ-5 дали возможность определить наибольшие перегрузки, возникающие при выполнении фигур высшего пилотажа, и оказали большую помощь конструкторам при проектировании и расчете прочности учебно-тренировочного парителя ПАИ-6. В частности, выявлено, что в момент вывода из пикирования (при скорости до 215 км/час по прибору) эксплуатационная перегрузка может достигать величины 8.2. Однако общая продолжительность этой перегрузки не превышает двух с половиной — трех секунд (рис. 2).

При штопоре перегрузка не превышает 2. Однако в момент вывода планера (при скорости до 150 км/час) она достигает 3.5 (рис. 3).

При выполнении петли Нестерова перегрузка в первой половине фигуры достигает величины 5.2. Общая ее продолжительность — 6 сек. Во второй половине фигуры перегрузка уменьшается, а при некотором «зависании» может быть даже отрицательной (рис. 4).

Выполнение двойного переворота («бочки») при скорости ввода до 155 км/час сопровождается почти четырехкратной перегрузкой. Время действия перегрузки — 2 сек. (рис. 5).

При выполнении полупетли с переворотом (скорость ввода до 225 км/час) в первой половине фигуры перегрузка достигает величины 5.7. Во второй по-

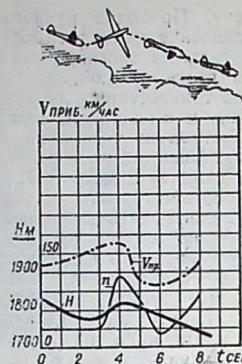


Рис. 5.

ловине переворота перегрузка не превышает 3.3 (рис. 6).

Во время боевого разворота с набором высоты 185 м, при скорости ввода до 205 км/час, перегрузка почти не превышает трехкратной величины, причем общее время действия перегрузки увеличивается до 6 сек. (рис. 7).

В перевернутом полете при вводе с переворота (скорость 160 км/час) перегрузка может достигнуть 4.5. В положении «на спине» на планер действует нагрузка, направленная в противоположную сторону и равная 1, т. е. перегрузки нет.

При выводе из перевернутого полета полупетлей (скорость до 215 км/час) перегрузка может достигать шестикратной величины (рис. 8) в зависимости от темпа вывода планера из фигуры. При выходе переворотом через крыло перегрузка такая же, как и при перевороте.

Дальнейшие исследования перегрузок, действующих на планеры в парашютах, летных при различных метеословиях и в буксирных полетах, принесут значительную пользу в деле создания новых норм прочности для планеров-парителей. В первую очередь такая работа должна проводиться в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова, который имеет большие возможности для проведения летных исследований.

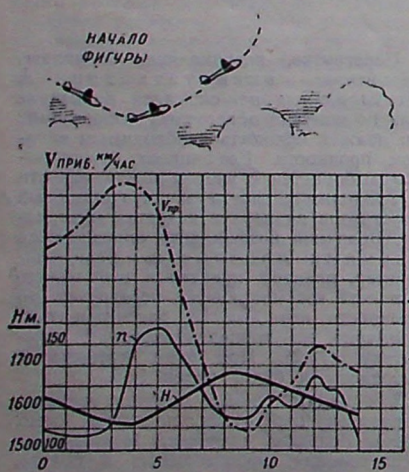


Рис. 6.

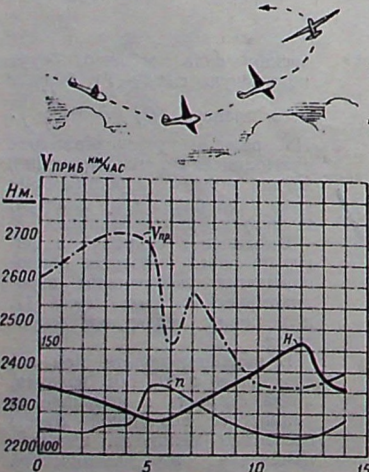


Рис. 7.



Рис. 8.

АМОРТИЗИРУЮЩИЕ КРЕПЛЕНИЯ ПЛОСКОСТЕЙ ЛЕТАЮЩИХ МОДЕЛЕЙ

А. Григоренко,

инструктор I класса, руководитель авиамодельного кружка
Саратовского Дворца пионеров

АВИАМОДЕЛИСТАМ хорошо известно такое явление: запуск модели произведен неудачно, и вот она резко взмывает вверх, а затем также резко переходит в пикирование. Удар о землю. При этом, как правило, выходят из строя носовая часть и крыло модели. Даже после тщательного ремонта нельзя восстановить правильную форму плоскостей.

Но вот другой случай. Несмотря на то, что запуск модели был произ-

дить склейку 2—3-слойной. Нервюра 1 делается вместе с зацепами. Отдельно склеивается «коробочка» 3, имеющая пазы 2 и скошенный выступ 4. «Коробочка» делается такой, чтобы в нее могли войти зацепы обеих корневых нервюр. Нервюры входят в пазы «коробочки».

Произведем запуск такой модели. Во время полета трение и лобовое сопротивление прочно удерживают плоскости на месте. Но вот модель сталкивается с каким-либо препятствием и резко

небольших моделях планеров с размахом крыльев до 2 м. Точно такие же крепления следует выполнять и для хвостового оперения, но в этом случае вместо металлической пластинки достаточно поставить бамбуковую шпильку.

