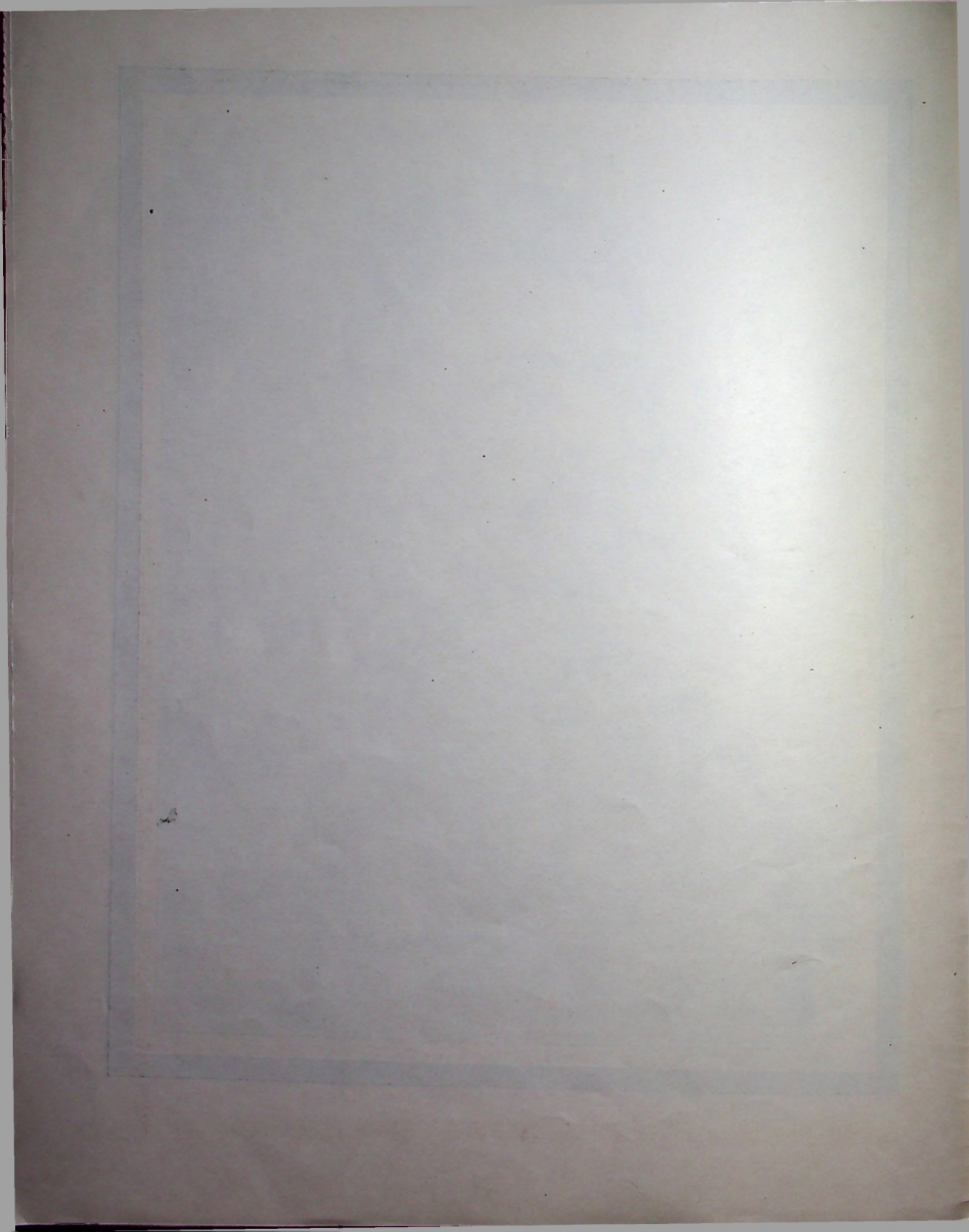




КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЗАВОД № 115







За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

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

ГОД ИЗДАНИЯ 4-й

№ 3

МАРТ 1953 г.

ОТ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР И ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

*Ко всем членам партии,
ко всем трудящимся Советского Союза.*

Дорогие товарищи и друзья!

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза, Совет Министров СССР и Президиум Верховного Совета СССР с чувством великой скорби извещают партию и всех трудящихся Советского Союза, что 5 марта в 9 час. 50 минут вечера после тяжелой болезни скончался Председатель Совета Министров Союза ССР и Секретарь Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза Иосиф Виссарионович СТАЛИН.

Перестало биться сердце соратника и гениального продолжателя дела Ленина, мудрого вождя и учителя Коммунистической партии и советского народа — Иосифа Виссарионовича СТАЛИНА.

Имя СТАЛИНА — бесконечно дорого для нашей партии, для советского народа, для трудящихся всего мира. Вместе с Лениным товарищ СТАЛИН создал могучую партию коммунистов, воспитал и закалил ее; вместе с Лениным товарищ СТАЛИН был вдохновителем и вождем Великой Октябрьской социалистической революции, основателем первого в мире социалистического государства. Продолжая бессмертное дело Ленина, товарищ СТАЛИН привел советский народ к всемирно-исторической победе социализма в нашей стране. Товарищ СТАЛИН привел нашу страну к победе над фашизмом во второй мировой войне, что коренным образом изменило всю международную обстановку. Товарищ СТАЛИН вооружил партию и весь

народ великой и ясной программой строительства коммунизма в СССР.

Смерть товарища СТАЛИНА, отдавшего всю свою жизнь беззаветному служению великому делу коммунизма, является тягчайшей утратой для партии, трудящихся Советской страны и всего мира.

Весть о кончине товарища СТАЛИНА глубокой болью отзовется в сердцах рабочих, колхозников, интеллигентов и всех трудящихся нашей Родины, в сердцах воинов нашей доблестной Армии и Военно-Морского Флота, в сердцах миллионов трудящихся во всех странах мира.

В эти скорбные дни все народы нашей страны еще теснее сплавиваются в великой братской семье под испытанным руководством Коммунистической партии, созданной и воспитанной Лениным и Сталиным.

Советский народ питает безраздельное доверие и проникнут горячей любовью к своей родной Коммунистической партии, так как он знает, что высшим законом всей деятельности партии является служение интересам народа.

Рабочие, колхозники, советские интеллигенты, все трудящиеся нашей страны неуклонно следуют политике, выработанной нашей партией, отвечающей жизненным интересам трудящихся, направленной на дальнейшее усиление могущества нашей социалистической Родины. Правильность этой политики Коммунистической партии проверена десятилетиями борьбы, она привела трудящихся Советской страны к исто-

рическим победам социализма. Вдохновляемые этой политикой народы Советского Союза под руководством партии уверенно идут вперед к новым успехам коммунистического строительства в нашей стране.

Трудящиеся нашей страны знают, что дальнейшее улучшение материального благосостояния всех слоев населения — рабочих, колхозников, интеллигентов, максимальное удовлетворение постоянно растущих материальных и культурных потребностей всего общества всегда являлось и является предметом особой заботы Коммунистической партии и Советского Правительства.

Советский народ знает, что обороноспособность и могущество Советского государства растут и крепнут, что партия всемерно укрепляет Советскую Армию, Военно-Морской Флот и органы разведки с тем, чтобы постоянно повышать нашу готовность к сокрушительному отпору любому агрессору.

Внешней политикой Коммунистической партии и Правительства Советского Союза являлась и является незыблемая политика сохранения и упрочения мира, борьбы против подготовки и развязывания новой войны, политика международного сотрудничества и развития деловых связей со всеми странами.

Народы Советского Союза, верные знамени пролетарского интернационализма, укрепляют и развивают братскую дружбу с великим китайским народом, с трудящимися всех стран народной демократии, дружественные связи с трудящимися капиталистических и колониальных стран, борющимися за дело мира, демократии и социализма.

Дорогие товарищи и друзья!

Великой направляющей, руководящей силой советского народа в борьбе за построение коммунизма является наша Коммунистическая

партия. Стальное единство и монолитная сплоченность рядов партии — главное условие ее силы и могущества. Наша задача — как зеницу ока хранить единство партии, воспитывать коммунистов как активных политических бойцов за проведение в жизнь политики и решений партии, еще более укреплять связи партии со всеми трудящимися, с рабочими, колхозниками, интеллигенцией, ибо в этой неразрывной связи с народом — сила и непобедимость нашей партии.

Партия видит одну из своих важнейших задач в том, чтобы воспитывать коммунистов и всех трудящихся в духе высокой политической бдительности, в духе непримиримости и твердости в борьбе с внутренними и внешними врагами.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза, Совет Министров Союза ССР и Президиум Верховного Совета СССР, обращаясь в эти скорбные дни к партии и народу, выражают твердую уверенность в том, что партия и все трудящиеся нашей Родины еще теснее сплотятся вокруг Центрального Комитета и Советского Правительства, мобилизуют все свои силы и творческую энергию на великое дело построения коммунизма в нашей стране.

Бессмертное имя СТАЛИНА всегда будет жить в сердцах советского народа и всего прогрессивного человечества.

Да здравствует великое, всепобеждающее учение Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина!

Да здравствует наша могучая социалистическая Родина!

Да здравствует наш героический советский народ!

Да здравствует великая Коммунистическая партия Советского Союза!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА

СОВЕТ
МИНИСТРОВ
СОЮЗА ССР

ПРЕЗИДИУМ
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА
СОЮЗА ССР

5 марта 1953 года

ГЛУБОКО ИЗУЧАТЬ ГЕНИАЛЬНЫЙ ТРУД ТОВАРИЩА СТАЛИНА „ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛИЗМА В СССР“, ЕГО ИСТОРИЧЕСКУЮ РЕЧЬ НА XIX СЪЕЗДЕ ПАРТИИ, РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА

ИСТОРИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ XIX съезда партии, гениальный труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его речь на съезде вооружили Коммунистическую партию, советский народ великой программой строительства коммунизма. вдохновили все прогрессивное человечество на еще более решительную борьбу за мир между народами, против поджигателей войны.

В решениях съезда сформулированы главные задачи партии на современном этапе, указаны пути строительства коммунистического общества в нашей стране. «Ныне главные задачи Коммунистической партии Советского Союза,— говорится в принятом съездом Уставе 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».

Планы партии на будущее, определяющие перспективы и пути нашего движения вперед, как отмечается в докладе тов. Г. М. Маленкова на XIX съезде, опираются на знание экономических законов, опираются на науку о строительстве коммунистического общества, разработанную товарищем Сталиным.

В классическом произведении товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» всесторонне исследованы законы общественного производства и распределения материальных благ в социалистическом обществе, определены научные основы развития социалистической экономики, указаны пути постепенного перехода от социализма к коммунизму.

Наглядным свидетельством того, как партия, руководствуясь открытыми и научно обоснованными товарищем Сталиным законами развития социалистической экономики, практически решает великие задачи коренного перехода от экономики социализма к экономике коммунизма, являются директивы XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы. Пятый пятилетний план определяет новый мощный подъем народного хозяйства СССР и обеспечивает дальнейший значительный рост материального благосостояния и культурного уровня народа. Выполнение этого плана является крупным шагом вперед по пути развития от социализма к коммунизму.

Всемирно-историческое значение имеет речь товарища Сталина на XIX съезде Коммунистической партии Советского Союза. В ней исчерпывающе охарактеризована обстановка, в которой приходится бороться за мир, демократию и социализм коммунистическим и рабочим партиям всех стран, и указаны пути, ведущие эти партии к победе. Речь товарища Сталина вселила во всех сторонников мира, демократии и социализма уверенность в правоте и непобедимости великого дела, за которое борются коммунистические и демократические партии.

Решения XIX съезда партии, труд И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его историческая речь на съезде знаменуют собой новый этап в идейной жизни Коммунистической партии, в идейной жизни всего советского народа. Решения съезда, гениальные произведения товарища Сталина наглядно показали, какую выдающуюся роль в осуществлении постепенного перехода от социализма к коммунизму призваны сыграть идеологическая работа, коммунистическое воспитание трудящихся.

Строительство коммунизма есть в то же время процесс коммунистического воспитания трудящихся. Марксистско-ленинская наука признает за идеологией серьезнейшую роль в развитии общества. «Новые общественные идеи и теории,— указывал товарищ Сталин,— потому собственно и возникают,

что они необходимы для общества, что без их организующей, мобилизующей и преобразующей работы невозможно разрешение назревших задач развития материальной жизни общества».

В нашей стране навсегда исчезла классовая база для господства буржуазной идеологии. У нас господствует социалистическая идеология, нерушимую основу которой составляет марксизм-ленинизм. «Но у нас,— говорил тов. Г. М. Маленков в своем докладе на XIX съезде партии,— еще сохранились остатки буржуазной идеологии, пережитки частнобуржуазной психологии и морали. Эти пережитки не отмирают сами собою, они очень живучи, могут расти и против них надо вести решительную борьбу. Мы не застрахованы также от проникновения к нам чуждых взглядов, идей и настроений извне, со стороны капиталистических государств, и изнутри, со стороны недобитых партий остатков враждебных советской власти групп. Нельзя забывать, что враги Советского государства пытаются распространять, подогревать и раздувать всяческие нездоровые настроения, идеологически разлагать неустойчивые элементы нашего общества».

Идеологическая работа должна сыграть важную роль в очищении сознания наших людей от пережитков капитализма, от предрассудков и вредных традиций капиталистического общества. Надо и впредь развивать в массах высокое сознание общественного долга, воспитывать трудящихся в духе советского патриотизма и дружбы народов, в духе заботы об интересах государства, совершенствовать лучшие качества советских людей — уверенность в победе нашего дела, готовность и умение преодолевать любые трудности.

XIX съезд партии указал на необходимость вести настойчивую, решительную борьбу с либерализмом и беспечностью в отношении идеологических ошибок и извращений, систематически повышать и совершенствовать идейно-политическую подготовку советских людей, направлять все средства идеологического воздействия на дело коммунистического воспитания трудящихся.

Труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», материалы и решения XIX съезда Коммунистической партии открывают широчайшие перспективы теоретического роста наших кадров. Только овладев идейным богатством гениальных произведений товарища Сталина, являющихся новым, высшим этапом развития марксистско-ленинского учения, можно стать хорошо теоретически вооруженным для борьбы за победу коммунизма.

Все советские люди с глубоким интересом изучают классический труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», материалы и решения XIX съезда партии. В этих замечательных документах они находят ответы на жгучие вопросы современности, вдохновляющую программу строительства коммунистического общества.

Вместе со всем нашим народом решения XIX съезда партии, новое классическое произведение товарища Сталина по экономическим проблемам и его речь на съезде глубоко изучают члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Вдохновленные гениальными сталинскими произведениями, решениями съезда, члены Досаафа, как и все советские люди, добиваются новых успехов в борьбе за выполнение пятого пятилетнего плана, еще настойчивее крепят активную оборону нашей Родины от агрессивных действий ее врагов.

Решения XIX съезда, гениальные произведения товарища Сталина вызвали новый подъем политико-воспитательной работы. Значительно повысился идейно-теоретический уровень политических занятий в учебных организациях Досаафа, улучшилась работа пропагандистов, увеличилось количество и повысилось качество лекций, докладов и бесед, проводимых ими среди членов Общества и населения. В основу всей политико-воспитательной работы легли решения, принятые партийным съездом, труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его историческая речь на съезде.

Однако было бы неправильным полагать, что политико-воспитательная работа в Досаафе уже достигла того уровня, на котором она должна находиться, исходя из решений XIX съезда партии. В то время как в Краснодарском, Московском областном, Ленинградском, Одесском, Симферопольском и других аэроклубах и авиатехклубах организовано глубокое изучение материалов съезда и труда товарища Сталина по экономическим проблемам, имеются еще и такие учебные организации, где сильно запоздали с развертыванием пропаганды этих важнейших документов. Так, например, начальники Орского аэроклуба т. Кантеев свою собственную нераспорядительность пытается оправдать заявлением, что «у нас нет никаких указаний о проведении марксистско-ленинской подготовки». Несостоятельными ссылками на различные «объективные» причины стараются объяснить слабую политико-воспитательную работу и руководители некоторых других учебных организаций Досаафа.

Политические занятия в учебных организациях нашего Общества играют большую роль в выработке у курсантов замечательных качеств бойцов за дело партии Ленина — Сталина, активных строителей коммунизма. Целью этих занятий является воспитание обучающихся в духе советского патриотизма, безграничной преданности Коммунистической партии и всемерного укрепления активной обороны Советской Родины от агрессивных действий ее врагов. Каждое политзанятие должно быть проникнуто духом исторических решений XIX съезда партии, идей, выраженных в произведении товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и в его речи на съезде.

Опыт показывает, что успех обучения во многом зависит от подбора руководителей групп, от качества инструктажей, проводимых по каждой теме, а также от того, как председатели оргкомитетов Общества, их заместители и начальники учебных организаций наладили контроль за ходом политзанятий.

Огромное значение в разъяснении исторических решений XIX партийного съезда и гениальных произведений товарища Сталина имеет лекционная пропаганда. Коммунистическая партия всегда уделяла и уделяет самое пристальное внимание лекционной пропаганде, как делу большой политической важности. Партия указывает, что каждый доклад, каждая лекция и беседа, проведенные на высоком идейно-теоретическом уровне, пропагандирующие советскую идеологию, способствуют политическому росту наших людей, благотворно сказываются на их повседневной практической деятельности.

В настоящее время самое важное во всей идеологической работе — пропаганда и глубокое изучение решений XIX съезда партии, речи товарища Сталина на съезде, его классического труда «Экономические проблемы социализма в СССР». Лекторы, докладчики и беседчики в простой и доходчивой форме должны разъяснять своим слушателям значение XIX партийного съезда для дальнейшего продвижения нашей страны вперед, к коммунизму, рассказывать о Коммунистической партии, как руководящей и ведущей силе советского общества, вдохновителе и организаторе строительства коммунизма, о пятом пятилетнем плане, осуществление которого является новым крупным шагом по пути развития СССР от социализма к коммунизму, о необходимости всемерного укрепления активной обороны нашей Родины от агрессивных действий ее врагов.