Как быть, если размах крыльев превышает 2 м и доходит, скажем, до предельного (5 м)? В этом случае для более прочного соединения крыла с фюзеляжем между консолями вводится небольшой центроплан (рис. 3).

Применение центроплана позволяет удалить друг от друга на значительное расстояние корневые нервюры с зацепами, что увеличивает устойчивость крепления крыла.

Крепление крыла с использованием центроплана может быть выполнено в двух вариантах. При этом в обоих вариантах металлическая пластинка крепится к центроплану наглухо. Концы пластинки выступают по обе стороны центроплана, и на них укрепляются консоли крыла.

В первом варианте (а) нервюры центроплана имеют зацепы, во втором (б) их нет. Такие же варианты крепления можно использовать и для стабилизатора.

Крепление килей может быть выполнено в двух вариантах. В первом случае производится крепление одного кила между половинками стабилизатора, а во втором — крепление двух килей на концах стабилизатора.

На рис. 4 показано, каким образом делается крепление в первом варианте. К нижней части кила прикрепляют нервюру с зацепами такого же размера, как и корневые нервюры стабилизатора. Все три нервюры соединяются между собой шпилькой таким образом, чтобы нервюра кила оказалась между нервюрами стабилизатора. Затем все нервюры вставляются зацепами в «коробочку» на задней части фюзеляжа и в таком положении закрепляются. Следует заметить, что нервюра кила может иметь зацепы и может не иметь их.

Крепление двух килей на концах стабилизатора производится с использованием нервюр с зацепами (рис. 5).

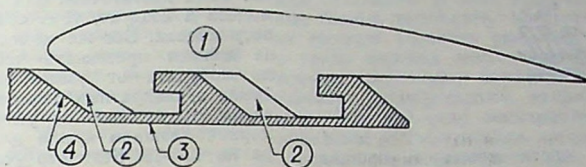


Рис. 1.

веден неудачно и она тоже ударилась носовой частью о землю, хотя издала может показаться, что эта модель поломалась. Модель цела: через минуту ее можно снова запускать.

Что спасло эту модель от поломки? Несложные, но оригинальные крепления плоскостей. С неизменным успехом используют эти крепления авиамоделюсты Саратовского Дворца пионеров. Члены кружка сберегли от разрушения много моделей, увеличили срок их эксплуатации. Повреждения моделей с новым типом крепления плоскостей незначительны. Как правило, наиболее серьезный ремонт — смена обшивки.

Все крепления выполняются из фанеры, затем усиливаются небольшими алюминиевыми заклепками.

На рис. 1 приведена принципиальная схема крепления. Корневая нервюра плоскости изготавливается из 2,5—3-мм фанеры (в зависимости от размаха и площади крыла). Желательно применять пятислойную фанеру или произво-

останавливается. Что происходит в этот момент? Теперь плоскости, удерживаемые лишь силой трения, продолжают двигаться по инерции; как только зацепы плоскости освобождаются от сцепления, скошенные выступы зацепов наталкиваются на скошенный выступ «коробочки», и плоскости отделяются от фюзеляжа. Плоскость лишь слегка ударяется о препятствие и остается неповрежденной. Модель спасена!

Таков вкратце принцип действия креплений.

Крепление (рис. 2) состоит из двух корневых нервюр с зацепами 1 и металлической пластинки 2, соединяющей консоли крыла. Металлическая пластинка входит в фанерную «коробочку» 3, которая в свою очередь укрепляется между корневой и соседней с нею нервюрой 6 в плоскости стрингеров лонжерона 4. Консоли крыла вставляются зацепами в «коробочку», наглухо укрепленную на фюзеляже модели 5.

Выполненные по такой схеме крепления можно с успехом применять на

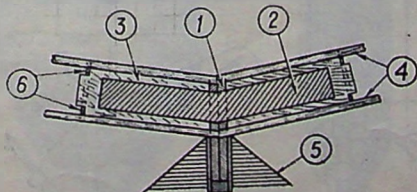


Рис. 2.

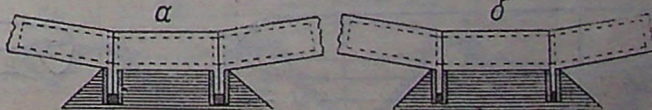


Рис. 3.

Этим зацепами снабжаются кили. На концах же стабилизатора укрепляются «коробочки» с пазами.

Как мы уже сказали, изготовление фанерных креплений летающих плоско-

стей не отнимает много времени. На собственном опыте мы убедились, что фанерные крепления намного удлинняют «жизнь» моделей.

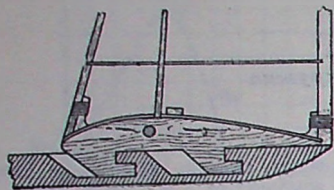


Рис. 4.

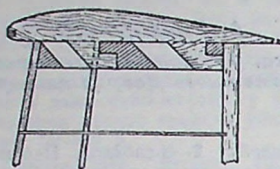


Рис. 5.

Отвечаем на вопросы читателей

Как определить площадь крыла? Как определить подъемную силу крыла? Как определить центр тяжести? — с такими вопросами обратился в редакцию ученик 8-го класса Троицкой средней школы (Чкаловская область) Виктор Прохорцев.

Ниже мы помещаем ответы на эти вопросы.