Чтение лекций, проведение докладов и бесед является важнейшей обязанностью секций пропаганды, всех наших пропагандистов. С помощью и под руководством местных партийных организаций они должны развернуть активную пропагандистскую и агитационно-массовую работу, повседневно и настойчиво разъяснять членам Общества и населению исторические решения XIX съезда, гениальные произведения товарища Сталина, мобилизовать их на выполнение пятого пятилетнего плана.

Изучение тем, предусмотренных планом политико-воспитательной работы, необходимо тесно увязывать с практической деятельностью Общества, которое призвано всемерно содействовать укреплению могущества Советской Армии, Авиации и Флота. Как указывается в редакционной статье «Правды» от 22 февраля с. г., «всесторонняя подготовка наших людей к активной обороне социалистической Родины, уверенно идущей по пути к коммунизму, должна стать насущной потребностью каждого советского патриота — защитника Родины, должна занять подобающее ей место в жизни и быту всех наших людей».

Решающее значение для успеха всей политико-воспитательной работы имеет подбор кадров пропагандистов. Оргкомитеты Досаафа обязаны укомплектовать секции пропаганды хорошо подготовленными теоретически, авторитетными людьми, способными успешно пропагандировать великие, всеполюбящие идеи марксизма-ленинизма. Владимир Ильич Ленин учил, что «искусство всякого пропагандиста и всякого агитатора в том и состоит, чтобы наилучшим образом повлиять на данную аудиторию, делая для нее известную истину возможно более убедительной, возможно легче усвояемой, возможно нагляднее и тверже запечатлеваемой».

Многие секции пропаганды, пропагандисты успешно развертывают работу по разъяснению решений съезда, гениальных произведений товарища Сталина. Так, например, пропагандистами Болотнинского районного оргкомитета Досаафа Новосибирской области за короткий срок прочитаны лекции и сделаны доклады на темы: «XIX съезд партии о всемерном укреплении активной обороны нашей Родины от агрессивных действий ее врагов», «Советские Вооруженные Силы на страже мира и безопасности нашей Родины», «Строго хранить государственную и военную тайну» и другие. При содействии отдела пропаганды и агитации районного комитета партии для членов лекторской группы организуются консультации по вопросам методики; на регулярно созываемых семинарах пропагандисты обмениваются опытом, слушают доклады о практике агитационно-массовой работы.

К сожалению, так обстоит дело далеко не везде. Многие руководители местных организаций Досаафа до сих пор еще недооценивают значение политико-воспитательной работы, не проявляют должной заботы о повышении идейно-теоретического уровня лекций, докладов и бесед. О каком развращении пропагандистской деятельности может идти речь, к примеру, в ряде организаций Общества Брянской области, если областной оргкомитет (председатель — т. Савчишкин) посылает своих представителей на места только для того, чтобы собрать членские взносы. Такое же положение существует во многих организациях Досаафа Алтайского края, Ивановской области. Запущена пропагандистская работа в ряде досаафовских организаций Молдавской и Киргизской союзных республик.

Подобный подход к политико-воспитательной работе не может быть дальше терпим. Долг оргкомитетов Досаафа — неустанно заботиться о развращении деятельности секций пропаганды, о повышении мастерства пропагандистов.

Решения XIX съезда Коммунистической партии, классический труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его речь на съезде — новый могучий источник усиления всей политико-воспитательной работы. Глубокое изучение членами Досаафа, всеми советскими людьми исторических решений съезда, гениальных произведений товарища Сталина является лучшим залогом их успехов в коммунистическом строительстве, в дальнейшем укреплении активной обороны нашей могучей Советской Родины.

Претворяя в жизнь величественные задачи, поставленные товарищем Сталиным, советский народ под испытанным руководством Коммунистической партии, тесно сплоченный вокруг ее Центрального Комитета и Советского Правительства, уверенно идет вперед, к цели, которую указал нам товарищ Сталин, — к торжеству коммунизма в нашей стране.



БЫТЬ БДИТЕЛЬНЫМ!

ПОД РУКОВОДСТВОМ мудрой партии Ленина — Сталина народы Советского Союза самоотверженно борются за выполнение исторических задач, поставленных XIX съездом партии, за претворение в жизнь грандиозной сталинской программы коммунистического строительства в нашей стране.

Для успешного выполнения этой программы огромное значение имеет высокая политическая бдительность. Партия Ленина — Сталина учит советских людей никогда не забывать о происках врагов нашей Родины. Товарищ Сталин указывал, что пока есть капиталистическое окружение, будут и вредители, диверсанты, шпионы, террористы, засылаемые в тылы Советского Союза разведывательными органами иностранных государств.

С первых дней существования Советского государства международная реакция ведет открытую и тайную войну против страны социализма, стремясь ликвидировать советский строй и поработить наш народ. В борьбе против страны социализма империалисты используют шпионов и диверсантов, вредителей и насмешных убийц.

Под руководством В. И. Ленина и И. В. Сталина Коммунистическая партия своевременно разоблачила и наголову разгромила подлых шпионов и убийц — троцкистов, бухаринцев, зиновьевцев, находящихся на службе у разведок империалистических стран.

Благодаря высокой революционной бдительности советского народа расчеты империалистов на создание «пятой колонны» в нашей стране потерпели полный крах. Бдительность советского народа и его Вооруженных Сил явилась одним из условий нашей победы в Великой Отечественной войне.

После окончания второй мировой войны американско-английские империалисты не только не прекратили своей подрывной деятельности против нашего государства, но даже усилили ее.

Советские люди обязаны всегда помнить указание товарища Сталина о том, что буржуазные государства стремятся в первую очередь заслати шпионов и диверсантов именно в нашу страну. Товарищ Сталин говорил, что с точки зрения марксизма следует предполагать, что в тылы Советского Союза буржуазные государства засылают вдвое и втрое больше вредителей, шпионов, диверсантов и убийц, чем в тылы любого капиталистического государства.

В борьбе против Советского Союза империалисты не гнушаются никакими средствами. Они устраивают провокации против нашей страны, пускают в ход клевету, засылают к нам шпионов, ор-

ганизуют диверсии и убийства. Особенно широкую подрывную деятельность развертывают американско-английские империалисты, являющиеся злейшими врагами советского народа.

В связи с победоносным окончанием Великой Отечественной войны и под влиянием крупных успехов, достигнутых в послевоенный период, в нашу среду проникли настроения беспечности, самодовольства и благодушия. У некоторых наших людей притупилась бдительность.

Между тем, следует учитывать, что по мере нашего успешного продвижения вперед, к коммунизму, по мере укрепления позиций социализма в странах народной демократии враждебная подрывная деятельность империалистических государств и их разведок не затухает, а усиливается. Это со всей наглядностью показали состоявшиеся в странах народной демократии процессы вредителей и диверсантов, творивших подлые шпионские дела по заданиям империалистических разведок. Американское правительство официально ассигновало сто миллионов долларов на подрывную диверсионную деятельность против СССР и стран народной демократии.

От советских людей требуется высокая политическая бдительность, исключая всякое проявление благодушия и беспечности. Бдительность должна быть нашим постоянным оружием. Мы не можем мириться с потерей бдительности, с ротозейством, которые еще имеют место у нас. Ротозейство — питательная среда для шпионов и диверсантов. Пока есть у нас ротозейство — будет и вредительство. Чтобы ликвидировать вредительство, надо искоренить ротозейство.

Ротозейство и беспечность в самых различных формах проявляются и в организациях Досаафа.

Заведующий складом горюче-смазочных материалов Брянского аэроклуба А. Меркулов был уличен в хищении горючего. Руководители аэроклуба легко могли бы предупредить эти злоупотребления. Им было известно, что Меркулов и раньше допускал злоупотребления, будучи заведующим складом Орса одного завода, за что был осужден Народным судом.

В Сталинградском аэроклубе был принят на работу Г. Мухин, скрывавшийся от следствия и суда за совершенные им ранее преступления.

Только ротозейством и притуплением политической бдительности некоторых работников Оргкомитета Досаафа объясняется тот факт, что в секции истории авиации и воздухоплавания долгое время допускались идеологические извращения со стороны тт. Бурче, Адлера, Анощенко, Мосолова.

Факты беспечности и благодушия имеются в ряде организаций Досаафа.

Агенты иностранных разведок делают ставку на болтунов, любителей похвастать своей осведомленностью. Болтун — находка для шпиона. Болтун помогает врагу, разглашает государственную и военную тайну и, следовательно, наносит ущерб Советскому государству. Нельзя терпеть болтунов в наших рядах. Во время их одернуть, остановить — прямая обязанность каждого советского человека. Весьма важно, чтобы каждый служебный или секретный документ хранился, размножался и пересылался в строгом соответствии с инструкциями, утвержденными правительством. Лекторы, докладчики и председатели должны систематически разъяснять членам Общества Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР от 9 июня 1947 года «Об ответственности за разглашение государственной тайны и за утрату документов, содержащих государственную тайну», и тем самым способствовать повышению политической бдительности.

Важнейшим средством повышения бдительности являются критика и самокритика. Чем шире будут развернуты подлинная критика и самокритика, тем скорее и лучше будут устраняться недостатки и ошибки в работе.

Надо постоянно и решительно бороться против бездельности в работе, против попыток протаснить в среду членов Досаафа чуждые и враждебные советскому обществу взгляды. Необходимо усилить идеологическую работу во всех звеньях нашего Общества, неустанно разоблачать проявления буржуазной идеологии, развивая в членах Досаафа высокое сознание общественного долга, воспитывать их в духе советского патриотизма, в духе заботы об интересах социалистического государства. В основу всей идеологической работы надо положить решения XIX съезда партии, гениальный труд И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его историческую речь на съезде.

Высокая бдительность всех наших людей зиждется на глубоко осознанном и развитом чувстве горячей любви и преданности социалистической Родине, великому делу партии Ленина — Сталина.

Где бы ни работал советский человек, везде и всюду он должен помнить и неуклонно выполнять требование Коммунистической партии и Советского государства — быть бдительным.

Всемерное повышение революционной бдительности — одно из важнейших условий улучшения всей работы организаций Досаафа, дальнейшего укрепления активной обороны Советской Родины от агрессивных действий ее врагов.

АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНКИ

СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ женский день — день боевого сплочения трудящихся женщин всех стран в борьбе против империализма, за мир, за демократию. Гениальное произведение товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», его речь на XIX съезде Коммунистической партии, грандиозные задачи развития нашей Родины, начертанные партийным съездом, воодушевляют советских людей, в том числе и советских женщин, на большие дела во всех областях коммунистического строительства.

Советские женщины — свободные и равноправные граждане социалистического государства. В нашей стране женщине предоставлены все возможности для активного участия в политической, хозяйственной и культурной жизни. На всех участках народного хозяйства миллионы женщин — работниц,

М. Чечнева,

Герой Советского Союза,
заслуженный мастер спорта

инженеров, техников, мастеров — показывают образцы социалистической сознательности в борьбе за выполнение производственных планов. Советские женщины активно трудятся на великих стройках коммунизма.

Неустанно борются за дальнейший подъем социалистического сельского хозяйства советские колхозницы. Они стремятся к тому, чтобы наша страна имела больше продовольствия для населения и сырья для промышленности.

Свыше двух тысяч женщин получили звание Героя Социалистического Труда, сотни тысяч награждены орденами и медалями Советского Союза.

Значительное место занимают жен-

щины и в культурной жизни страны. Свыше миллиона женщин-преподавателей воспитывают нашу молодежь в школах, техникумах, институтах и других высших учебных заведениях. В нашей стране женщин-врачей в сто раз больше, чем было их в царской России. За выдающиеся работы в области науки, изобретательства, литературы и искусства сотни женщин удостоены высокого звания лауреата Сталинской премии. Нигде и никогда еще женщина не имела такого широкого доступа в науку, как в советской стране.

Социалистическая демократия обеспечивает все возрастающее участие женщин в управлении государством. Если в 1922 году среди членов ЦИК, избранного I съездом Советов, было всего 5 женщин, то сейчас 286 лучших дочерей великого народа являются депутатами Верховного Совета СССР, сотни тысяч женщин — депутаты местных Советов.

Вместе со всем нашим народом самоотверженно трудятся и женщины — члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Многие из них с успехом защищают честь нашей Родины в области физической культуры и авиационного спорта. Сила и основа советского спорта — в его массовости. Физкультура и спорт стали неотъемлемой частью нового, социалистического быта наших женщин. Им принадлежат многие всесоюзные и мировые рекорды.

Каждый год из массы физкультурников выдвигаются новые, молодые, способные спортсменки. Имена конькобежцев Шеголевой, Жуковой, Селиховой, Карелиной, Акифьевой, лыжниц Болотовой и Толмачевой, метательницы диска Думбадзе и многих других далеко известны за пределами социалистической Родины. На Всесоюзных соревнованиях в 1952 году звание чемпионов завоевали Н. Ромашкова, В. Набокова и ряд других спортсменок, которые радуют нашу Родину все новыми и новыми достижениями.

В капиталистических же странах спорт доступен лишь женщинам имущих классов. Только немногие женщины, проявившие способности к какому-либо виду спорта, получают возможность выступать в соревнованиях. Буржуазные дельцы превратили спорт в средство наживы и обогащения, лишая народные массы возможности заниматься физической культурой.

У нас в стране спорт стал поистине массовым. В многочисленных спортивных обществах и коллективах занимаются сотни тысяч работников, служащих,



Герой Советского Союза Руфина Гашева.
Рис. лауреата Сталинской премии А. Н. Яр-Кравченко

колхозниц, научных работников. На XV олимпийских играх, проводившихся в Финляндии, в г. Хельсинки, советские спортсменки добились больших успехов по многим видам спорта. Прекрасно владея спортивной техникой, они еще раз прославили свою Советскую Родину новыми достижениями.

Значительных успехов добились наши женщины и в области авиационного спорта. До сих пор не превзойден мировой рекорд дальности полета, установленный в 1938 году экипажем в составе Героев Советского Союза Валентины Гризодубовой, Полины Осипенко и Марины Расковой. Они пролетели 6450 км по маршруту (около 6 тыс. км по прямой) за 26 часов 29 минут.

Не превзойден также рекорд высоты (8864 м), установленный П. Осипенко на гидросамолете в 1937 году.

Около тринадцати лет никому не удастся перекрыть мировой рекорд дальности полета по прямой без посадки на одноместном планере, достигнутый известной советской планеристкой Ольгой Клепиковой.

В годы Великой Отечественной войны советские женщины — медработницы, летчицы, снайперы, зенитчицы, плечом к плечу с мужчинами защищали нашу Родину от немецко-фашистских захватчиков, показывая чудеса героизма, мужества и отваги. В общей борьбе советского народа за независимость нашей Родины нашли свое место и воспитанницы аэроклубов. На фронтах Отечественной войны самоотверженно сражались женские авиационные подразделения.

В тяжелые октябрьские дни 1941 года по инициативе Героя Советского Союза Марины Расковой был организован женский комсомольский ближнебомбардировочный полк. В боях с немецко-фашистскими захватчиками он покрыл себя неуязвимой славой. На мою долю выпало большое счастье участвовать в боях в составе этого женского полка.

В нашем полку были учащиеся московских вузов, работники предприятий. К сожалению, лишь немногие из нас до войны окончили аэроклубы.



Летчик-спортсмен Мария Дриго.
Рис. художника Л. Столыго



Мастер спорта
Валентина Селиверстова.

Создать из такого контингента крепкие воинские части было нелегко. Для этого требовалась большая организационная работа, упорная учеба. Во время этой учебы Марина Раскова говорила: «Вы добровольно пошли защищать нашу Родину и должны доказать, что женщине можно доверять любое оружие, и она будет носить его с честью».

Учились мы по 10—12 часов в день. Все горели желанием как можно скорее вылететь на фронт. Это желание было так велико, что не останавливали никакие трудности. Двухлетнюю программу обучения девушки окончили за 8 месяцев, и в мае 1942 года наш полк вылетел на фронт...

И вот полк получил первое боевое задание. Выполняя его, летчицы старались как можно лучше положить бомбы точно в цель. В те дни разыгались жестокие бои на Дону. Над Ростовом стоял дым от вражеских бомбежек. Дон оставался тогда последней водной преградой к Сталинграду и Северному Кавказу. И на наш женский полк была возложена задача: бомбить фашистские переправы, живую силу и технику противника. В трудные месяцы отступления наших войск полк непрерывно вел боевую работу.

В эти памятные дни девушки хотели идти в бой коммунистами. Партийная организация женского полка быстро росла.

На протяжении всей войны девушки-летчицы выполняли напряженную боевую работу, ни в чем не уступая мужчинам-летчикам — ни в смелости и отваге, ни в умении выполнить любое боевое задание.

Полк громил гитлеровцев в Донбассе, на Северном Кавказе и Кубани, в Крыму, в Белоруссии, в Польше и в Германии, вплоть до Берлина. Подвиги и боевые дела Героев Советского Союза Дуси Носаль, Ольги Санфиловой, Жени Рудневой, Тани Макаровой, Веры Белик, Руфины Гашевой, Евдокии Никулиной, Ирины Себровой, Нины Улья-

ненко, Зои Парфеновой, Анастасии Поповой и многих других не забудет наш народ.

За героические подвиги 23 девушкам нашего полка присвоено высокое звание Героя Советского Союза, многие девушки были награждены орденами и медалями. Девушки-летчицы с честью пронесли гвардейское знамя по полям войны. Многие из них совершили по 700—900 боевых вылетов.

Хорошо потрудились и больших успехов добились женщины-летчицы в послевоенные годы. Тысячи женщин и девушек занимаются авиационным спортом.

В 1949 году воздухоплаватели Л. Иванова и З. Тонкова на сферическом аэростате 6-й категории пробыли в воздухе 34 часа 21 минуту. Это — мировой рекорд продолжительности полета.

Широко известно в нашей стране имя заслуженного мастера спорта Анны Бодрягиной. В 1949 году она установила мировой рекорд скорости полета по стокилометровому треугольнику на спортивном самолете Як-18, показав среднюю скорость 162 км/час.

Работая инструктором-летчиком в Центральном аэроклубе имени В. П. Чкалова, Анна Бодрягина с успехом защищала честь этого клуба на первых Всесоюзных соревнованиях летчиков-спортсменов в 1949 году и на вторых Всесоюзных соревнованиях в 1950 году. Она с исключительной четкостью и точностью выполняла все летные упражнения и, опередив 59 мужчин-спортсменов, завоевала звание чемпиона Советского Союза по технике пилотирования скоростных самолетов.

Мировой рекорд скорости принадлежит мастеру одного из московских заводов летчице-спортсменке Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова Марии Дриго. На спортивном самолете Як-18 она пролетела 1000 км по тре-



Инструктор-планерист Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Александра Штанова.
Фото В. Тюкеля



Курсанты Ростовского-на-Дону аэроклуба настойчиво занимаются авиационным и парашютным спортом. Упорная теоретическая и практическая учеба позволила воспитаннице аэроклуба комсомолке Э. Чернышевой стать чемпионом СССР среди девушек-парашютисток по точности приземления с высоты 1 000 метров. Сейчас тов. Чернышева учится летать на самолете. Другая воспитанница аэроклуба комсомолка В. Енютина стала инструктором по лётному делу. На снимке: инструктор Ростовского аэроклуба В. Енютина (слева) консультирует Э. Чернышеву.

Фото Я. Турбина

угольному маршруту со средней скоростью 237,856 км/час.

Многим известно имя выдающейся парашютистки заслуженного мастера спорта Елены Владимировой. Это она в 1949 году в составе мужской группы совершила ночной прыжок из нижних слоев стратосферы с высоты 10 370 м. Ей принадлежит ряд рекордов в затыжных и высотных прыжках.

27 августа 1949 года знатные парашютистки нашей Родины заслуженные мастера спорта Елена Владимировая, Галина Пясецкая и мастер спорта Надежда Есенова установили новый рекорд группового затыжного прыжка без кислородного прибора. Отделившись от борта самолета на высоте 6 200 м, они пролетели, не раскрывая парашютов, 5 419 м.

В 1950 году советские парашютистки совершили ряд выдающихся рекордных парашютных прыжков. 26 сентября 1950 года шесть отважных парашютисток: Е. Владимировая, Г. Пясецкая, молодая спортсменка И. Коняева, А. Гусарова, В. Селиверстова и А. Султанова совершили групповой затыжной прыжок. Отделившись от самолета на высоте 5 600 м, они летели, не раскрывая парашютов, 3 533 метра.

В 1951 году совершили рекордный прыжок с высоты 7 110 м О. Сушинская, Н. Швейнова, И. Орликая и А. Султанова.

На состоявшихся в 1951 году Всесоюзных парашютных соревнованиях звание абсолютного чемпиона СССР среди женщин завоевала молодая спортсменка Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова Надежда Сквороднева, набравшая наибольшее количество очков по всем упражнениям.

Советским планеристкам также принадлежит ряд рекордов и достижений. В историю планерного спорта вошли выдающиеся достижения планеристок Прохоровой и Великосельцевой. Советские спортсменки впервые в мире осу-

ществили буксировочные полеты «планерных поездов», состоявших из 7 и 11 планеров. В 1951 году установила мировой рекорд на планере А-9 Марина Пылаева. Ее полет длился семь с половиной часов. Пролетев 226,290 км, она оставила позади рекорд француженки Гааф.

В 1951 году известная советская планеристка Анна Самосадова пролетела на планере 364,035 км — из Серпухова в Тамбов. Она превысила мировой рекорд дальности полета в заранее намеченный пункт.

1952 год принес авиационным спортсменкам хорошие спортивные результаты. Звание чемпиона по точности полета в ночных условиях было завоевано летчицей-инструктором Московского аэроклуба Верой Дубровиной.

На парашютных соревнованиях звание чемпиона по парашютному спорту среди женщин завоевала молодая спортсменка Киевского аэроклуба Нинель Швейнова.

На XVIII Всесоюзных планерных соревнованиях звание абсолютного чемпиона завоевала молодая спортсменка Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова Нина Слесаренко.

Советские авиационные спортсменки полны решимости прославить нашу любимую Родину новыми замечательными спортивными успехами.

Советские женщины — пламенные патриотки социалистической Родины — не жалеют своих сил для того, чтобы с каждым днем возрастало могущество Советского Союза — оплота мира и дружбы между народами.

Следуя нашему примеру, по пути строительства социализма идут женщины стран народной демократии. Всегда чувствуя руку дружбы и помощи великого Советского Союза, женщины стран народной демократии принимают активное участие в строительстве социализма.

В совершенно ином положении находятся трудящиеся женщины в капита-

листических странах. Америко-английские империалисты, готовясь к новой войне, раздувают военные бюджеты, увеличивают налоги, взвинчивают цены на промышленные и продовольственные товары. С каждым днем растет армия безработных. От непосильного труда, болезней и голода в капиталистических странах особенно страдают женщины и дети.

Международный женский день в капиталистических странах проходит под лозунгом усиления борьбы за мир. В могучем движении сторонников мира мощным отрядом является Международная Демократическая Федерация женщин, объединяющая 135 миллионов женщин 65 стран. Это — огромная сила.

Буржуазные правительства жестоко преследуют женщин, борющихся за мир. Однако никакими преследованиями и репрессиями империалистам не удастся сломить волю миллионов женщин к борьбе за мир и безопасность народов. Вдохновляемые успехами великого Советского Союза, женщины всего мира еще теснее сомкнут свои ряды в борьбе против поджигателей новой войны. Велика сила сторонников мира. Пусть поджигатели войны не забывают уроков истории!

Советские женщины, тесно сплоченные вокруг Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского Правительства, еще более повысят свою творческую активность на всех участках коммунистического строительства, будут и впредь самоотверженно бороться за укрепление могущества нашей любимой Родины.



Заслуженный мастер спорта
Елена Владимировая.

Фото Ф. Заборина

Отстаивая дело мира, вдохновенно трудясь над выполнением пятого пятилетнего плана, повышая свой идейно-политический уровень и деловую квалификацию, советские люди должны вместе с тем упорно и настойчиво, систематически, изо дня в день приобретать военные знания, овладевать различными специальностями общевойскового, военно-технического, авиационного и военно-морского дела.

„Правда“ от 22 февраля 1953 г.



В Борьбе за первенство

БОРЯСЬ за выполнение обязательств, принятых в честь XIX съезда Коммунистической партии, коллектив нашего аэроклуба в минувшем году успешно перевыполнил план подготовки авиационных специалистов. Подавляющее большинство обучавшихся получило оценку «отлично» и «хорошо». Особенно высоких результатов добились планеристы: их средний балл по технике пилотирования — 4,85. В 1952 году в аэроклубе не было ни одного летного или какого-либо другого происшествия. Ни один курсант не был отчислен по причине летной неустойчивости.

Все это было достигнуто благодаря дружной работе коллектива аэроклуба, хорошей партийно-политической работе, правильному подбору кадров, высокому уровню дисциплины летно-технического и курсантского состава. Большую роль сыграло правильное комплектование учебных групп курсантами, а также найденные нами некоторые новые формы и методы обучения.

Комплектованию учебных групп мы придаем большое значение. Перед началом набора у нас проводятся специальные совещания инструкторов и преподавателей. Каждому из них поручается вести пропагандистскую работу в том или ином коллективе трудящихся, в школе, вузе. Инструкторы-летчики, преподаватели идут в первичные организации Общества, на предприятия, в учреждения, школы, советуются с секретарями партийных организаций, директорами, комсомольскими и профсоюзными работниками, находят наиболее действенные формы разъяснительной работы. Деятельное участие в этой работе принимают комсомольцы. На комсомольских собраниях создаются инициативные группы по вовлечению молодежи в аэроклуб. Работая в тесном контакте с инициативной комсомольской группой, каждый инструктор-летчик производит набор курсантов в свою летную группу.

В разъяснительной работе среди населения, которую ведет аэроклуб, принимают участие также и обучающиеся в клубе курсанты-пилоты, приезжающие в отпуск бывшие воспитанники нашего аэроклуба, ныне курсанты авиационных училищ, офицеры-летчики.

К. Шукли.

**начальник Краснодарского краевого аэроклуба
Досаафа**

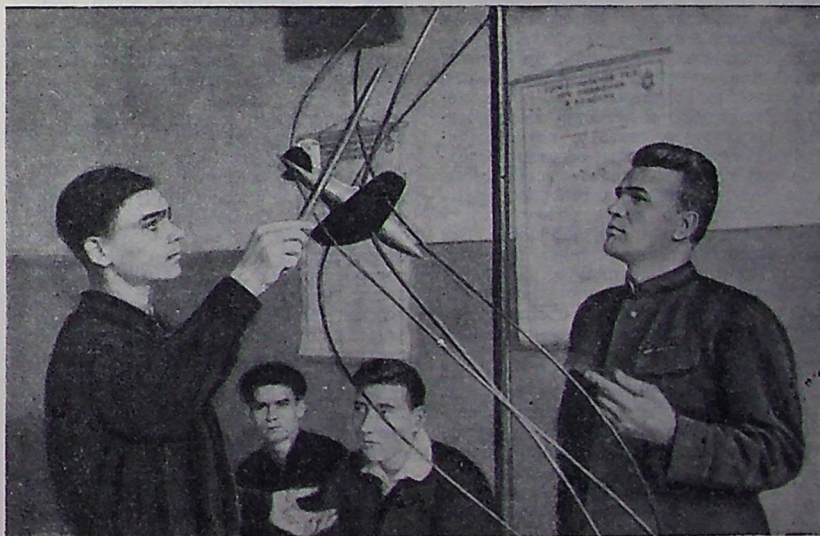
Много авиационных специалистов и спортсменов подготовили аэроклубы Досаафа в минувшем году. По итогам работы первое место занял Краснодарский краевой аэроклуб. В своей статье начальник аэроклуба т. Шукли рассказывает о том, как достигнут этот успех.

Вопросы комплектования всесторонне обсуждаются на заседаниях партийного бюро, партийном и профсоюзном собраниях аэроклуба.

Весной прошлого года мы провели дополнительный набор курсантов. Было решено летом пройти с ними часть теоретического курса с тем, чтобы в более короткий срок повторить его в 1952/53 учебном году. Этот опыт дал положительные результаты и, кроме всего прочего, позволил нам в конце теоретических занятий отобрать лучших курсантов для обучения полетам на

планере. С этой целью к учебному плану были добавлены дополнительные темы для изучения планера А-2 и соответствующего теоретического материала за счет некоторого уменьшения часов на изучение самолета. В настоящее время в аэроклубе успешно обучается учебная группа курсантов, в прошлом году прошедшая планерную подготовку и повторяющая теоретический курс по значительно сокращенной программе пилотов. Так, еще в 1952 году аэроклуб подготовил не только планеристов, усвоивших повышенную теоретическую программу, но и известную часть девятиклассников для дальнейшего обучения по программе пилотов в 1953 году.

Хотя в целом мы успешно провели комплектование аэроклуба, однако в этом важном деле нами был допущен и существенный промах. Он заключался в недостаточной связи с рядом районных оргкомитетов и первичных организаций Досаафа. На устранение этого крупного недочета необходимо обратить серьезное внимание.



Занятия по теории полета. Учащийся 10 класса школы № 34 г. Краснодара курсант А. Бадещенко отвечает преподавателю А. Куриному.



На занятиях по аэронавигации. Преподаватель Д. Горшков объясняет курсанту В. Мухтарову, как надо выводить самолет на заданный курс.

Успешно завершив комплектование, аэроклуб своевременно приступил к теоретическим занятиям.

Заблаговременно были составлены учебные планы по каждой специальности, в зависимости от срока начала занятий, с расчетом, чтобы теоретическая учеба пилотов и планеристов закончилась к 1 апреля, а авиамотористов и мастеров по авиаприборам — к 1 июля 1953 года. На основе этих планов был составлен общий план теоретической подготовки курсантов аэроклуба на 1952/53 учебный год.

Продумана и система контроля: в учебной части аэроклуба ведется график выполнения плана в часах по каждой группе и по каждому предмету. Так же ведется учет посещаемости и успеваемости каждого курсанта.

Теоретические занятия проводятся утром или вечером, применительно к возможностям курсантов. В ходе занятий инструкторы-летчики поддерживают регулярную связь с административной и педагогическим составом средних школ, следя за успеваемостью своих курсантов по учебе в школе. Во время отпусков летного состава эту работу ведут преподаватели учебной части. Все это способствует повышению посещаемости занятий в аэроклубе, позволяет своевременно оказывать помощь курсантам, если они начинают отставать по учебе в школе, предотвращает возможность отчисления из аэроклуба.

Летная подготовка — самый важный период обучения. В прошлом году мы начали ее в апреле и закончили в сентябре. Весь этот период полеты производились в две смены, средний налет в день на один самолет составил 4 часа 15 минут, а средний вывозной налет на одного курсанта-пилота — 14 часов 2 минуты.

Вдумчивая теоретическая и наземная подготовка курсантов, умелая организация полетов обеспечили высокое качество техники пилотирования. В резуль-

тате упорной учебы отличных результатов добилась группа, которой руководит коммунист Н. Ф. Каминский. Тов. Каминский — опытный летчик и хороший методист, умеющий твердо руководить инструкторским и техническим составом. Он хорошо организовал летное обучение курсантов.

Хороших результатов добился также инструктор-летчик, член партийного бюро А. В. Минченко. Он работает в аэроклубе уже 4 года, систематически выполняет учебные планы и добивается высокого качества летной подготовки. В минувшем учебном году курсанты, подготовленные тов. Минченко, получили высокую общую оценку — 4,73 балла.

Кандидат в члены Коммунистической партии Н. А. Клейменов также добился замечательных результатов.

Отлично справился со своими задачами чемпион аэроклуба по технике пилотирования инструктор-летчик И. А. Гончаренко. Он выпустил группу с общей оценкой «отлично».

Опыт этих передовиков тщательно изучается всем составом аэроклуба. Как готовят своих курсантов тов. Каминский? После окончания теоретической части программы тов. Каминский требует тщательной отработки всех упражнений наземной подготовки. С этой целью широко применяется тренировка на моделях, на тренажере, в кабине самолета.

Главное — вселить в курсанта веру в свои силы, убедить его в том, что все его недостатки могут быть устранены упорным трудом, что он обязательно будет летчиком. Для достижения этой цели особенно важно научить будущего летчика-спортсмена самостоятельно замечать свои ошибки, а затем и анализировать их.

Тов. Каминский, летчики тт. Казьмин, Пышкин, Минченко, Гончаренко учат курсантов самостоятельно определять — какое именно отклонение курсант допустил, в чем заключалась ошибка, каковы ее причины. После этого бывает уже нетрудно определить, что надо делать, чтобы избежать в дальнейшем повторения подобных ошибок. Иногда курсанту предлагают повторить какой-либо раздел теории или же провести дополнительную наземную тренировку, например руление.

Большое событие для курсанта — первый самостоятельный полет. Здесь тов. Каминский особенно внимателен и «придириж». Он проверяет, хорошо ли отдохнул курсант перед своим первым самостоятельным полетом, каково его настроение, нет ли какой-либо неуверенности, каких-либо колебаний. Курсант должен быть бодр и свеж, полон сил и энергии. У нас был случай, когда курсант, отлично освоивший все вывозные полеты, волновался перед предстоящим самостоятельным полетом, в результате плохо спал ночью. Это сказалось на его самочувствии, и в воздухе он действовал неуверенно, без обычной для него инициативы, значительно ниже своих возможностей.

Этот пример свидетельствует о том, как важно, чтобы в день самостоятельного вылета курсант был в наилучшей спортивной форме. Инструктор-летчик должен быть твердо уверен в успехе курсанта и внушить эту уверенность

своему воспитаннику. Иногда для этого бывает достаточно двух-трех бодрых слов, какой-либо шутки, крепкого рукопожатия или только четкой команды — все зависит от индивидуальных склонностей обучаемого, от его характера. Тов. Каминский настойчиво учит подчиненных ему людей уменью учитывать эти индивидуальные особенности курсантов. При этом он постоянно напоминает, что, вселяя в курсанта уверенность в своих силах, надо это делать так, чтобы он не переоценивал своих возможностей. Иначе это может привести к ненужному ухарству, к лихачеству.

Многое зависит также от умелого выбора погоды и времени для первого самостоятельного полета. Если в день полетов будет сложная метеорологическая обстановка, плохая видимость, — это создаст излишнее напряжение для молодого летчика. Поэтому лучше всего проводить первые самостоятельные полеты в хорошую, ясную погоду, при небольшом ровном ветре. Обычно это бывает в утренние часы или ближе к вечеру.

Подготовка авиационной техники к полету — большое и ответственное дело. Ее значение неизмеримо возрастает при подготовке к первому полету. Тов. Каминский требует четкой работы технического состава. Сам он внимательно осматривает самолет перед взлетом каждого курсанта. Подготовка материальной части к полетам производится в точном соответствии с действующими инструкциями и положениями, при тщательном соблюдении различных профилактических мер рационализаторского характера.

Четкой должна быть и организация работы на старте. Руководитель полетов подробно инструктирует стартовый наряд и лично следит за соблюдением установленного порядка. Особенно важно исключить всякую возможность сближения находящихся в воздухе самолетов на дистанцию меньше той, которая установлена инструкцией.

Наш аэроклуб имеет славные традиции воспитания сталинских соколов. В нем учился А. И. Покрышкин, ныне трижды Герой Советского Союза. Эти традиции помогают нам успешно воспитывать молодых летчиков-спортсменов.

В минувшем учебном году отличных результатов добился курсант Гончаров — рабочий нефтегазаведки, учащийся вечерней школы рабочей молодежи. Без отрыва от производства и учебы он с отличной оценкой окончил наш аэроклуб. Курсант Тятый, комсорг группы, окончивший среднюю школу с золотой медалью, учась в аэроклубе, имел только отличные отметки. Такие же отметки имел курсант Александров и ряд других товарищей. Сейчас Гончаров, Тятый и Александров успешно продолжают обучение в авиационном училище.