1. Для авиамоделей часто применяют крылья прямоугольной формы в плане (обычно с закругленными концами). Подобно тому, как площадь прямоугольной комнаты равна произведению ее длины на ширину, так и площадь прямоугольного крыла (рис. 1, а) равна произведению размаха крыла l на хорду b . Например, если размах крыла $l = 120$ см, хорда $b = 13$ см, тогда площадь $S = 120 \times 13 = 1560$ см², или 15,6 дм² (площадь крыла модели принято выражать в квадратных дециметрах).

С целью улучшить работу крыла концы его обычно закругляют. Закругления часто делают в виде полуэллипсов (рис. 1, б). В таком случае надо отдельно найти площадь центральной пря-

моугольной части крыла и площадь концевых полуэллипсов, составляющих в сумме эллипс. Площадь эллипса определяется по формуле $S_{эл} = 0,785 l_1 b$, где l_1 — большая ось эллипса, b — малая ось. Сложив площадь центральной части крыла с площадью двух полуэллипсов, получают площадь всего крыла. Приведем пример. Размах крыла $l = 120$ см, большая ось эллипса $l_1 = 60$ см, хорда крыла (малая ось эллипса) $b = 13$ см. В данном случае площадь центральной части крыла $S_{ц} = (120 - 60)13 = 7,8$ дм², а площадь двух полуэллипсов, равная площади эллипса, $S_{эл} = 0,785 \times 60 \times 13 = 6,1$ дм². Следовательно, площадь крыла $S = 7,8 + 6,1 = 13,9$ дм². Отсюда мы видим, что в результате закруглений площадь нашего прямоугольного крыла, изображенного на рис. 1, а, уменьшилась на 1,7 квадратного дециметра.

Заметим еще, что с той же целью улучшения работы крыла авиамоделюсты обычно сдвигают большую ось эллипса вперед, в результате чего закругления получают примерно вид, показанный на рис. 1, б пунктиром.

2. Подъемная сила крыла (ее обозначают буквой Y) зависит от площади крыла S , плотности воздуха ρ (греческая буква «ро»), скорости полета V и коэффициента подъемной силы C_y . Она определяется по формуле:

$$Y = C_y S \frac{\rho V^2}{2}.$$

Коэффициент подъемной силы зависит от профиля крыла и угла атаки. В среднем для авиамоделей можно считать, что $C_y = 0,8$. Плотность воздуха зависит от высоты полета: на малой высоте (у земли) $\rho = 0,125$ (технической единицы плотности). Скорость полета у моделей с резиномотором обычно бывает 5—6 метров в секунду. Если эти данные и площадь крыла в квадратных метрах подставить в формулу, то мы найдем подъемную силу крыла в килограммах. Но это будет лишь приблизительный результат, так как коэффициент C_y и скорость V мы взяли приблизительно. Но находить подъемную силу крыла нет необходимости: важно, чтобы она была достаточной для поддержания модели в воздухе, т. е. соответствовала весу модели. Вес же модели в граммах не должен превышать числа, которое вы получите от умножения площади крыла в квадратных дециметрах на 16 — числа, полученного от умножения суммарной площади крыла и стабилизатора на 12—13. Если это условие выполнено и во всех других отношениях модель построена правильно, то подъемная сила будет вполне достаточной.

Выше мы говорили, что площадь крыла с закруглениями равна 13,9 дм²; помножив ее на 16, получим 222. Значит все модели с таким крылом должны быть не больше 222 граммов.

3. Центр тяжести модели можно найти путем подвешивания ее на нити (рис. 2, а), прикрепленной к нижней части фюзеляжа в той точке, в которой достигается продольное равновесие (резинотомор предварительно нужно слегка закрутить и закрепить в таком положении шпилькой). Когда эта точка (т. е. местонахождение центра тяжести по длине) найдена, прикладывают к нитке длинную линейку и переносят вертикаль на боковую поверхность фюзеляжа. Затем подвешивают модель за другую точку (рис. 2, б) и опять переносят вертикаль на фюзеляж. Точка пересечения двух проведенных линий на фюзеляже и покажет приблизительное положение центра тяжести модели (Ц. Т.).

А. Жабров

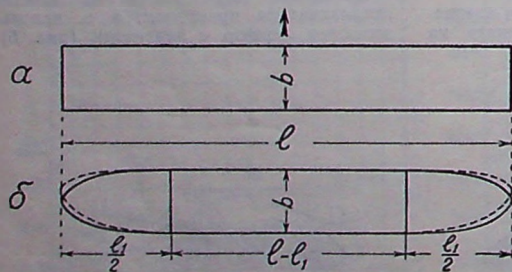


Рис. 1.

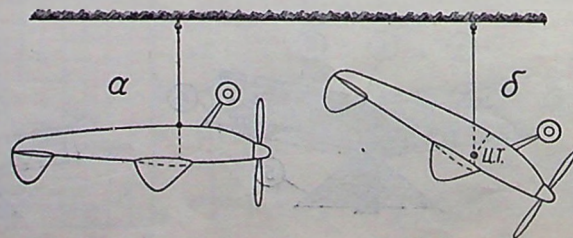


Рис. 2.