Успеху в нашей работе способствовала высокая теоретическая, методическая, наземная и практическая подготовка постоянного состава аэроклуба. Теоретическая подготовка велась по плану и была своевременно и полностью завершена. Зачетная сессия показала высокое качество знаний у всего летно-технического состава, и это обеспечило

успешное обучение курсантов. До начала полетов с курсантами весь летный состав отработывал технику пилотирования. Зачеты по этой дисциплине принимали начальник аэроклуба и начальник летной части, причем результаты отдавались приказом по аэроклубу, с одновременным указанием о допуске сдавшего к обучению курсантов. Полеты по маршруту, в закрытой кабине, показательные и по проверке техники пилотирования проводились регулярно в течение всего периода летной работы. При этом особое внимание обращалось на систематическую проверку техники пилотирования в зоне и по кругу.

В успехах, завоеванных нами, — большая доля труда начальника летной части аэроклуба Героя Советского Союза Н. М. Дудина. Он организует всю методическую, наземную и летную подготовку. Четкая организация летной работы, правильное руководство летным составом и вдумчивое его воспитание, высокая требовательность, внимание и чуткое отношение к курсантам, тщательный личный контроль за подготовкой материальной части перед выпуском курсантов в полет — таковы характерные черты, свойственные стилю работы тов. Дудина.

Прочным фундаментом всех наших успехов является умелая организация партийно-политической работы с постоянным и переменным составом. Марксистско-ленинская учеба постоянного состава проводилась в осенне-зимний период. У нас работало 4 кружка. В двух из них изучалась история Коммунистической партии по программе повышенного типа первого года обучения. Присутствовавшие на итоговых занятиях представители райкома партии дали высокую оценку работе кружков и знаниям слушателей.

Помимо занятий в кружках как для постоянного, так и для переменного состава проводились политинформации. В осенне-зимний период они проводились раз в неделю, а летом — два раза в неделю. Политическая подготовка переменного состава была организована в точном соответствии с имеющейся программой.

Большую и продуктивную работу в минувшем учебном году проделала наша партийная организация. Не было ни одного крупного вопроса в жизни аэроклуба, который прошел бы мимо ее внимания. Партийная организация обсуждала вопросы о ходе марксистско-ленинской учебы, об итогах комплектования, о состоянии теоретической подготовки, о мерах улучшения деятельности совета аэроклуба и о развертывании массово-воспитательной работы, о задачах парторганизации по обеспечению безаварийности, о подготовке технических средств и особенно автотранспорта к началу летной работы.

Партийная организация вела и ведет большую работу по разъяснению решений XIX съезда Коммунистической партии Советского Союза, по изучению исторической речи И. В. Сталина на этом съезде и его гениального труда «Экономические проблемы социализма в СССР».

Коммунисты аэроклуба плодотворно работают, добиваясь высокой организованности в учебе. Во время полетов на

старте ежедневно выпускаются «стартовки», проводятся беседы на технические темы, связанные с выполнением плана данного летного дня.

Известные достижения наш аэроклуб имеет и в области военно-массовой работы. Поддерживая тесный контакт с рядом первичных организаций Досаафа, мы создали в них 9 кружков укладчиков парашютов и 8 кружков авиамотористов, из которых 7 уже произвели выпуск. Было создано также два кружка инструкторов авиамodelьного спорта, учебу в одном из которых уже закончила значительная группа молодежи. Еще лучших результатов добились кружки метеонаблюдателей. Их также было создано два, причем обучение в одном из них уже закончено.

Постоянный состав нашего аэроклуба систематически читает лекции и доклады в первичных организациях Досаафа. Всего в минувшем учебном году проведено более двухсот лекций, докладов и бесед на различные авиационные темы. Их прослушало почти семь тысяч человек. Нами также проводятся экскурсии трудящихся в аэроклуб и на аэродром. Такие экскурсии пользуются у молодежи неизменным успехом. В прошлом году в них участвовало более трех тысяч человек. Однако следует признать, что связь с первичными организациями Досаафа у нас все еще недостаточна.

Всесторонняя физическая закалка необходима для летчика-спортсмена. Поэтому мы обращаем большое внимание на сдачу норм по комплексу ГТО. Половина членов аэроклуба уже завоевала право носить на груди значок ГТО первой ступени, а часть — второй ступени. Летом прошлого года личный состав аэроклуба успешно выступил в Кубано-Азово-Черноморской эстафете по плаванию. Наши спортсмены участвовали в заплыве на 1 километр и на 10 километров.



Активист авиамodelьной секции аэроклуба И. Бабичев ремонтирует авиамodelь.

Фото Н. Коротеева

Слабым звеном в нашей работе является совет аэроклуба. Этот общественный орган еще не проявляет себя должным образом. Нет сомнения, что когда мы сумеем наладить его работу по-настоящему, когда вокруг него сплотится широкий круг актива, — тогда число членов нашего аэроклуба значительно возрастет, и он заживет еще более кипучей, интенсивной и увлекательной спортивной жизнью.

Письмо в редакцию

СЛОВА И „ДЕЛА“ тов. СУМЕРИНА

Как только в нашей школе была создана первичная организация Досаафа, мы обратились в городской комитет Общества с просьбой оказать помощь в работе. Такая помощь была обещана. Но прошло три долгих месяца, прежде чем нам выделили учебный парашют и планер А-2. К сожалению, ни тем ни другим мы воспользоваться не смогли, так как и парашют и планер оказались совершенно непригодными даже для учебных целей. Кстати сказать, и эти „пособия“ вскоре были отобраны.

Председатель Анжеро-Судженского городского комитета Досаафа тов. Сумерин не скупится на обещания, он много говорит о значении авиационного спорта. Однако, произнеся очередную речь, он считает, что

этим его функции исчерпываются.

Так было, например, и этой зимой. Тов. Сумерин обратился к членам Общества с новой пламенной речью, а когда после этого мы попросили его выделить для нашей организации наглядные пособия, то он отделился... новыми обещаниями и отговорками.

Тов. Сумерин оторван от активистов Общества, не знает их нужд и запросов.

Когда же по-настоящему будет организована работа в Анжеро-Судженской организации Досаафа?

Группа членов Досаафа средней школы № 32

г. Анжеро-Судженск, Кемеровской области.

В учебной группе АВИАМОТОРИСТОВ

Фотоочерк В. Семенова

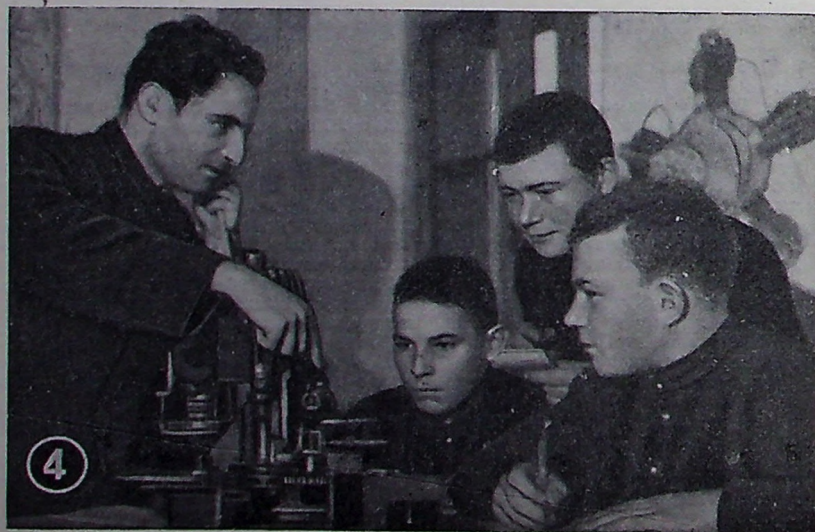
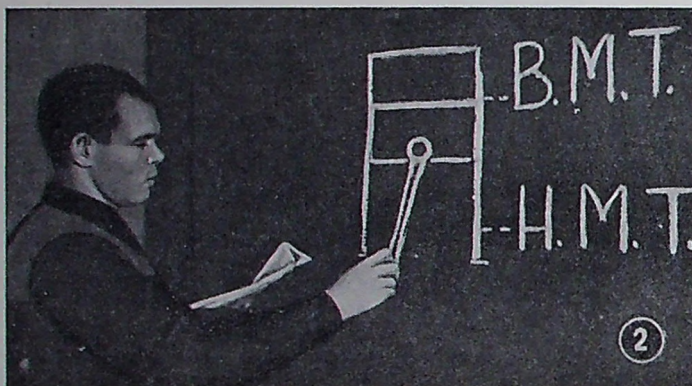
КОГДА КОМИТЕТ первичной организации Досаафа новгородской школы ФЗО строителей № 7 обратился к членам коллектива с вопросом—какую военную специальность они хотели бы приобрести? — многие досаафовцы высказали желание изучить авиационный мотор.

Комитет первичной организации охотно удовлетворил просьбу членов Общества, организовал учебную группу авиационных мотористов.

Однако в школе не было ни одного человека, знающего авиационный мотор. Кому же поручить ведение занятий?

На помощь пришел Новгородский городской оргкомитет Досаафа. Он при-

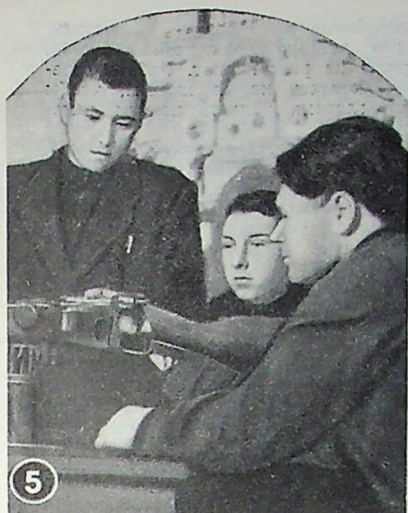
слал в первичную организацию одного из своих многочисленных активистов—техника местного аэропорта Виктора Попова. Вместе с демобилизованным летчиком Леонидом Даниленко инструктор-общественник составил подробный



план и расписание занятий, которые затем были утверждены комитетом первичной организации.

Вскоре состоялись первые занятия (фото 1). Инструктор-общественник Виктор Попов кратко ознакомил слушателей с историей развития авиации, рассказал о приоритете русского народа в области воздухоплавания, о роли великих вождей В. И. Ленина и И. В. Сталина в создании могучего советского Воздушного Флота. В дальнейшем досаафовцы ознакомились с основными типами летательных аппаратов и авиационными двигателями. На первом же занятии руководитель потребовал, чтобы лекции обязательно конспектировались. Это дает возможность досаафовцам лучше усваивать материал.

Сейчас занятия будущих авиационных специалистов проводятся регулярно два раза в неделю. По средам и воскресеньям досаафовцы собираются в специально оборудованном классе и специально изучают мотор.



ся руководитель городской организации Общества бывший военный летчик, офицер запаса Иван Кузьмич Денежкин. Он горячо интересуется работой учебной группы авиамотористов, помогает учащимся лучше усвоить материал. Петр Варламов, Алексей Хабин и Борис Логинов внимательно слушают объяснения председателя городского оргкомитета Досаафа Денежкина по устройству маслосмолы (фото 4).

Наряду с основной программой будущие авиамотористы с увлечением изучают также и другие специальности, занимаются разными видами спорта.

Занятиями по стрелковому делу руководит демобилизованный воин, помощник директора школы по культурно-воспитательной работе Александр Яков-

левич Алексеев. Опытный стрелок, хороший организатор, тов. Алексеев умело передает молодым питомцам свой богатый боевой опыт, свои знания. Вячеслав и Юрий Ивановы под руководством Александра Яковлевича осваивают правила прицеливания (фото 5).

Многие члены Общества изучили материальную часть оружия, научились правильно целиться и успешно выступали на городских стрелковых соревнованиях. Некоторые члены учебной группы уже выполнили нормы стрелка-разрядника.

Часто досаафовцы выходят на лыжные тренировки, во время которых они учатся передвигаться по ровной местности, преодолевать препятствия, совершать подъемы и спуски.



Руководитель группы тщательно готовится к каждому занятию. Он составляет подробный конспект лекции, подбирает яркие, запоминающиеся примеры из боевой жизни авиационных мотористов, заранее готовит наглядные пособия. Перед занятиями по изучению поршня инструктор-общественник тщательно вычертил на доске схему работы агрегата, которой и пользовался во время лекции (фото 2). Занятия в группе проходят живо и интересно.

В свободное время члены Общества занимаются самостоятельно. Они приходят в военный уголок, где имеются различные детали мотора, и повторяют пройденный материал. На фото 3 мы видим, как досаафовцы Василий Ларькин (слева) и Василий Чмерин изучают цилиндр и поршень.

Частым гостем в школе ФЗО является



Недавно большая группа членов Общества совершила военизированный лыжный поход. Во время похода молодые спортсмены ориентировались на местности, тренировались в метании гранаты, учились стрелять. Лучшие спортсмены первичной организации приняли участие в городских лыжных соревнованиях. Многие из них успешно выполнили разрядные нормы.

На снимке 6 мы видим, как группа учащихся готовится к очередному выходу в поле.

Теоретическую учебу досаафовцы сочетают с практическими занятиями у самолета. Они часто бывают в городском оргкомитете Досаафа, где имеется учебная машина, учатся здесь разбирать и собирать авиационный мотор, устранять повреждения и неисправности. Практическими занятиями у самолета руководит бывший военный летчик Леонид Даниленко (на фото 7 первый слева). Он объясняет досаафовцам правила ухода за машиной, передает им свой богатый опыт.

Скоро молодые досаафовцы закончат курс обучения в группе и приобретут авиационную специальность.



Ник. Бабаев

САМОГО зарождения авиамоделизма русские авиамodelисты поставили его на службу авиационной науке. С постройки летающей модели начали свой путь в авиацию многие выдающиеся ученые, конструкторы, летчики — А. Н. Туполев, А. А. Миклулин, А. С. Яковлев, Б. Н. Юрьев, М. М. Громов и другие прославленные авиаторы.

Советские авиамodelисты гордятся тем, что одним из первых строителей летающих моделей был гениальный русский ученый М. В. Ломоносов. В 1754 году он построил «аэродромическую (воздухоплавательную) машину» — первую в мире модель вертолета — для подъема в верхние слои атмосферы метеорологических приборов.

Юные змейкачи — строители коробчатых змеев — тоже знают, что этим простейшим видом авиамodelизма занимался в научных целях и М. В. Ломоносов. 26 июня (ст. ст.) 1753 года великий ученый «при помощи змея извлек молнию из облаков». Змейкачи восхищаются опытами А. Ф. Можайского — изобретателя первого в мире самолета. Работая над созданием воздухоплавательного аппарата, А. Ф. Можайский неоднократно поднимался на построенных им гигантских воздушных змеях, буксируемых тройкой запряженных в телегу лошадей. В 1876 году он успешно испытал в полете небольшую модель своего самолета.

Великий русский ученый Д. И. Менделеев и знаменитый деятель науки К. Э. Циолковский также отдали дань авиамodelизму. Менделеев оказал ревностное содействие опытам над моделями самолетов финансового чиновника В. В. Котова, а Циолковский сам часто строил и запускал воздушные змеи и тепловые бумажные шары.

С особой любовью знакомятся авиамodelисты с трудами профессора Н. Е. Жуковского — отца русской авиации, как его назвал великий Ленин. Жуковскому принадлежит честь организации

первых в России соревнований летающих моделей (2 января (ст. ст.) 1910 года в Москве).

Но в царской России не было и не могло быть массового авиамodelьного спорта. Стоявшие у власти помещики и капиталисты во главе с царем были заинтересованы лишь в личной наживе и обогащении. Им не было никакого дела до развития авиамodelизма среди миллионов детей рабочих и крестьян. Авиамodelисты-любители в царской России не имели условий для своего творчества, были разрознены, лишены возможности организовать обычные в наши дни авиамodelные кружки, обмениваться опытом на соревнованиях. Советским авиамodelистам, в распоряжение которых предоставлены прекрасные авиамodelные лаборатории и мастерские при аэроклубах, многочисленных дворцах и домах пионеров, на станциях юных техников, даже трудно себе это представить.

Великая Октябрьская социалистическая революция, навсегда порвав цепи буржуазно-помещичьего рабства в нашей стране, сбросив вековой гнет эксплуататоров, раскрепостила гигантские творческие силы трудового народа. Великие вожди народа В. И. Ленин и И. В. Сталин, создавая молодую республику Советов и организуя ее защиту от нападения многочисленных врагов, одновременно принялись и за строительство Воздушного Флота. С первых дней советской власти Коммунистическая партия организует советские авиационные отряды, научно-исследовательские учреждения. В этих учреждениях проводятся опыты и с летающими моделями. Начинает развиваться советский авиамodelизм, который после окончания гражданской войны постепенно становится одним из самых массовых видов авиационного спорта.

В 1923 году было создано Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ). По всей стране Общество распространило красочные плакаты с изображением летчика, спрашивавшего: «Что ты сде-

лал для Воздушного Флота?» Естественно, что детвора сразу же обратила внимание на этот плакат. Ребята стремились попасть на аэродромы, чтобы своими глазами увидеть полеты самолетов.

Интерес молодежи к авиации, вызванный организацией ОДВФ, принес свои плоды. Работники Воздушного Флота, делавшие доклады на предприятиях, в учреждениях, школах, начали создавать кружки авиамodelистов — «юных друзей ОДВФ». Кроме Москвы, первые кружки советских авиамodelистов были созданы в Ленинграде, Тифлисе, многих других городах.

За организацию авиамodelьного спорта в стране горячо взялись общественные секции, созданные при советах ОДВФ. В секции входили работники военно-воздушных сил, комсомольцы-активисты и энтузиасты авиамodelизма.

В январе 1924 года в журнале «Самолет» появилась первая корреспонденция о работе кружка «Юных авиаторов» при клубе «Детский уголок». В середине года вышла в свет одна из первых массовых брошюр по авиамodelизму — «Летающая модель самолета-моноплана».

В 1924 году были проведены и первые в Советском Союзе соревнования авиамodelистов — 5 июня в Тифлисе, 14 июня — в Костроме, 15 июня — в Краснодаре. На соревнованиях в Тифлисе лучшая схематическая модель самолета, построенная Х. Парунакином, пролетела по прямой 38,75 м.

Готовились к своим первым соревнованиям и москвичи. Плакаты призывали их прибыть к построенным моделями 28 сентября 1924 года на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку: соревнования проводились тогда в закрытых помещениях. Лучшие модели — на этих соревнованиях они все были схематическими — показали такие результаты: продолжительность — 13,4 сек., дальность — 45 м (длина помещения), высота — 12 м, скорость — 10,7 м/сек.

14 декабря в Батуме состоялись последние в 1924 году авиамodelные соревнования. Лучшая модель — Умикова — пролетела 67,5 м. Второй по спортивным результатам на этих соревнованиях была модель Э. Микиртумова, одного из старейших наших авиамodelистов, ныне кандидата технических наук, председателя авиамodelной секции Оргкомитета Досаафа СССР. Она пролетела по прямой 55,6 м. Батумские соревнования проводились уже на открытом воздухе.

Наряду со схематическими моделями строились модели — копии самолетов. В Тульской губернии в 1924 году с такими моделями разъезжала бригада авиамodelистов. Проводя беседы с демонстрацией моделей, бригада пробуждала у крестьян огромный интерес к авиации, и они пожертвовали не одну тысячу пудов хлеба на строительство советского Воздушного Флота. Двумя годами позднее на I Всесоюзных соревнованиях авиамodelистов выступал с моделями-копиями А. С. Яковлев, ныне Герой Социалистического Труда. А. С. Яковлев, будучи учеником 50-й школы Сокольнического района Москвы, организовал ячейку юных друзей ОДВФ, где ребята и строили модели — копии настоящих самолетов.

Быстро росло число авиамodelных

кружков в стране, повсеместно создавались курсы подготовки инструкторов — их руководителей, все в больших количествах выпускалась авиамоделльная литература. Росли и спортивные достижения.

По далеко неполным данным, за один только 1925 год в Советском Союзе было проведено 55 авиамоделльных соревнований. В них приняло участие более 1 500 авиамоделлистов с 1 600 моделями. Дальность полета моделей возросла до 1,185 км, продолжительность — до 27 минут. Наилучшие результаты были достигнуты авиамоделлистами Армении.

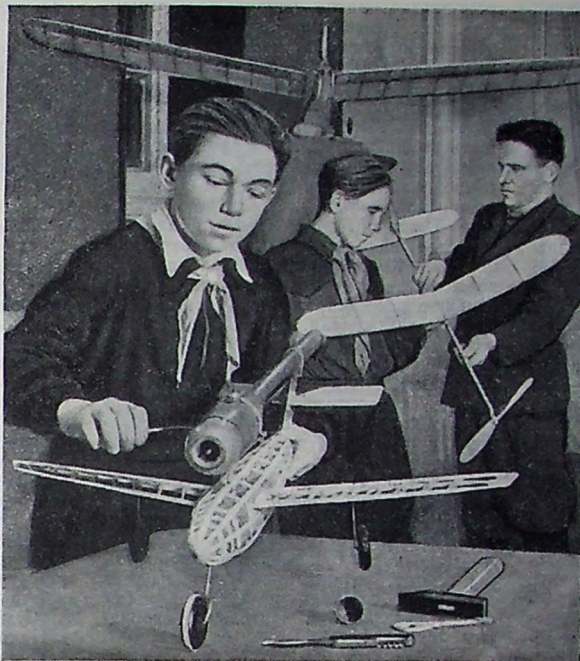
С увеличением численности авиамоделльных кружков крепла и техническая база советского авиамоделлизма. Для практического направления творчества юных конструкторов в 1931 году была создана Центральная авиамоделльная лаборатория. К своему десятилетию авиамоделлизм получил у нас полное признание, как подлинная школа будущего летчика и строителя настоящих самолетов. 18 августа 1933 года «Правда» в передовой статье отмечала:

«...Авиамоделлизм! Это новое понятие, как и его содержание, входит в быт советской детворы, захватывая, увлекая ее, заставляя изучать науку и технику, подготавливая таким образом культурную, способную смену летчиков и авиаконструкторов. «Авиамоделлизм — это первый подступ к овладению самолетом в воздухе. Авиамоделльное дело — первая ступень подготовки командиров воздушного океана и инженеров воздушных кораблей» (Ворошилов)».

Коммунистическая партия, лично товарищи Сталин создали все условия для развития советского авиамоделльного спорта. Путь от модели к планеру, с планера на самолет стал естественным для многих тысяч юношей и девушек Советского Союза.

В 1928 году вблизи г. Звенигорода, Московской области, проводились Всесоюзные соревнования авиамоделлистов. На старте — схематическая модель самолета типа «утки» башкирского авиамоделлиста В. Карабаева, который и до сих пор руководит авиамоделльными кружками в г. Октябрьске, Башкирской АССР. Модель взлетает, и от нее отделяется резиновый мотор вместе с винтом. В те дни разрешалось в полете сбрасывать детали модели. Облегченная модель начинает парить, все дальше и дальше удаляясь от места взлета. 49 мин. 55 сек. продержалась модель в воздухе. Это был первый, хотя и не официальный, мировой рекорд советских авиамоделлистов (как известно, Международная Авиационная Федерация (ФАИ) начала регистрировать авиамоделльные рекорды в 1937 году).

Через три года советские авиамодел-



В кружках Егорьевского городского Дома пионеров Московской области занимаются сотни школьников. На снимке (слева направо): юные авиамоделлисты Валерий Дашевский, Вячеслав Поляков и руководитель кружка А. В. Лузянин.

Фото И. Егорова (ТАСС)

сты открыли счет мировым рекордам и по классу более сложных — фюзеляжных моделей с резиновыми моторами.

Июль 1931 года. Мы на старте пятых Всесоюзных авиамоделльных соревнований. Взлетает фюзеляжная модель самолета, изготовленная М. Зюриным. В течение 27 мин. 20 сек. все напряженно следили за ее полетом. Двадцать два раза уложилась стометровая мерная лента, прежде чем измерители дошли до места посадки модели. В итоге — два новых мировых рекорда авиамоделлистов Советского Союза.

Спортивные успехи советских авиамоделлистов стали возможны в результате грандиозных успехов нашего народа в социалистическом строительстве. Авиационные спортсмены всегда были окружены отеческой заботой Коммунистической партии, Советского правительства, лично товарища Сталина и его ближайших соратников.

В ознаменование 10-летия советского авиамоделлизма Президиум ЦС Осоавиахима СССР учредил специальный награжденный значок «X лет ЮАС», который выдавался за заслуги и достижения в области развития авиамоделльного спорта.

Перед очередными Всесоюзными соревнованиями летающих моделей в 1934 году летчики, Герои Советского Союза Н. Каманин, М. Волопьянов, И. Доронин и М. Слепнев обратились к нашим авиамоделлистам с призывом сделать советский авиамоделлизм лучшим в мире.

На призыв летчиков-Героев авиамоделлисты ответили новым размахом работы, новыми рекордами. Мировой рекорд устанавливает новосибирский пионер Г. Макаров. Построенная им модель типа «утки» продержалась в воздухе 1 час 40 минут и покрыла расстояние в 4 000 метров. Вслед затем добились мировых достижений уфимский пионер П. Левченко (дальность 5 300 метров, время полета 28 мин. 09 сек.) и В. Иванов из Новосибирска (дальность 15 километров). Но счет спортивным достижениям советских авиамоделлистов в официальной таблице мировых рекордов, установленной ФАИ, открыл москвич М. Зюрин. 8 мая 1937 года он запустил на Тушинском аэродроме модель самолета с бензиновым моторчиком собственной конструкции и постройки. Спортивные комиссары зарегистрировали невиданную еще в мире дальность полета модели — 21 км 857 м, что и было утверждено ФАИ в качестве мирового рекорда.

К 31 декабря 1938 года советские авиамоделлисты внесли в таблицу ФАИ 6 поправок, т. е. уже завоевали ровно половину всех мировых рекордов. В 1938 году летающая модель с механическим двигателем, построенная советским авиамоделлистом, покрыла расстояние 21,857 км, другая модель — 66,083 км; в 1939 году дальность полета моделей достигла 135,410 км; в 1947 году — 210,620 км; в 1951 году — 356,794 км; в 1952 году — 378,756 км. Ни разу за это время наши авиамоделлисты не уступали мирового рекорда дальности полета иностранным авиамоделлистам. Не менее показателен и рост продолжительности полета моделей того же класса.

В 1938 году была достигнута продолжительность полета 38 мин. 30 сек., 1 час 10 мин., 1 час 26 мин. 06 сек.; в 1939 году — 1 час 31 мин. 24 сек., 1 час 51 мин. 40 сек.; в 1944 году — 2 часа 17 мин. 48 сек.; в 1946 году — 2 часа 49 мин.; в 1947 году — 3 часа 48 мин. 45 сек.; в 1950 году — 4 часа 02 мин. 30 сек.; в 1951 году — 5 час. 10 мин.; в 1952 году — 6 час. 01 мин. Все эти достижения советских авиамоделлистов — мировые рекорды.

Высота полета моделей самолетов с механическими двигателями росла так: в 1939 г. — 1 270,5 м; в 1940 г. — 2 611 м; в 1946 г. — 3 017 м; в 1947 г. — 4 152 м.

Скорость полета по прямой на стометровой базе в 1948 году составляла 66,870 км/час., а в 1952 г. — 108,270 км/час. Скорость полета по кругу на корде на тысячеметровой дистанции в 1949 г. доходила до 103,680 км/час., в 1952 г. достигла 181,818 км/час.

В настоящее время советским авиамоделлистам принадлежат 3 (из 5) абсолютных мировых рекорда и 35 (из 58)

мировых рекордов, официально зарегистрированных ФАИ. Абсолютные мировые рекорды установлены советскими авиамodelистами И. Кулаковским, Г. Любушкиным и Е. Борисевичем. На втором месте по количеству мировых рекордов (15) стоят венгерские авиамodelисты.

Авиамodelисты Советского Союза дважды участвовали в международных авиамodelных соревнованиях, и оба раза они выходили победителями.

В первые годы развития авиамodelизма юные конструкторы создавали примитивные схематические модели самолетов. Единственным двигателем в то время был пучок резиновых нитей. Не сразу мы сумели перейти к радиоуправляемым и реактивным моделям: на это понадобились годы упорной творческой работы. Советский авиамodelизм всегда был и остается передовым как в спортивном, так и в техническом отношении.

Простейшие схематические модели не могли долго быть единственными конструкциями, которые разрабатывали авиамodelисты. Начали появляться фюзеляжные модели, которые внешне более походили на настоящие летательные аппараты — самолеты и планеры. Мы сумели быстро заменить расчалочное крыло на свободное несущее. На смену крылу с плоскими нервюрами пришло крыло профилированное.

Как только наши авиамodelисты постигли основы аэродинамики, научились находить восходящие потоки, появились и модели планеров. Сначала они запускались лишь со склонов холмов. Затем авиамodelисты перешли к легким моделям-парителям. Теперь наши авиамodelисты настолько овладели техникой парения моделей, что во время соревнований вынуждены вводить особые условия, ограничивающие продолжительность полета.

Длительное время наши авиамodelисты использовали только резиновый мотор. Из года в год они применяли все новые и новые приспособления для увеличения продолжительности работы резинового мотора. Так появились у нас демультипликаторы, переключатели, дающие возможность последовательно включать в действие один, затем второй и даже третий пучок закрученных резиновых нитей.

Все временные заменители резинового мотора — пружинные механизмы, паровые машинки, двигатели, работающие на сжатом газе и т. п. — не дали желаемых результатов. Двигатели были или очень сложны или очень тяжелы, да и работали они считанные минуты или даже десятки секунд.

Благодаря большому творческому усилию коллектива Центральной авиамodelной лаборатории в 1936 году у нас появился первый серийный бензиновый моторчик. Уже в январе 1937 года московские авиамodelисты построили первую эскадрилью моделей самолетов с механическими двигателями.

На смену бензиновому моторчику пришел авиамodelный «дизель» — компрессионный двигатель. В результате модели значительно выиграли в своем полетном весе — не нужны стали батарейки зажигания, запальные свечи, бобины, прерыватели, конденсаторы, элек-

тропроводка. Затем появилась и «горячая», так называемая калильная свеча.

Росла и мощность наших миниатюрных двигателей. Теперь нас мало удивит сообщение о том, что моторчик с рабочим объемом цилиндра в десять кубических сантиметров развивает мощность около полутора лошадиных сил.

Советские авиамodelисты всегда шли и продолжают идти в ногу с большой сталинской авиацией. Появились советские реактивные самолеты — у авиамodelистов начали летать и реактивные модели. Конструкции наших авиамodelных реактивных двигателей нашли большое распространение в странах народной демократии. О том, насколько они совершенны, говорит такой факт: чехословацкий авиамodelист З. Хузинка не так давно установил мировой рекорд скорости полета по кругу (245 км/час.), применив конструкцию нашего пульсирующего реактивного двигателя.

Разнообразен парк моделей советских авиамodelистов. Здесь и модели самолетов (с резиновыми, бензиновыми, дельтавыми и реактивными двигателями), и модели гидросамолетов, планеров, вертолетов, птичек. Часть из них летает на привязи, другая совершает продолжительные и длительные свободные полеты.



Горький. 78 юных авиамodelистов регулярно занимаются в кружке Дворца пионеров имени В. П. Чкалова. Особенно активно работает в кружке ученик 7-го класса школы № 28 комсомолец Владимир Наумов. Он является рекордсменом Горьковской области по летающим моделям с механическим двигателем, руководит авиамodelным кружком в своей школе. На снимке: В. Наумов (слева) регулирует мотор.

Фото П. Вознесенского (ТАСС)

От секундных полетов схематической модели до часовых пребываний в воздухе радиоуправляемых миниатюрных летательных аппаратов, от полетов на расстояние десятка шагов до четырехсоткилометрового воздушного пути, от полетов под потолком зала до «потолка» в четыре с лишним тысячи метров, от полетов со скоростью пешехода до скоростей современных спортивных самолетов — таков путь нашей авиамodelной техники.

★

За тридцать лет массового советского авиамodelизма многие тысячи бывших строителей летающих моделей влились в сталинскую авиацию, в авиапромышленность. Лучшим из них присвоены почетные звания Героя Советского Союза, Героя Социалистического Труда, многие удостоены Сталинской премии, награждены орденами и медалями.

«...Все мы, начавшие свой авиационный путь с постройки летающих моделей, тепло вспоминаем увлечение этим простейшим воздушным спортом... Увлечение это много дало нам», — так от лица бывших авиамodelистов охарактеризовал значение авиамodelного спорта Герой Социалистического Труда А. С. Яковлев.

Надо еще больше расширять сеть авиамodelных кружков, множить ряды советских авиамodelистов. Для того, чтобы выполнить эту задачу, следует больше готовить общественных инструкторов — руководителей кружков. Новые десятки тысяч авиамodelистов потребуют литературу, чертежи и другие наглядные пособия. Надо больше выпускать такой литературы.

Наши авиамodelисты давно получают строительные материалы в комплектном виде, в специальных посылках. А вот инструментальный руководитель кружков добывает с большим трудом. В 1953 году надо начать продажу инструмента в посылках.

Для достижения больших скоростей полета авиамodelей нужны мощные, форсированные двигатели — поршневые и реактивные. Первые шаги к созданию их уже сделаны. Всемерно помогать конструкторам двигателей, смелее экспериментировать — вот задача в этом направлении.

Надо больше внимания уделять научным исследованиям в области аэродинамики, практиковать продувки моделей и авиамodelных профилей в аэродинамических трубах, работать над созданием воздушных винтов, особенно для форсированных двигателей.

В 1953 году авиамodelизм вошел в Единую Всесоюзную спортивную классификацию. Скоро у нас появятся мастера и разрядники авиамodelного спорта. Дело чести каждого местного оргкомитета Досаафа добиться наибольшего количества авиамodelистов-спортсменов, имеющих спортивную классификацию, добиться еще большего вовлечения молодежи в авиамodelный спорт.

Воодушевленные историческими решениями XIX съезда Коммунистической партии, советские авиамodelисты с еще большей энергией развивают массовый авиамodelный спорт, завоевывают новые достижения и рекорды.

Возведение самолетов с помощью радио



ЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ местонахождения самолета и для возведения самолетов по маршрутам используются радионавигационные системы. Радионавигационной системой самолетовозведения принято называть совокупность радиопередатчиков и радиоприемных устройств, которые устанавливаются на самолете и на земле для определения местонахождения самолета или для указания ему нужного направления полета. В зависимости от принципа определения местонахождения самолета различают угломерные, дальномерные и дальномерно-разностные радионавигационные системы.

В состав угломерной радионавигационной системы входят самолетная радиостанция и две наземных радиостанций (рис. 1)¹. Чтобы определить местонахождение самолета, радиотехническими методами измеряются пеленги или азимутальные углы α_1 и α_2 станции C относительно станций A и B . Для определения указанных углов используются радиопередатчики или радиоприемники с антеннами направленного действия. Антенна передатчика, обладающая направленностью действия, излучает радиоволны в разных направлениях с различной интенсивностью. Приемная антенна направленного действия не одинаково эффективно принимает сигналы от передатчиков, расположенных в различных направлениях.

В угломерных радионавигационных системах широко используется рамочная антенна. Будучи соединенной с пере-

Ю. Иванов

датчиком, рамочная антенна наиболее интенсивно излучает электромагнитные колебания в направлении, совпадающем с плоскостью рамки, и совершенно не излучает в направлении, перпендикулярном к плоскости рамки (рис. 2). Рамочная антенна, соединенная с радиоприемником, наиболее эффективно улавливает сигналы, которые приходят с направления, совпадающего с плоскостью рамки, и совсем не принимает сигналов, приходящих с направления, перпендикулярного к плоскости рамки. Сила излучения или эффективность приема по всем остальным направлениям распределяется так, как показано на рис. 2.