СРЕДСТВА ВОЗДУШНОГО НАПАДЕНИЯ И БОРЬБА С НИМИ

СРЕДИ СРЕДСТВ воздушного нападения основное место занимают различные бомбы: фугасные, осколочные, осколочно-фугасные, зажигательные, химические.

Наиболее мощным средством воздушного нападения являются фугасные бомбы. Они предназначаются для разрушения важных военных объектов. Вес фугасных бомб — от пятидесяти килограммов до десяти тонн.

При взрыве фугасной бомбы образуется большое количество газов, давящих во все стороны. Воздействуя на окружающий воздух, газы создают ударную воздушную волну.

Ударно-пробивное действие фугасной бомбы зависит, главным образом, от ее калибра и от сопротивления поверхности, на которую она падает. Так, например, 50-килограммовая бомба способна пробить не более четырех междуэтажных перекрытий (толщина такого перекрытия в современных зданиях достигает 30—40 см), 250-килограммовая — не более шести, 500-килограммовая — не более семи, 1000-килограммовая — восемь и более. Специальные усиления междуэтажных перекрытий ослабляют пробивное действие фугасных бомб.

При падении на открытый грунт фугасная бомба, снабженная ударным взрывателем с небольшим замедлением, проникает на некоторую глубину и там взрывается. При этом газы взрывного заряда выбрасывают верхние слои земли наружу, образуя воронку, глубина

П. Кириллов

и диаметр которой зависят от калибра бомбы и характера грунта. В грунте средней плотности 50-килограммовая бомба образует воронку глубиной до 1,5 метра и диаметром до 4 метров; глубина и диаметр воронки, образуемой 250-килограммовой бомбой, соответственно — 3 и 8 метров; 500-килограммовой — 4 и 10 метров; 1000-килограммовой — 5 и 15 метров.

Материал для мощения улиц и площадей современных городов состоит из песка, камня, бетона; в качестве верхнего покрытия используется асфальт или булыжник. В этих условиях фугасные бомбы, взрываясь, образуют воронки гораздо меньших размеров. Однако и такие воронки могут нанести повреждения подземному коммунальному хозяйству (водопроводной, канализационной и газовой сети, электрическим, телефонным и телеграфным кабелям).

Газы, образовавшиеся при взрыве бомбы на некотором углублении в грунте, давят на слои земли и вызывают их смещение. Это смещение в свою очередь воздействует на фундаменты зданий, находящихся поблизости, и приводит к разрушениям или трещинам. Наблюдались случаи, когда стены здания давали трещины при взрыве в грунте 250-килограммовой бомбы на удалении 15—17 метров и 500-килограммовой — на удалении 30—35 метров.

Значительной силой обладает и ударная воздушная волна. На пути своего движения она разрушает различные препятствия (здания, сооружения и т. п.). Так, например, если 50-килограммовая бомба разорвется на расстоянии одного метра от здания, то ударная воздушная волна может разрушить капитальную стену толщиной в два с половиной кирпича. Такое же разрушение будет произведено при разрыве 250-килограммовой бомбы в четырех метрах от здания, 500-килограммовой — в восьми метрах, 1000-килограммовой — в 16 метрах.

При взрыве тех же бомб на большем удалении капитальные стены уцелеют, но зато могут пострадать менее прочные, так называемые некапитальные части здания: крыши, двери, оконные рамы, перегородки и т. п. Они разрушаются в том случае, если 50-килограммовая бомба разорвется не далее 10 метров от здания, 250-килограммовая — 35 метров, 500-килограммовая — 45 метров, 1000-килограммовая — 60 метров.

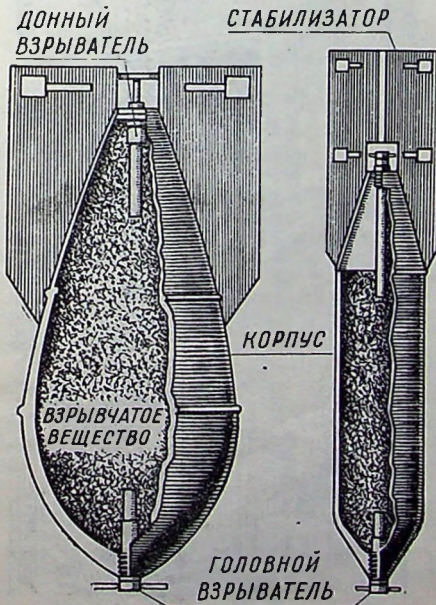
Одновременно с образованием ударной волны на месте взрыва фугасной бомбы возникает и другая волна, действующая в противоположном направлении. Она называется волной отсоса. Сила ее меньше, чем у ударной волны примерно в 10—15 раз, но время действия более продолжительно. Если бомба упала неподалеку от здания, волна отсоса как бы оттягивает от него наружную стену, и она рухнет в ту сторону, где произошел взрыв.

При взрыве фугасной бомбы образуется большое количество осколков (как мелких, так и более крупных), обладающих убийной силой в радиусе до 800 метров. Вместе с тем в момент взрыва создается высокая температура, способная вызвать загорание сухих, легко воспламеняющихся материалов. В глубоких воронках и в непрветриваемых помещениях после взрыва бомбы остаются ядовитые газы (окись углерода и другие), опасные для человека.