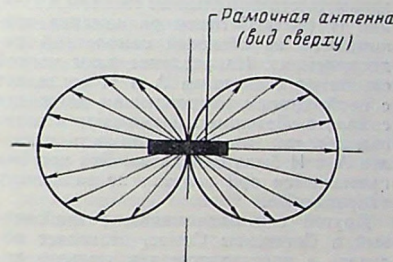


Рис. 2. Диаграмма направленности рамочной антенны.

Допустим, что в точках A и B (рис. 1) установлены радиоприемники с поворачивающимися рамочными антеннами, а в точке C (на самолете) работает обычный связной радиопередатчик. Приемники A и B настроены на волну самолетного передатчика. Так как антенны обладают направленностью действия, то при повороте рамочных антенн сила сигналов, принимаемых в точках A и B , будет изменяться. Как на станции A , так и на станции B рамки можно поставить в такое положение, при котором сигналы передающей станции C будут совершенно не слышны. Измерим углы α_1 и α_2 , на которые нужно повернуть рамки относительно направления на север для прекращения приема сигналов станции C . Теперь можно определить местонахождение самолета C , как точку пересечения прямых, проведенных из точек A и B под углами α_1 и α_2 относительно направления на север.

Радиоприемники с антеннами направленного действия, предназначенные для определения направления на передающие радиостанции, называются радиопеленгаторами.

При использовании наземных радиопеленгаторов (станции A и B) после

определения пеленгов самолетного передатчика (α_1 и α_2) полученные данные приходится передавать на самолет по радио. Если потребуются определить местонахождение нескольких самолетов, то система связи между наземными станциями и самолетом (передача запросов и ответных сигналов) значительно усложняется. Задачу одновременного определения местонахождения нескольких самолетов можно решить значительно проще, если радиопеленгатор, то есть приемник с антенной направленного действия, установить на самолете, а на земле в точках A и B установить радиопередатчики с антеннами, не обладающими направленностью действия. В этом случае экипаж самолета определяет свое местонахождение совершенно самостоятельно. Поворачивая рамку, оператор самолетной радиостанции сначала добивается пропадания слышимости сигналов передатчика A и определяет его пеленг. Затем подобным же образом находится пеленг передатчика B . Зная пеленги двух наземных радиостанций и их расположение, можно определить местонахождение самолета.

При пользовании самолетным радиопеленгатором для определения пеленгов наземных радиостанций приходится учитывать и показания магнитного компаса. Пеленг наземной радиостанции представляет собой сумму двух величин, так называемого курсового угла радиостанции и курса самолета (рис. 3). Курсовым углом радиостанции называется угол между направлением продольной оси самолета и направлением на пеленгуемую радиостанцию. Этот угол определяется с помощью самолетного радиопеленгатора. Курс самолета — это угол между направлением продольной оси самолета и направлением на север. Он

¹ Для решения частных задач самолетовозведения (например, полет на радиостанцию) достаточно одной наземной станции.

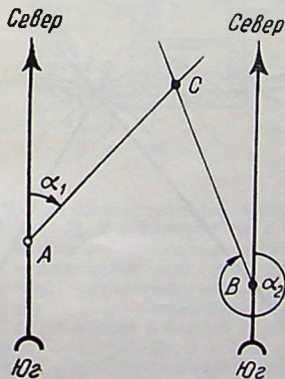


Рис. 1. Определение местонахождения самолета с помощью угломерной радионавигационной системы.

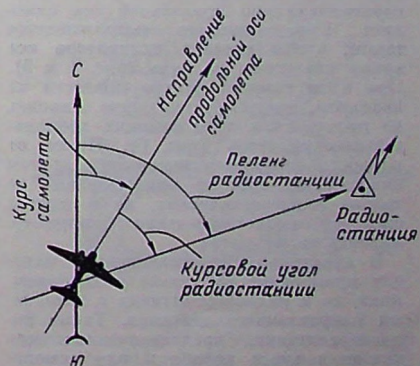


Рис. 3. Определение пеленга радиостанции.



Рис. 4. Индикатор радиополукомпас (РПК).

определяется с помощью магнитного компаса. Этот пример является одним из доказательств того, что средства радионавигации должны использоваться во взаимодействии с другими средствами самолетовождения.

При пользовании наземным радиопеленгатором радиосигналы принимаются на слух. Вести слуховую пеленгацию на самолете крайне затруднительно ввиду значительных акустических и электрических помех. Поэтому самолетные радиопеленгаторы, как правило, снабжаются стрелочными индикаторами. Встречаются два типа самолетных радиопеленгаторов, имеющих стрелочные индикаторы,— радиополукомпас (РПК) и автоматический радиокомпас (АРК). Индикатор радиополукомпас показываетклонение самолета от направления на радиостанцию (рис. 4). Для определения курсового угла радиостанции с помощью РПК необходимо произвести некоторые предварительные операции — повернуть рамку или, при неподвижной рамке, развернуть самолет. При пользовании АРК этого не требуется,— курсовой угол радиостанции определяется автоматически (рис. 5).

С помощью самолетного радиопеленгатора чрезвычайно просто осуществляется полет к аэродрому, имеющему специальную «приводную» радиопередающую станцию. Рамочная антенна самолетного радиопеленгатора установлена перпендикулярно продольной оси самолета. Курс самолета выдерживается таким, чтобы стрелка индикатора все время указывала на нуль (рис. 4 и 5). При этом самолет можно привести на аэродром, имеющий приводную станцию, не производя в пути никаких дополнительных расчетов (рис. 6). Полет от радиостанции или в каком-либо другом направлении требует использования не только радиотехнических, но и других средств самолетовождения (например, магнитного компаса).

В практике самолетовождения находят применение не только радиоприемники, но и радиопередатчики с антеннами направленного действия. Такие радиопередатчики, предназначенные для указания курса кораблям или самолетам, называются радиомаяками.

Один из типов радиомаяка имеет две взаимно перпендикулярные рамочные



Рис. 5. Индикатор автоматического радиокомпас (АРК).

антенны, которые по очереди включают-ся в передатчик и излучают в пространство радиосигналы телеграфного кода. При работе на одну антенну посылается сигнал А (—), при работе на другую — сигнал Н (·—). Имеются определенные направления, по которым сила сигналов, излучаемых при работе на обе антенны, одинакова. По другим направлениям преимущественно слышны сигналы А (—) или Н (·—). Сигналы радиомаяка принимаются на обычный самолетный радиоприемник. Направление зоны равной слышимости сигналов А и Н совпадает с необходимым направлением движения самолета. Летчик во время полета ведет самолет так, чтобы слышимость сигналов А и Н была одинакова. Эта система применяется при полетах по заданному направлению.

Другой тип радиомаяка, разработанный в Советском Союзе, позволяет получить в пространстве значительное количество зон пропадания слышимости того или иного телеграфного радиосигнала при приеме на самолетный радиоприемник. По тому, какой из сигналов пропадает, можно установить направление полета самолета. При наличии двух радиомаяков такого типа можно определить местонахождение самолета, имея на нем лишь обычный связной радиоприемник.

Помимо угломерных радионавигационных систем, в самолетовождении можно использовать и другие системы, например дальномерные и дальномерно-разностные. При использовании дальномерных систем для определения местонахождения самолета производится измерение радиотехническими методами расстояния от самолета С до двух наземных пунктов А и В (рис. 7). На самолете



Рис. 6. Выполнение полета на радиостанцию с помощью самолетного радиопеленгатора.

устанавливаются передатчик, приемник и индикаторное устройство, а в каждом из наземных пунктов—приемник и передатчик. Приняв сигнал самолетного передатчика, наземная станция посылает ответный сигнал. На самолете с помощью индикаторного устройства измеряют время t , прошедшее с момента посылки сигнала самолетным передатчиком до момента прихода ответного сигнала наземной станции. Это время t зависит от расстояния R между самолетом и наземной станцией:

$$R = \frac{ct}{2},$$

где c — скорость распространения радиоволн (300 000 км/сек.). Измерив с помощью индикатора время t , можно найти и пропорциональную ему величину R . Зная расстояния от самолета до двух наземных станций (R_1 и R_2) и расположение этих станций, можно определить местонахождение самолета.

Кроме перечисленных радионавигационных систем, существуют так называемые дальномерно-разностные радионавигационные системы. При использовании таких систем для определения местонахождения корабля или самолета измеряются радиотехническими методами не расстояния, а разности расстояний.

С помощью радионавигационных систем возможно не только вождение самолетов по маршрутам и определение их местонахождения в любой момент полета, но и решение целого ряда других важных навигационных задач: определение путевой скорости, угла сноса, путевого угла и т. д. Так, например, если за некоторое время t дважды определить местонахождение самолета, то, измерив по карте пройденное за это время расстояние R , можно найти путевую скорость v по формуле:

$$v = \frac{R}{t}.$$

Для решения навигационных задач можно использовать также и радиолокационные устройства. На экране такого устройства можно, независимо от времени суток и метеорологических условий, видеть световую картину местности, над которой пролетает самолет (рис. 8). Радиолокационное устройство можно

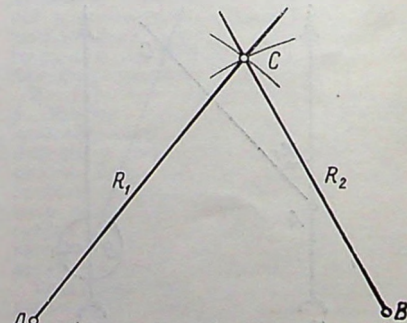


Рис. 7. Определение местонахождения самолета с помощью дальномерной радионавигационной системы.

Рис. 8. Изображение на экране панорамного радиолокатора напоминает карту местности, над которой пролетает самолет.



Карта



Экран радиолокатора

применить и для измерения истинной высоты самолета (рис. 9). Передатчик радиовысотомера посылает радио-

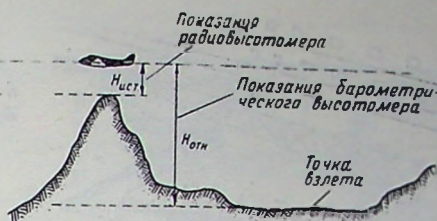


Рис. 9. Радиовысотомер показывает истинную высоту полета, а не относительную, как барометрический высотомер.

луч, который, отразившись от поверхности земли, возвращается назад к самолету и улавливается приемником

радиовысотомера. С помощью индикаторного устройства производится измерение времени прохождения радиоволны от радиовысотомера до поверхности земли и обратно.

Это время t зависит от истинной высоты полета $H_{ист}$:

$$H_{ист} = \frac{ct}{2},$$

где c — скорость распространения радиоволн.

Радио может оказать существенную помощь в обеспечении посадки самолетов в сложных метеорологических условиях. Используя радиосредства, можно сделать правильный заход на посадку и выдержать определенное направление снижения даже в том случае, если посадочная площадка не видна (ночью или в тумане).

В помощь кружкам ЦВХО

ЗАЩИТА ОТ ФУГАСНЫХ И ОСКОЛОЧНЫХ АВИАБОМБ



ФУГАСНЫЕ авиабомбы предназначены для разрушения зданий и сооружений и являются основным типом бомб, применяющихся авиацией при налетах на тылы.

Снаряжаются фугасные бомбы взрывчатыми веществами (толом, тетрилом, гексогеном, аммонитом, аммоналом) и имеют взрыватели ударного или замедленного действия. При падении бомбы взрыватели ударного действия срабатывают не сразу. Они взрывают бомбу с некоторым, очень небольшим замедлением: от нескольких долей секунды до

И. Савицкий

нескольких секунд. Благодаря этому бомба успевает проникнуть в землю или сооружение, что усиливает ее разрушающее действие. Взрыватели замедленного действия взрывают бомбу спустя значительное время после падения: от нескольких минут до нескольких суток. Такие бомбы применяют американские захватчики в Корее. Это совершенно не оправдывается военной необходимостью, мешает проводить спасательные работы и препятствует восстановлению нормальной жизни населения.

При взрыве фугасной бомбы взрывчатое вещество мгновенно переходит в газообразное состояние. Газы с огромной силой давят на окружающую среду, приводят ее в движение. Если бомба взрывается в земле, происходит сотрясение почвы, которое может вызвать обвалы зданий. В воздухе же образуется взрывная воздушная волна, которая тоже может разрушать здания. Осколков при взрыве получается немного, но они могут поражать на расстоянии до 800 м. На месте взрыва образуется глубокая воронка, вверх и в стороны выбрасываются грунт, камни, обломки зданий. Взрыв бомбы сопровождается мощным звуком, вспышкой огня и образованием облака черного дыма.

Большую опасность для населения представляют неразорвавшиеся бомбы. При обнаружении такой бомбы надо немедленно сообщить о ней органам МПВО. Место нахождения неразорвавшейся бомбы оцепляется, движение транспорта и людей в этой зоне запрещается, а население ближайших домов эвакуируется до обезвреживания бомбы.

Характер и размеры разрушений от взрыва зависят от калибра бомбы, количества взрывчатого вещества, замедления взрыва, расстояния от места взрыва, прочности сооружений и некоторых других данных. Во время второй мировой войны применялись фугасные

бомбы весом 50, 100, 250, 500, 1000, 1800, 2500 и более килограммов.

Осколочные бомбы применяются для поражения людей и животных осколками. Эти бомбы обычно имеют толстостенный стальной корпус и снаряжаются, как и фугасные бомбы, взрывчатыми веществами. В момент удара о землю корпус авиабомбы разрушается, большое количество осколков с силой разбрасывается во все стороны. Однако кирпичных и толстых деревянных стен эти осколки не пробивают. Воронка при взрыве не образуется, так как в этих бомбах применяются очень чувствительные взрыватели мгновенного действия (бомба взрывается, не успевая углубиться в землю). Во время второй мировой войны применялись осколочные авиабомбы весом от 1 до 50 кг.

Основными средствами защиты от действия фугасных и осколочных авиабомб являются убежища и так называемые простейшие укрытия: щели, землянки и галереи.

Убежища могут иметь мощные железобетонные стены и перекрытия, толщиной в несколько метров. Можно также

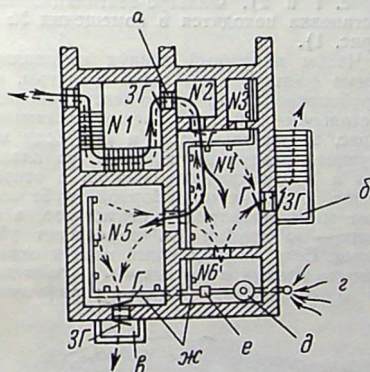


Рис. 1. Схематический план подвального убежища. № 2 — тамбур; № 3 — уборная; № 4 и 5 — помещения для людей; № 6 — помещение для фильтро-вентиляционной установки; — — — путь в убежище; - - - — возможные пути выхода из убежища; а — вход в убежище; б — запасный выход; в — лаз; г — заборная труба, всасывающая наружный воздух; д — фильтр; е — вентилятор; ж — трубы, подающие в убежище очищенный воздух; зг — защитно-герметическая дверь; Г — герметическая дверь.

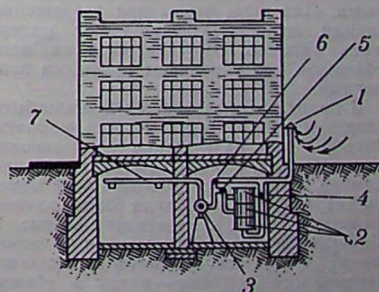


Рис. 2. Схема фильтро-вентиляционной установки в подвальном убежище. 1 — заборная труба; 2 — фильтр; 3 — вентилятор; 4 — клапан а; 5 — клапан б; 6 — клапан в; 7 — трубы, подающие в убежище очищенный воздух.

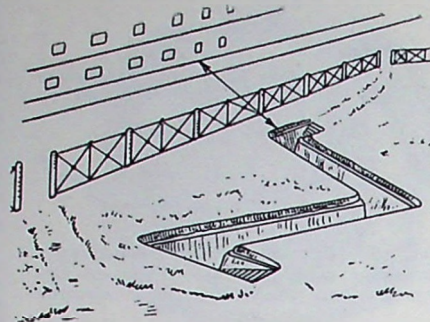
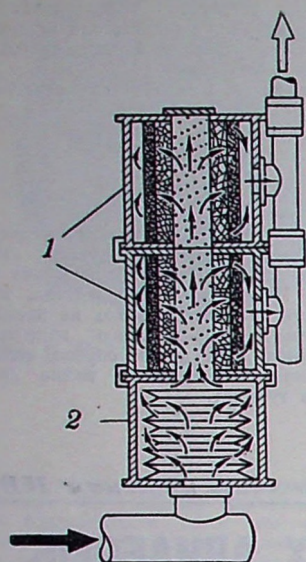


Рис. 4. Расстояние между щелью и строениями должно быть не менее $\frac{1}{2}$ высоты ближайших зданий.

Рис. 3. Схема устройства фильтра. Отравленный воздух засасывается через заборную трубу (черная стрелка вниз); очищенный воздух поступает в вентилятор, а затем по трубам — в помещения убежища (светлая стрелка вверх). 1 — барабаны с поглотителями; 2 — барабан с противодымным фильтром.

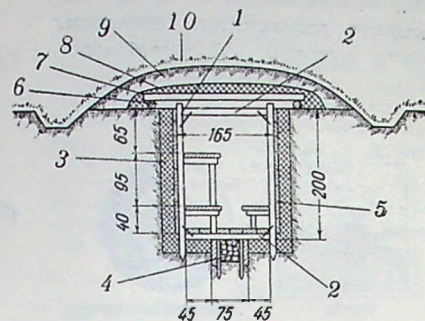


Рис. 6. Землянка. 1 — стойки; 2 — распорки; 3 — утрамбованная глина; 4 — водоотводная канавка; 5 — обшивка из досок; 6 — лежни; 7 — накат; 8 — мятая глина; 9 — земля; 10 — дерн.

строить убежища и под землей, на глубине 20, 30 и более метров. В этом случае защитой служит находящийся над убежищем слой земли. Даже когда авиабомбы попадают непосредственно в сооружение, эти убежища служат хорошей защитой.

В качестве убежищ можно использовать различные, уже существующие подземные сооружения. Наиболее массовым и в то же время вполне надежным средством защиты от действия фугасных, осколочных и других авиабомб являются убежища, устроенные в подвальных этажах зданий.

Подвальные убежища, как и всякие другие убежища и простейшие укрытия, обычно находятся ниже поверхности земли. Поэтому, если фугасная бомба взорвется где-либо в стороне от здания, то взрывная волна, как бы скользя по поверхности земли, ударит в стены дома выше убежища. При близких разрывах крупных фугасных авиабомб или при прямых попаданиях здания могут разрушаться, но подвальные убежища и в этих случаях, как правило, остаются целыми. Для того, чтобы при разрушении здания потолок убежища мог выдержать тяжесть обрушившихся на него обломков, его укрепляют прочными подпорами.

В подвальных убежищах должны быть следующие помещения: тамбур, комнаты (отсеки) для размещения укрывающихся, уборная, фильтро-вентиляционная камера. Взаиморасположение этих помещений в убежище может быть разным, например такое, как показано на рис. 1. Спустившись по лестнице вниз (в помещение № 1), мы подойдем к защитно-герметической двери — входу в убежище. Открыв эту дверь, попадем в небольшое помещение (№ 2) — тамбур, имеющий далее другую дверь, герметическую.

Тамбур нужен на случай применения вражеской авиационной отравляющих веществ. В этом случае входить в убежище

еще надо в следующем порядке: открыть защитно-герметическую дверь, войти в тамбур и быстро закрыть дверь за собой; открыть герметическую дверь, войти в отсек для укрытия (помещение № 4) и также быстро закрыть за собой и эту дверь. При таком последовательном открывании и закрывании дверей отравленный наружный воздух попадать в убежище не будет. Если же наружный воздух не отравлен, двери в тамбуре остаются открытыми в течение всего времени заполнения убежища людьми.

В первом отсеке (помещение № 4), кроме герметической двери, имеется еще три двери, ведущих: в уборную (помещение № 3), во второй отсек (помещение № 5) и в помещение для фильтро-вентиляционной установки (помещение № 6). В первом отсеке имеется запасный выход, закрытый герметической и защитно-герметической дверями.

Во втором отсеке (помещение № 5) находится так называемый лаз, который используется как выход в случае завала основных входов и выходов. Лаз закры-

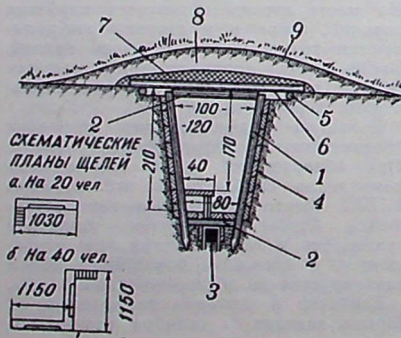


Рис. 5. Щель. 1 — стойки; 2 — распорки; 3 — водоотводная канавка; 4 — обшивка из досок; 5 — лежни; 6 — накат; 7 — мятая глина; 8 — земля; 9 — дерн.

вается ставнями: внутренними — герметическими, и наружными — защитно-герметическими.

Если в закрытом помещении будет находиться много людей, то воздух в нем через некоторое время станет непригодным для дыхания, так как будет содержать мало кислорода и много выдыхаемого людьми углекислого газа. В такой комнате станет, кроме того, жарко и влажно, так как выдыхаемый воздух нагреет и увлажнит. Поэтому во всех помещениях, где собирается много людей (в том числе и в убежищах), устраивают вентиляцию, т. е. подачу в помещение свежего воздуха с помощью вентиляторов и трубопроводов. Если наружный воздух отравлен, то до подачи в убежище его надо очистить от отравляющих веществ. Поэтому в убежищах устанавливают не только вентиляторы, но и специальные фильтры (рис. 1 и 2). Фильтро-вентиляционная установка находится в помещении № 6 (рис. 1).

Чтобы наружный воздух направлять мимо фильтров или через фильтры, на трубопроводах фильтро-вентиляционной установки имеется система клапанов (рис. 2, клапаны а, б и в). Если наружный воздух не отравлен, то клапаны а и б закрывают, клапан в открывают, и воздух по заборной трубе пойдет мимо фильтров в вентилятор, а из него — по трубам — в помещения убежища. Если же наружный воздух отравлен, то клапан в закрывают, а клапаны а и б открывают. Теперь отравленный

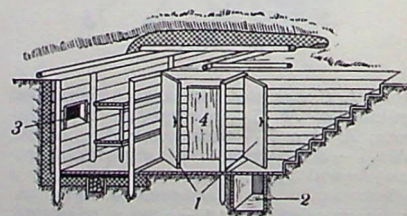


Рис. 7. Устройство входа в землянку (с тамбуром). 1 — герметизированные двери (между ними — тамбур); 2 — вододосборный колодец; 3 — ниша; 4 — занавес, закрывающий вход в нишу-уборную.

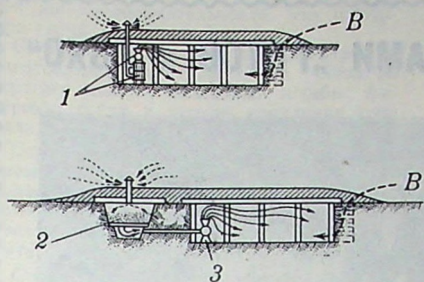


Рис. 8. Схема фильтро-вентиляционной установки в землянке. В — вход; 1 — фильтр и вентилятор заводского производства; 2 — земляной фильтр; 3 — вентилятор (или мех); --- путь засасываемого наружного воздуха; — путь очищенный от ОВ воздух.

воздух попадет сначала в фильтр, очистится в нем от отравляющих веществ, затем поступит в вентилятор, а оттуда по трубам будет подаваться в убежище.

Фильтр устроен и действует по тому же принципу, что и коробка фильтрующего противогаса (рис. 3).

Чтобы наружный воздух не попадал в убежище помимо фильтра, все помещения убежища тщательно герметизируют: заделывают все трещины, щели и отверстия (на потолке, стенах, в полу), а входы, выходы и лазы закрывают защитно-герметическими и герметическими дверями и ставнями. Эти двери и ставни делают из металла или дерева, а в рамках для них прокладывают резину или матерчатые валики из ваты или войлока. Закрывая двери, их плотно прижимают с помощью специальных затворов. Если герметизация сделана хорошо, то после пуска фильтро-вентиляционной установки давление воздуха в убежище станет несколько большим, чем давление воздуха снаружи. Это повышенное давление внутри убежища (называемое подпором) препятствует проникновению наружного воздуха через те трещины, щели, неплотности и т. п., которые при герметизации не были замечены и заделаны.

В убежище, наряду с предметами обихода, столами, стульями и т. д., надо иметь также противопожарный инвентарь (один или два огнетушителя, бочки с водой, ведра, песок), аварийный инструмент (топоры, ломы, кирки, кувалды, проволока, глина) и аптечку.

Если подвала для оборудования убежища нет, то вместо него отрывают укрытия простейшего типа: щели, землянки, галереи. Во время Великой Отечественной войны эти укрытия широко использовались в городах и сельской местности и показали себя с самой положительной стороны. Они хорошо защищают и от взрывной волны и от осколков, дешево и быстро строятся.

Места для постройки щелей и землянок выбирают на открытых, сухих участках — в скверах, садах, парках, огородах, а также на площадях, бульварах, пустырях. Во избежание завалов щели и землянки располагают не рядом с домами, а на расстоянии, не меньшем,

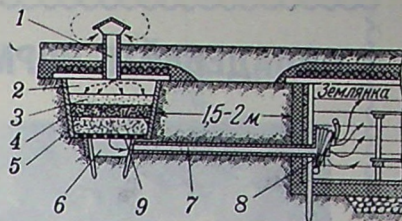


Рис. 9. Устройство земляного фильтра. 1 — заборная труба; 2 — надфильтровая камера; 3 — гашеная известь; 4 — древесный уголь; 5 — земля; 6 — подфильтровая камера; 7 — труба от фильтра в убежище; 8 — мех; 9 — решетка.

чем половина высоты ближайшего из зданий.

Щель (рис. 4) предназначена для кратковременного укрытия людей на время бомбардировок. Она представляет собой узкую и глубокую траншею — канаву, имеющую сверху прочное перекрытие. Поперечные размеры щели могут быть различные, но желательно, чтобы она была как можно уже, а ее откосы — круче. Обычно при однорядном размещении укрывающихся ширина щели в нижней части равна 80 см, в верхней — в зависимости от крутизны стенок — 100—120 см. Глубина щели — 210 см (рис. 5). Чтобы уменьшить опасность одновременного поражения большого числа людей в случае прямого попадания авиабомбы, щель отрывают не прямолинейно, а зигзагообразно (рис. 4), причем прямолинейные участки делают не более чем на 20 человек. Входы в щель делают ступенчатые, под прямым углом к ее конечным участкам. Стенки щели укрепляют досками и стойками, между которыми ставят распорки (вместо досок можно использовать пластины, хворост, старые дверные полотна, щиты). Для устройства покрытия вдоль щели на расстоянии 0,5 метра от краев кладут лежни, а на них настил: накат, жерди, доски, пластины. Поверх настила накладывают

слой мятой глины, на глину — толь или рубероид, а затем слой грунта и дерн (рис. 5).

Для размещения бачков с кипяченой водой, аптечки и других мелких вещей в стенах щелей делают ниши размером $0,5 \times 0,5$ или $0,6 \times 0,6$ м, стенки которых укрепляют досками. Чтобы не допустить образования грязи, по дну щели прокладывают водоотводную канавку, а в начале или в конце щели делают водо-сборный колодец. Затем настилают пол (из досок, жердей, хвороста или других материалов) и устраивают скамьи для сиденья.

На расстоянии 5—6 метров от щели отрывают ровик — уборную, которая соединяется с щелью узким ходом сообщения.

Чтобы построить щель, сначала производят ее трассировку. Для этого на местности, в местах излома и по концам будущей щели, забивают колья. Затем между кольями натягивают веревки и на всем их протяжении отрывают неглубокие бороздки, которые образуют очертания щели.

После трассировки, если место, предназначенное для щели, покрыто травой, прежде всего снимают дерн и складывают его в стороне (он пригодится для маскировки щели). Затем роют канаву шириной, равной примерно ширине дна щели. После отрыва канавы на всю глубину, стены щели выравнивают, покрывают досками или другим материалом, устраивают ниши, делают водоотводные канавки и водосборные колодцы, настилают пол и перекрытие, ставят скамьи и подводят свет.

Для длительного укрытия людей при нападениях с воздуха строят землянки. Их оборудуют лучше, чем щели, отапливают, они могут иметь фильтро-вентиляционные установки.

В небольших городах и сельской местности, где надежных подвальных помещений мало или где они совсем отсутствуют, землянки являются наилучшим средством защиты от авиабомб.

Как и щели землянки строятся в земле и хорошо защищают от взрывной волны и осколков (рис. 6).

Строят землянки в той же последовательности, что и щели: производят трассировку, отрывают котлован, устанавливают в котловане опорные рамы из бревен или ставят стойки с распорками

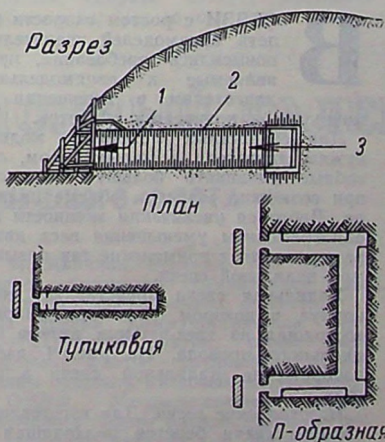


Рис. 10. Схема устройства галереи. 1 — вход; 2 — деревянные рамы; 3 — гал. левая.

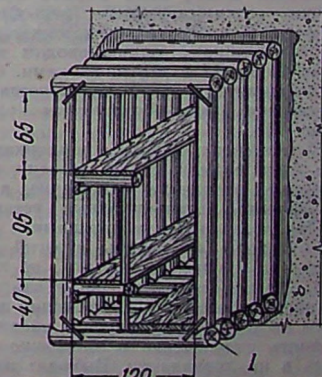


Рис. 11. Укрепление галереи рамами. 1 — рамы из бревен или брусков.

укрепляют стены (горбылями или бревнами), делают ниши, водоотводные канавки, водосборные колодцы, настилают полы и потолочное покрытие.

Если решено иметь фильтро-вентиляционную установку, то землянку герметизируют, а вход оборудуют двумя дверями так, чтобы образовался тамбур, позволяющий последовательно открывать и закрывать двери (рис. 7). Тамбур делают длиной 1,5—2 метра и шириной 1—1,5 метра.

Для герметизации в землянке тщательно замазывают все щели и трещины мягкой глиной (можно с рубленой соломой, мякиной, хвоей). Между дверями и дверными рамами прокладывают резину или матерчатые валики с ватой, войлоком или паклей, а щели в дверях конопатят или просмолят.

Для очистки отравленного воздуха в землянке можно установить вентилятор и фильтр заводского производства (рис. 8, 1) или оборудовать так называемый земляной фильтр и присоединить его к вентилятору (рис. 8, 2).

Устройство земляного фильтра показано на рис. 9. На расстоянии 1,5—2 метра от одной из стен землянки открывается ступенчатый котлован. На ступеньку котлована, образующую подфильтровую камеру 6, устанавливают решетку с сеткой 9, на которой затем укладывают (снизу вверх): слой земли толщиной 50—60 см, слой древесного угля толщиной 25—30 см и слой гашеной известки толщиной 25—30 см. Вместо этих трех слоев можно уложить слой торфа толщиной 70—80 см.

Подфильтровая камера с помощью деревянной или металлической трубы 7 соединяется непосредственно с землянкой, а в землянке — с вентилятором. Вместо вентилятора может быть установлен мех 8, с помощью которого то же можно всасывать наружный воздух в землянку.

Над слоями фильтра имеется свободное пространство — надфильтровая камера 2, которая с помощью трубы 1 соединяется с наружным воздухом.

Сверху фильтр прикрывается жердями, слоем глины и земли, а вокруг него вырывается водоотводная канавка.

Хорошим укрытием служат также галереи. Она представляет собой глубокую горизонтальную нишу, сделанную без вскрытия поверхности земли (рис. 10). Галерея может быть вырыта при наличии соответствующего рельефа местности. В плане галерея может иметь форму тунника с одним входом или в виде буквы П с двумя входами. Стены и потолок галлерей укрепляются бревенчатыми или брусчатыми рамами (рис. 11).

В галереях, как и в землянках, могут быть скамьи, столы, лежаки, ниши, уборные, отопление, освещение, а также фильтро-вентиляционные установки.

При пользовании убежищами и укрытиями надо соблюдать строгий порядок — не курить, не шуметь, не ходить без надобности, не зажигать огня и точно выполнять распоряжения дежурного по убежищу. В случаях аварий сохранять спокойствие и энергично помогать в их ликвидации. Выходят из убежища после сигнала «отбой воздушной тревоги» и проверки безопасности выхода.

ОВЛАДЕВАЙТЕ НОРМАМИ „ГОТОВ К ПВХО“



Куйбышевская студия кинохроники выпустила новый документальный фильм «Овладевайте нормами „Готов к ПВХО“» (автор сценария К. Славин, режиссер Т. Бунимович).

В фильме рассказывается, из каких основных норм состоит комплекс «Готов к ПВХО», а также о том, как эти нормы изучаются в кружках ПВХО, созданных в различных уголках нашей страны организациями Досаафа.

В фильме показано, как занимаются эти кружки. Кружок студентов проводит свое очередное занятие в

подвальном убежище. Занятия, посвященные устройству идеал и землянки, в колхозе «Ленинские искры», Ленинградской области, проходит в поле. Женщины-домохозяйки под руководством опытного инструктора во дворе своего дома учатся тушить зажигательные бомбы.

Овладевая нормами «Готов к ПВХО», наши люди укрепляют обороноспособность Советской Родины — эта мысль проходит через весь кинофильм.

На снимке: кадр из фильма «Овладевайте нормами „Готов к ПВХО“».

КАЛИЛЬНАЯ СВЕЧА

М. Васильченко

В СВЯЗИ с ростом скорости полета самолетов значительно повысились требования, предъявляемые к авиамодельным двигателям в отношении их мощности и количества оборотов.

Для скоростных летающих моделей нужны двигатели с малым весом, способные развивать большую мощность при возможно меньшем объеме цилиндра. Добиться увеличения мощности при одновременном уменьшении веса двигателя позволяет применение так называемой калильной свечи.

Калильная свеча представляет собой корпус, в котором помещена спираль, состоящая из трех-четырех витков специального провода. На рис. 1 дается изображение калильной свечи в разрезе.

Изготовление свечи. Для изготовления корпуса свечи берется подходящая по диаметру заготовка из стали С 10 (или другой марки), которую обтачивают на токарном станке до нужных размеров. Затем с помощью 4-мм сверла в заго-

товке сверлят отверстие глубиной 18—20 мм.

Следующая операция — нарезание наружной резьбы на нижней части заготовки. Это можно делать как леркой, так и резцом (резьба 10 мм, шаг 1). Затем подгоняют размеры заготовки. На этом обработка нижней части корпуса заканчивается. Для дальнейшей работы необходимо изготовить обойму из дюрала или латуни. Заготовку диаметром 25—30 мм торцуют, сверлят сверлом 8,9 мм, затем в ней нарезают внутреннюю резьбу (также 10 мм, шаг 1). После этого можно обрабатывать верхнюю часть корпуса свечи. Заготовку с внутренней резьбой закрепляют в патроне токарного станка и в нее ввертывают корпус свечи. Сначала обтачивают до нужных размеров наружную часть, затем внутреннюю, после чего нарезают резьбу и зашлифовывают грани для свечного ключа.

Затяжную гайку (рис. 2, фиг. 2) изготавливают из того же материала и в

той же последовательности, что и корпус свечи.

Сердечник — центральный электрод — изготавливают из стали С 25. Согласно чертежу делают слюдяные шайбы, фигурную гайку и штыри крепления спирали.