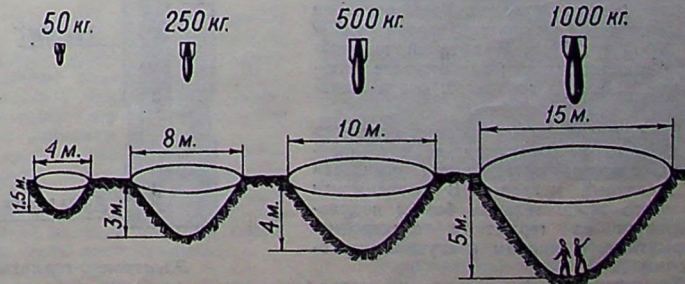
Упавшая на землю бомба может сразу не взорваться. Это обычно происходит из-за порчи взрывателя или потому, что взрыватель установлен на большое замедление. И в том и в другом случае невзорвавшаяся бомба очень опасна. Неисправный взрыватель со временем может сработать и взорвать бомбу. Взрыватель замедленного действия взорвет бомбу через определенный, заранее установленный срок.

В своей звериной жестокости американские интервенты широко применяют бомбы замедленного действия против мирных городов и сел борющейся Кореи. Этим они стремятся нанести как можно большие потери героическому корейскому народу.

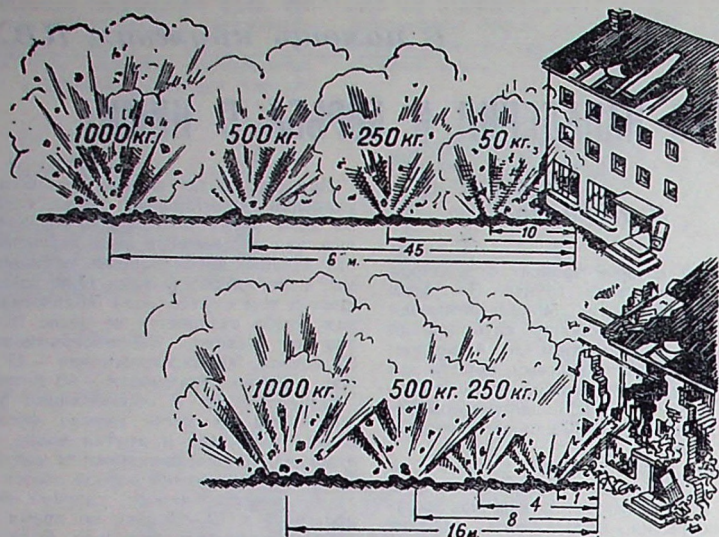
Разновидностью фугасных бомб являются бронебойные и бетонобойные бомбы. Они предназначаются для разруше-



Фугасные авиабомбы.



Воронки, образуемые фугасными бомбами разных калибров.



Действие ударной воздушной волны.

ния железобетонных оборонительных сооружений, морских кораблей и т. п. Такие бомбы, как правило, бывают более крупного калибра; их головная часть делается из особо прочного металла.

Фугасную бомбу можно легко узнать по сильному и резкому завывающему свисту, который она издает при падении, а также по оглушительному, слышимому на большом расстоянии взрыву.

Для поражения живой силы противника используются осколочные бомбы с взрывателями дистанционного или ударного действия. При взрыве они образуют большое количество мелких осколков, поражающих людей и животных. Для того, чтобы вывести из строя боевую технику и обслуживающий ее персонал, применяются осколочно-фугасные бомбы. Осколки, образующиеся во время взрыва таких бомб, более крупных размеров.

Надежным средством защиты от действия фугасных, осколочных и осколочно-фугасных бомб являются подвальные убежища и земляные укрытия.

Зажигательные бомбы применяются для того, чтобы вызвать пожары и тем самым уничтожить различные объекты и ценное имущество, снизить боеспособность войск и нарушить нормальную работу тыловых органов. Взрываясь, они создают температуру в пределах от 900 до 3000 градусов. При такой температуре воспламеняются все горючие материалы и быстро возникают очаги пожаров.

В качестве зажигательных веществ в бомбах используются термит, электрон, горючие органические жидкости и щелочные металлы. В зависимости от этого зажигательные бомбы подразделяются на термитные, электронно-термитные, с жидким и сгущенным горючим.

Термитные бомбы состоят из металлического корпуса и термитного снаря-

жения. Калибр их — от одного до десяти килограммов, время горения — от 10 до 12 минут. При горении они создают температуру до 2500 градусов.

Термитные бомбы сбрасываются с самолетов в кассетах десятками, а иногда и сотнями. Взорвавшись, термитная

бомба вначале горит очень бурно, с сильным шумом и свистом, разбрасывая вокруг себя на 1—2 метра брызги раскаленного металла и шлака. Затем горение проходит более спокойное. Горит бомба ослепительно ярким пламенем с красновато-оранжевым оттенком, образуя небольшое количество легкого дыма.

Электронно-термитные бомбы имеют термитное снаряжение и электронный корпус. Калибр их — тот же, что и у термитных бомб, но горят они дольше, интенсивнее и образуют более высокую температуру (до 3000 градусов). Горят эти бомбы вначале так же, как и термитные, но затем, при загорании электронного корпуса, появляются голубовато-белое пламя и белый тяжелый дым.

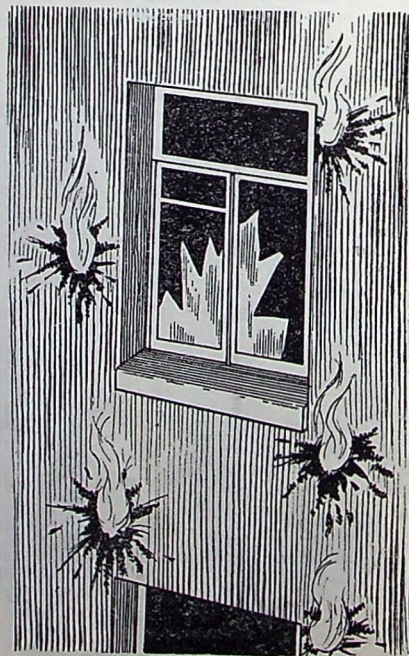
В конце второй мировой войны к термитным и электронно-термитным бомбам приделывались либо утяжеленная головка, либо взрывная петарда (в хвостовой части), что увеличивало их пробивную силу или придавало им осколочное действие.

Для снаряжения бомб с жидким горючим используются нефть, керосин, бензин, бензол и т. п. Калибр этих бомб — от 50 до 500 килограммов. Наиболее тяжелые из них способны пробить несколько междуэтажных перекрытий. При взрыве жидкое горючее, загораясь, разбрызгивается в радиусе 10—12 метров.

Бомбы с жидким горючим при взрыве образуют большое пламя темновато-желтого цвета и выделяют значительное количество копоти и черного дыма.



Электронно-термитная зажигательная авиабомба.



Действие сгущенного горючего.

Калибр бомб со сгущенным горючим — от 50 до 250 килограммов. Сгущенное горючее образуется в результате обработки нефтяных продуктов. К нему обычно добавляются каучук и фосфор, первый — для придания горючему липкости, второй — для самовоспламенения. По своему внешнему виду сгущенное горючее напоминает резиновый клей. При взрыве бомбы оно распадается на отдельные кусочки, которые разбрасываются в радиусе до 30 метров, прилипают к окружающим предметам (стенам, потолкам, дверям и т. п.), а затем воспламеняются. Таким образом, одновременно возникает большое количество очагов пожара.

Зажигательные бомбы всех видов легко тушатся водой, песком и огнегасительной пеной.

Химическими средствами воздушного нападения являются химические бомбы, выливаемые авиационные приборы и ампулы.

Для снаряжения химических бомб используются стойкие и нестойкие отравляющие вещества, а также ядовитые дымообразователи.

Калибр химических бомб со стойкими отравляющими веществами небольшой (50 и 100 килограммов). Эти бомбы предназначаются для заражения местности и поражения живой силы против-

ника. Они снабжены взрывателями ударного или дистанционного действия.

При взрыве бомбы с взрывателем ударного действия образуется небольшая воронка. Вокруг нее в радиусе до 20 метров местность заражается брызгами отравляющего вещества. Дистанционная бомба взрывается в воздухе, и отравляющее вещество в виде капель и тумана оседает на землю, причем площадь заражения достигает примерно 10 тысяч квадратных метров.

Калибр химических бомб с нестойкими отравляющими веществами — от 100 до 500 килограммов и выше. При взрыве они создают непрозрачное облако высотой до 10—15 метров и немного больше по ширине.

Из выливаемых авиационных приборов отравляющие вещества разбрызгиваются в виде дождя. Оседая на землю, они заражают людей, животных, а также окружающие предметы.

Ампулы — небольшие стеклянные или жестяные шары — наполняются отравляющими веществами. Их объем — от 0,5 до 1 килограмма. При падении на землю ампулы разбиваются и образуют большое количество очагов заражения.

Применение отравляющих веществ с воздуха можно опознать по слабому взрыву бомбы, запаху, остаткам ОВ на местности и предметах, по облаку и

темным полосам, образовавшимся за хвостом самолета (если ОВ выливаются из авиационных приборов). Средствами защиты от химического нападения с воздуха являются противогазы, защитные накладки и герметизированные убежища.

Химические средства ведения войны запрещены международными соглашениями.

В настоящее время американские захватчики в бессильной злобе против корейского и китайского народов прибегли к самому варварскому, гнусному и бесчеловечному способу ведения войны, которое также запрещено международными соглашениями. С помощью авиации они применили в Корее и Северном Китае специальные бомбы, начиненные насекомыми, которые заражены бактериями чумы, холеры, тифа и других болезней. Они сбрасывают с самолетов также зараженные бактериями продукты питания, перья, листья, крысы, ворон и т. п. Это преступление американских империалистов вызвало справедливый гнев и возмущение всего передового человечества. Корейские и китайские эпидемические отряды совместно с населением ведут успешную борьбу против бактериологических средств воздушного нападения, примененных американскими варварами.

ВETERАН ЛЕСНОЙ АВИАЦИИ



КОЛО ТРЕХСОТ прыжков с самолета совершил Алексей Федорович Бушуев. Большинство из них связано с тушением лесных пожаров.

...Это было в далеких уральских лесах. С самого утра парашютисты, в числе которых был и Бушуев, ожидали возвращения самолета, вылетевшего на разведку.

Самолет прилетел только в полдень.

— Большой пожар! — коротко сказал летчик.

Он подозвал парашютистов, разложил перед ними карту и объяснил, в каком районе горит лес и что, по его мнению, следует предпринять для тушения пожара. Командир отряда принял решение послать все самолеты и всех парашютистов.

На борту первого поднявшегося в воздух самолета был Бушуев.

Через два часа самолеты были над местом пожара. Определив с воздуха направление огня, парашютисты прыгнули на опушку леса.

Стояла нестерпимая жара. Пламя подбиралось все ближе и ближе. Но небольшой отряд парашютистов, возглавляемый Бушуевым, самоотверженно работал. В выкопанные шурфы была заложена взрывчатка. Раздались взрывы. Образовавшиеся воронки пожарники соединили затем канавами. Пожар

был локализован, пламя дальше распространяться не могло.

Однажды, опускаясь на парашюте, Бушуев попал в сильные потоки воздуха, которые понесли его на горящий лес. Только большое самообладание, умелое управление куполом парашюта в воздухе позволили ему благополучно миновать опасную кромку леса и опуститься на поляну. Толстые пни деревьев не помешали Бушуеву обрадоваться поляне, словно это было ровное, покрытое зеленой травой поле учебного аэродрома. Приземление на небольшие полянки, на болота и сопки, покрытые кустарником и камышом, является для Бушуева, как и для других парашютистов лесной авиации, самым обыкновенным делом.

Бушуев — активный член Досаафа. Он неутомимо пропагандирует авиацию, распространяет авиационные знания. Часто его можно видеть среди молодежи проводящим беседы о роли и значении парашютного спорта, о применении парашюта в народном хозяйстве.

Бушуев охотно делится своим опытом, стремится передать свои знания молодежи. Он подготовил большую группу спортсменов-парашютистов Досаафа. Многие из этих молодых спортсменов уже стали инструкторами.

В. Дьяченко



Парашютист лесной авиации, участник всесоюзных парашютных соревнований А. Ф. Бушуев.

Фото Ал. Лесс

О ПЕРВОМ В МИРЕ ЗАПУСКЕ ШАРА-ПИЛОТА

Н. Семенкевич,

инженер авиаотдела Центрального дома авиации и ПВО имени М. В. Фрунзе

Отмечая бесспорный приоритет нашей Родины в использовании шаров-пилотов для определения направления воздушных течений в верхних слоях атмосферы, некоторые считали датой запуска первого в мире шара-пилота — 6 февраля 1806 года. Действительно, в тот день участники русской кругосветной экспедиции И. Ф. Крузенштерна запускали в Нагасакском порту небольшие тепловые аэростаты с целью изучения воздушных течений.

Однако первый в мире шар-пилот запустили у нас гораздо раньше — 30 июня 1804 года в Петербурге и являлся он не тепловым аэростатом, а несравненно более совершенным воздушным шаром, наполненным водородом. Убедительным свидетельством этого является «Рапорт в Российскую Академию Наук от академика Захарова о последствии воздушного путешествия, совершившегося июня 30-го дня 1804 года».

Как указывалось в рапорте, основной шар для первого в мире подъема в воздух с научной целью «наполняем был водотворным газом в саду первого кадетского корпуса», находившегося на 1-й линии Васильевского острова в Петербурге. Перед подъемом, сообщал далее академик Захаров, «ветр был северо-восточный и для нас благополучный;

но дабы узнать направление оного точнее, пушен был пред отправлением нашим в 7 часов (вечера — Н. С.) небольшой шар. Сначала летел он северо-восточным же ветром на твердую землю, но, поднявшись довольно высоко, казалось, будто направление свое переменил и поворотил вправо к морю...»

Запуск шара-пилота входил в программу опытов, составленную еще в начале 1804 года по поручению Академии наук академиком Товием Егоровичем Ловицем.

Как рапорт академика Я. Д. Захарова, так и остальные материалы по этому полету были опубликованы в сборнике А. А. Родных «История воздухоплавания и летания в России», книга первая — «Летание и воздухоплавание в старину» (типография товарищества «Грамотность», Петербург, 1911 г.).

Следовательно, правильной датой использования первого в мире водородного (а не теплового) шара-пилота для определения направления воздушных течений в верхних слоях атмосферы следует считать 30 июня (ст. ст.) 1804 года, местом его запуска — Петербург, а непосредственным исполнителем опыта — русского академика Якова Дмитриевича Захарова.

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

Авиационной спортивной комиссией Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утверждены в качестве всесоюзных рекордов следующие выдающиеся достижения советских авиационных спортсменов.

Полет модели самолета с механическим двигателем, построенной харьковским авиамоделлю Ю. Яскевичем. Его модель, летая по кругу на привязи, преодолела дистанцию в 1000 м со скоростью 76,5 км/час. Этот рекорд по классу таких моделей, для авиамоделлю в возрасте до 19 лет, установлен впервые.

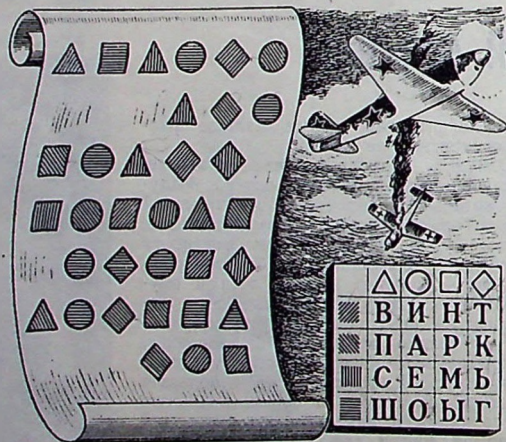
Полет комнатной фюзеляжной модели гидросамолета типа «летающее крыло» с резиновым мотором, построенной учащимся средней школы г. Москвы А. Богачевым. Его модель продержалась в воздухе 5 мин. 42 сек., что на 52 секунды превышает всесоюзный рекорд, установленный ранее бакинским авиамоделлю т. Мкртумовым.

Полет комнатной фюзеляжной модели гидросамолета с резиновым мотором, построенной учащимся средней школы г. Москвы М. Топтыгиным. Его модель продержалась в воздухе 6 мин. 36 сек., что превышает прежний всесоюзный рекорд для данного класса авиамоделлю, принадлежавший авиамоделлю г. Баку А. Сидневу.

ЗАДАЧА

Составил С. Егоров

Пользуясь ключом, помещенным справа, прочтите боевую формулу прославленного советского летчика, а также его фамилию.



ОТВЕТ НА ЗАДАЧУ,

помещенную в журнале «Крылья Родины» № 8 за 1952 г.

1. Компенсатор. 2. Колесо. 3. Полоска. 4. Носок. 5. Шасси. 6. Раскос. 7. Расчалка. 8. Стойка. 9. Стрингер. 10. Стабилизатор.

На первой странице обложки — портрет Константина Эдуардовича

Циолковского. Работа художника Л. Столыго.

На четвертой странице обложки — рисунок художника В. Викторова.

Редакционная коллегия: А. Ф. ВОЛКОВ (редактор), Е. С. АНДРЕЕВ, А. И. АСАУЛЕНКО, Н. В. БОГДАНОВ, В. Ф. БОЛОТНИКОВ, С. П. ИГНАТЬЕВ (зам. редактора), Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Адрес редакции — Москва, Ново-Рязанская ул., 26, тел. Е 1-69-33 и Е 1-68-71.

Г-91182. Сдано в произв. 29-VII — 1952 г. Подп. к печати 2-IX — 1952 г. Тираж 30 000 экз. Издательство Досаафа.

Бумага 60×92¹/₈ — 1,5 бум. л. 3 п. л. Цена 3 р. Заказ 1242

13-я типография Главполиграфиздата при Совете Министров СССР. Москва, Гарднеровский пер., 1а.

Обложка отпечатана в 3-й типографии Главполиграфиздата «Красный пролетарий».

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ХІХ съезд ВКП(б)	1
К новому подъему авиационно-массовой работы	3
А. Никитин, генерал-полковник авиации. Советская авиация в борьбе с японскими захватчиками	5
Н. Коротеев. Провозвестник эры реактивной авиации	7
Юрий Каменецкий. Циолковский (стихотворение)	8
День танкистов	9
В Оргкомитете Досаафа СССР	10
В. Гарлицкий. Первые успехи	11
В. Денисенков. В передовой организации Досаафа Эстонской ССР	12
В. Зайцев, кандидат технических наук. Управление самолетом	15
А. Пьецух. Перегрузки планера в полете	17
А. Григоренко. Амортизирующие крепления плоскостей летающих моделей	19
Отвечаем на вопросы читателей	20
П. Кириллов. Средства воздушного нападения и борьба с ними	21
В. Дьяченко. Ветеран лесной авиации	23
Н. Семенкевич. О первом в мире запуске шара-пилота	24
В Авиационной спортивной комиссии	24

Всесоюзные соревнования авиамоделистов-спортсменов

Более ста представителей союзных республик, краев, областей, а также городов Москвы и Ленинграда оспаривали лично-командное первенство на Всесоюзных соревнованиях авиамоделистов-спортсменов, которые проходили с 27 июля по 3 августа в г. Сумы. На соревнованиях было представлено свыше 200 моделей самолетов, гидросамолетов, вертолетов, в том числе радиоуправляемых, пилотажных и с реактивными двигателями.

Три дня на соревнованиях шла упорная борьба за командное первенство Советского Союза. В результате первое место заняла команда авиамоделистов Украины, которая набрала наибольшее количество очков — 192. Второе место присуждено московской команде (181 очко) и третье — авиамоделистам Киргизской ССР (180 очков).

В розыгрыше личного первенства страны наилучших результатов добились Ю. Соколов и В. Насонов (Москва), Е. Кучеров и Н. Демьяненко (Украинская ССР), П. Величковский (Казахская ССР). Всем им присвоено звание чемпиона Советского Союза по авиамodelьному спорту 1952 года.

Команде авиамоделистов Украинской ССР (капитан В. Матвеев), занявшей первое место в соревнованиях, вручен переходящий Кубок Досаафа СССР. Победители в розыгрыше личного первенства награждены свитерами чемпионов с гербом Советского Союза, дипломами первой степени Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта при Совете Министров Союза ССР, именными кубками и алыми лентами. Советские авиамоделисты достойно встречают XIX съезд ВКП(б).

На снимке: чемпионы Советского Союза по авиамodelьному спорту 1952 года (слева направо) Евгений Кучеров, Петр Величковский, Юрий Соколов и Василий Насонов опускают флаг Всесоюзных соревнований авиамоделистов-спортсменов.

Фото В. Тюккеля



57
И.ЯМ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКА
И 1.12 КР РОД

3 р.