Спираль состоит из трех витков хромовой или константановой проволоки диаметром 0,25—0,35 мм. Концы проволоки изогнуты, как показано на чертеже. Расстояние между витками должно быть не более 0,15—0,2 мм.

Сборка свечи. Перед сборкой все детали должны быть хорошо промыты бензином. Собирают сердечник, на него надевают слюдяные шайбы. Затем сердечник вставляют в корпус и закрепляют затяжной гайкой.

Установка спирали и центрирование ее являются наиболее важными операциями по сборке свечи. Концы спирали размещают в гнездах и закрепляют штифтами. Необходимо добиться, чтобы верхний ее виток был на одном уровне с обрезом корпуса свечи.

Проверка накаливания спирали и подбор нужного напряжения производят еще до испытания свечи на моторе. Напряжение тока не должно превышать 3—3,5 вольта. При этом спираль должна накаливаться до яркокрасного цвета. Ни в коем случае нельзя допускать — даже на короткое время — ее перекаливания до белого цвета. В качестве источника питания можно использовать аккумулятор на 3,5 вольта или сухие батареи марки ЗС.

Испытание калильной свечи на двигателе. Окончательная проверка свечи — это испытание ее на герметичность и в работе на двигателе.

Батарею включают так: один провод соединяют с массой двигателя, другой — с сердечником (центральным электродом). Запуск двигателя производят резким рывком за воздушный винт. При появлении глухих всплесков поступление горючего нужно уменьшить (завернуть иглу подачи топлива). Небольшие серии звонких всплесков свидетельствуют о недостатке горючего — бедная смесь (при этом иглу подачи топлива следует отвернуть).

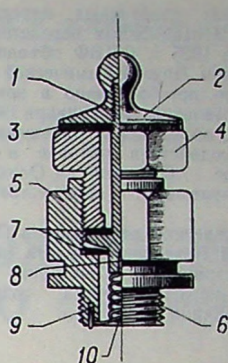


Рис. 1. Калильная свеча. 1 — сердечник; 2 — контактная головка; 3, 7 — слюдяные прокладки; 4 — зажимная гайка; 5 — корпус; 6 — наружная резьба корпуса; 8 — крепление спирали к сердечнику; 9 — крепление спирали к корпусу; 10 — спираль.

Для создания возможности более точно регулировать количество оборотов двигателя игла карбюратора должна иметь пологий конус.

Когда двигатель запущен, источник тока надо отключить: теперь спираль будет накаливаться горящими газами.

Спираль калильной свечи может работать продолжительное время, если ее правильно эксплуатировать. Она может выйти из строя при работе двигателя на обедненной смеси, а также при регулировке двигателя с включенным источником питания.

Для двигателя с калильной свечой следует применять следующие горючие смеси: спирт метиловый — 75% и касторовое масло — 25%; спирт этиловый — 70% и касторовое масло — 30%.

Бывают случаи, когда запуск двигателя сопровождается преждевременными всплесками или вал его начинает самопроизвольно вращаться в обратную сторону. Причина этого заключается в преждевременном воспламенении смеси. Для предотвращения преждевременных всплесков спираль следует поставить глубже в корпусе свечи.

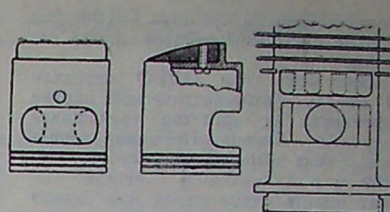


Рис. 2.

Рис. 3.

Рис. 2. Установка дополнительной накладки на поршень.

Рис. 3. Распиловка выхлопных окон.

Установка калильной свечи на серийном авиамодельном двигателе АММ-3. Двигатель АММ-3 со степенью сжатия 4, имея обычную электрическую свечу, развивает мощность не более 0,18—0,2 л. с. и дает до 5000 оборотов в минуту при ввинте с диаметром 356 мм и шагом 204 мм. После установки калильной свечи двигатель АММ-3 увеличивает мощность до 0,5 л. с. при 8—9 тысячах оборотов в минуту.

Для установки калильной свечи на двигателе надо сделать дополнительную накладку на поршень, чтобы увеличить степень сжатия до 8—8,5, а также увеличить площадь выхлопных окон цилиндра и перепускных окон поршня.

Накладку на поршень изготавливают из дурала (форма ее указана на рис. 2). Ее крепят на двух винтах, завернутых с внутренней части поршня.

Окна на поршне распиливают надфилем в высоту на 1 мм (рис. 3). Выхлопное окно расширяют, снимая перегоревший и зачищая шабером заусенцы. В высоту выхлопное окно увеличивают на 1,5 мм.

После этого производят сборку двигателя и его испытание.

Практика показала, что спираль калильной свечи при правильной ее эксплуатации выдерживает 10—12 часов работы. Двигатели АММ после сравнительно небольших переделок и установки калильной свечи могут с успехом применяться на скоростных летающих моделях.

АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

ОБЩЕСТВО ДРУЗЕЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

8 марта 1923 года организовалось Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ), сыгравшее значительную роль в развитии авиации и авиационного спорта в нашей стране. В Президиум Центрального Совета ОДВФ был избран товарищ И. В. Сталин. В работе Общества приняли горячее участие ближайшие соратники товарища И. В. Сталина — М. В. Фрунзе, Ф. Э. Дзержинский, В. М. Молотов, К. Е. Ворошилов, А. И. Микоян, Н. М. Шверник.

Выдающийся деятель Коммунистической партии и Советского государства

М. И. Калинин отмечал, что ОДВФ явилось образцовой организацией для всех наших добровольных обществ.

На призыв Коммунистической партии — «Трудовой народ, строй свой воздушный флот!» — трудящиеся нашей Родины ответили массовым вступлением в ОДВФ. Многочисленные друзья Воздушного Флота распространяли среди населения авиационные знания, всемерно содействовали самолетостроению, приобщали широкие массы трудящихся к авиационному спорту.

Летом 1923 года ОДВФ провело «Не-

делю Красного Воздушного Флота». Во время этой недели трудящиеся внесли на постройку самолетов миллионы рублей из своих сбережений.

В то время так же, как и в наши дни, американо-английские империалисты возглавляли лагерь поджигателей войны против Советского Союза. Угрожая интервенцией, английский министр иностранных дел Керзон предъявил Советскому правительству наглый ультиматум. Агрессивные требования английских империалистов вызвали гневный протест всего советского народа. В ответ Керзону на собранные членами ОДВФ средства был создан и передан на вооружение Советской Армии авиаотряд.

Впоследствии на средства ОДВФ были также построены десятки других самолетов.

1 июня 1924 года ОДВФ передало XIII съезду Коммунистической партии построенную на средства трудящихся эскадрилью «Ленин». Принимая эскадрилью, съезд выразил уверенность, что ОДВФ и в дальнейшем с честью выполнит поставленные перед ним задачи по укреплению Советского Воздушного Флота.

ОДВФ выполнило указание партии. К весне 1925 г. число членов ОДВФ составило 2 253 477 человек. Общество явилось организатором ряда массовых

авиационных спортивных мероприятий и первых агитационных перелетов.

В марте 1925 г. ОДВФ объединилось с Обществом Друзей Химической обороны и было преобразовано в новое общество — Авиакхим. А 23 января 1927 года произошло объединение Авиакхима с Обществом содействия обороне в единое Всесоюзное Общество — Осоавиахим СССР, явившееся предшественником Досаафа.

Патриотическая деятельность Общества Друзей Воздушного Флота является славной страницей в истории нашего Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

ПЕРВЫЙ В МИРЕ САМОЛЕТ-ГИГАНТ



Самолет «Русский витязь» с четырьмя двигателями, размещенными по передней кромке нижнего крыла.

28(15) марта 1913 г. поднялся в воздух первый в мире самолет-гигант, построенный коллективом рабочих и конструкторов авиационного отдела Русско-Балтийского вагоностроительного завода в Петербурге. По замыслу конструкторов, спроектировавших самолет в 1911 г., он должен был обладать невиданной в то время грузоподъемностью и большим радиусом действия. Первый вариант самолета, названный «Гранд», представлял собой биплан с укороченным нижним крылом и двумя моторами. Несмотря на то, что испытания самолета дали хорошие результаты, конструкторы все же решили увеличить число моторов до четырех. Сначала их расположили попарно, один за другим. Впоследствии двигатели разместили по передней кромке нижнего крыла. В то время это было чрезвычайно смелым новшеством. Как известно, размещение моторов по кромке крыла принято для всех современных самолетов.

Создание многомоторного самолета потребовало серьезных опытных работ. Им занимался талантливый русский ученый и конструктор В. А. Слесарев. Он продувал модель самолета в аэро-

динамической трубе Петербургского политехнического института. В результате многих экспериментов был создан новый вариант самолета, получивший название «Русский витязь».

Такого гигантского воздушного корабля тогда не могли построить ни в одной стране. При полезной нагрузке в 1 440 кг «Русский витязь» весил около 5 тонн. Размах его верхнего крыла достигал 27 метров. Нижнее крыло было на 7 метров короче. Оба крыла имели несущую поверхность в 120 квадратных метров.

Длина самолета составляла 20 м. За границей длина самого большого в то время самолета «Икар», построенного мастерскими Вуазена, составляла 12 м, а несущая поверхность крыльев — 56 кв. м. Но «Икар» не поднялся в воздух.

«Русский витязь» имел рули крена (элероны) на верхнем крыле, оригинальный руль поворота, особое двухтележное шасси с восемью колесами, тормоз для уменьшения разбега, двойную систему управления. В носовой части самолета была оборудована специальная кабина для пассажиров. На «балконе» перед кабиной предусматривалась уста-

новка пулемета и прожектора. На самолете имелись также специальные окна для бомбометания.

В мае 1913 г. «Русский витязь» совершил ряд успешных полетов. Несмотря на значительный вес и размеры, самолет легко отрывался от земли и развивал скорость до 100 км/час. За границей, где еще не видели ничего подобного, первое время пытались объявить сообщения о полетах русского воздушного гиганта выдумкой. Однако 15(2) августа 1913 г. был официально зарегистрирован мировой рекорд продолжительности полета, установленный на самолете «Русский витязь». Имея на борту семь пассажиров, самолет продержался в воздухе 1 час 54 мин.

Созданием первого в мире успешно летавшего многомоторного самолета русские люди открыли новый период в развитии авиации.

СОДЕРЖАНИЕ

От Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, Совета Министров Союза ССР и Президиума Верховного Совета СССР	1
Глубоко изучать гениальный труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», его историческую речь на XIX съезде партии, решения съезда	3
Быть бдительными!	5
М. Чечнева, Герой Советского Союза, заслуженный мастер спорта. Авиационные спортсменки советской страны	6
К. Шукин, начальник Краснодарского краевого аэроклуба Досаафа. В борьбе за первенство	9
Слова и «дела» тов. Сумерина (письмо в редакцию)	11
В. Семенов. В учебной группе авиамотористов (фотоочерк)	12
Н. К. Бабаев. Советский авиамодельный спорт	14
Ю. Иванов. Вожделение самолетов с помощью радио	17
И. Савицкий. Защита от фугасных и осколочных авиабомб	19
М. Васильченко. Калильная свеча	22
Авиационный календарь	23

К этому номеру приложена редакционная статья газеты «Правда» от 22 февраля 1953 г. «Многие рады патристического оборонного общества».

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 97301. Сдано в произв. 31-I-1953 г. Подп. к печати 6-III-1953 г. Бумага 60×92¹/₈—1,75 бум. л.—3,5 п. л. Тираж 30 000 экз. Издательство Досаафа. Цена 3 р. Заказ 43.

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

К 35-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота

МНОЖИТЬ РЯДЫ ПАТРИОТИЧЕСКОГО ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

ТРИДЦАТЬ ПЯТУЮ годовщину со дня своего образования Советская Армия встречает закаленной в боях с многочисленными врагами родной земли, умудренной богатейшим опытом Великой Отечественной войны, вооруженной новейшей техникой. Наша армия во всей своей жизни и деятельности руководствуется самой передовой сталинской военной наукой.

В безавестной поддержке, которую оказывает нашей армии весь советский народ,— источник силы и могущества Советской Армии. В капиталистических странах народ боится армии, там между народом и армией существует преграда, отгораживающая армию от народа. Эта преграда — империалистическая природа капиталистической армии. Другое дело у нас. «У нас,— указывает товарищ Сталин,— наоборот, народ и армия составляют одно целое, одну семью. Нигде в мире нет таких любовных и заботливых отношений со стороны народа к армии, как у нас. У нас армию любят, её уважают, о ней заботятся».

Советский Союз является несокрушимым оплотом мира во всем мире. Наш народ идет в первых рядах борцов за мир. Воины Советской Армии — неотделимая часть всего нашего народа, защитники его интересов, его мирного созидательного труда.

Огромная любовь нашего народа к армии, благородное патриотическое стремление всемерно укреплять активную оборону Советской Родины от агрессивных действий ее врагов проявляются в том широком размахе, который приобрела у нас деятельность Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ).

ДОСААФ СССР представляет собой массовую оборонную организацию, призванную воспитывать своих членов в духе советского патриотизма, преданности социалистической Родине и готовности к ее защите. Принимая активное участие в деятельности ДОСААФ, тру-

дящиеся нашей страны выражают тем самым горячее стремление еще энергичнее укреплять могущество Советской Армии, повышать обороноспособность нашей великой социалистической Родины.

Это добровольное общество имеет славные традиции. В предвоенные годы миллионы трудящихся СССР приобретали в организациях Осоавиахима первоначальную подготовку по различным специальностям военного дела. В грозные годы фашистского нашествия те члены Осоавиахима, которые были призваны в Советскую Армию, быстро и успешно овладели военным делом, умело сражались с врагом. Неоценимую помощь оказала полученная военная подготовка тем членам Осоавиахима, которые оказались на временно оккупированной противником территории и действовали в партизанских отрядах. Осоавиахимовцы героически боролись также с последствиями налетов фашистской авиации на наши мирные города, они делали все то, что было необходимо для достижения победы над врагом.

В послевоенный период миллионы членов Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту вместе со всем советским народом вдохновенно трудятся на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах. Вместе с тем в свободное от работы время в клубах, школах, на курсах, в кружках и учебных группах общества они овладевают различными военными, военно-техническими, авиационными и военно-морскими специальностями, готовят себя к тому, чтобы стать умелыми защитниками социалистической Родины, если враг посягнет на ее священные рубежи.

Коммунистическая партия, товарищ Сталин создают все условия для плодотворной деятельности ДОСААФ. Эти условия должны быть максимально использованы для того, чтобы еще шире развернуть военно-массовую и учебно-спортивную работу среди членов добровольного общества и населения,

добиться новых успехов в приобретении ими военных знаний.

Партия Ленина — Сталина придает большое значение разворачиванию в нашей стране массовой оборонной и спортивной работы. Особенно значительная роль в этом важнейшем деле принадлежит советской молодежи. Наша молодежь, наше новое поколение должно быть бодрым, физически закаленным, выносливым, не боящимся трудностей, смело преодолевающим на своем пути любые препятствия. «Теперь,— указывал Центральный Комитет нашей партии в своем приветствии XI съезду Всесоюзного Ленинского Коммунистического союза молодежи,— когда советский народ решает великие задачи строительства коммунизма, еще более возрастает роль Комсомола в деле коммунистического воспитания молодого поколения. Комсомол должен воспитывать среди молодежи бесстрашных, бодрых, жизне-радостных, уверенных в своих силах, готовых преодолевать любые трудности бойцов за свободу и честь нашей Родины, за дело партии Ленина — Сталина, за победу коммунизма».

Это указание Центрального Комитета Коммунистической партии является основой всей воспитательной работы среди молодежи. Комсомол, профсоюзные, физкультурные, досаафовские и другие общественные организации под руководством партийных организаций всемерно способствуют дальнейшему развитию лучших сторон характера советского человека, с особой силой проявившихся во время Великой Отечественной войны, помогают нашей молодежи готовить себя к службе в Советской Армии, к тому, чтобы в любых условиях, в любой обстановке умело и бесстрашно отстаивать государственные интересы социалистической Родины.

Защита Отечества есть священный долг каждого гражданина СССР. Но для того, чтобы успешно защищать Родину, надо быть хорошо подготовленным духовно и физически, надо в совершен-

стве владеть одной или несколькими военными специальностями.

Всесторонняя подготовка наших людей к активной обороне социалистической Родины, уверенно идущей по пути к коммунизму, должна стать насущной потребностью каждого советского патриота — защитника Родины, должна занять подобающее ей место в жизни и быту всех наших людей. Отстаивая дело мира, вдохновенно трудясь над выполнением пятого пятилетнего плана, повышая свой идейно-политический уровень и деловую квалификацию, советские люди должны вместе с тем упорно и настойчиво, систематически, изо дня в день приобретать военные знания, овладевать различными специальностями общевойскового, военно-технического, авиационного и военно-морского дела.

Живой отклик среди всех советских людей и особенно среди нашей молодежи нашел патриотический призыв членов ДОСААФ ленинградского завода «Электросила» овладеть комплексом военных знаний. «Мы хотим, — писали в своем обращении досаафовцы «Электросилы», — получить комплекс военных знаний. Мы считаем, например, что мотоциклист, моторист, шофер, парашютист или пилот должен уметь и отлично стрелять, метать гранату, владеть одним из видов связи, уметь окапываться».

По примеру молодых рабочих завода «Электросила» широко развертывают военно-массовую и учебную деятельность многие организации добровольного общества. Многочисленные активисты ДОСААФ, в том числе офицеры, сержанты и старшины запаса, инженерно-технические и научные работники, с большим энтузиазмом пропагандируют среди населения цели и задачи общества, читают лекции и доклады, руководят занятиями кружков, учебных групп и спортивных команд. С каждым месяцем растет число первичных организаций ДОСААФ, увеличивается количество проводимых ими массовых мероприятий: соревнований, тактических занятий, военизированных походов, экскурсий на военные выставки, в музеи и т. п.

К сожалению, не все местные партийные организации, руководители предприятий, учреждений и учебных заведений поняли значение деятельности ДОСААФ, важность широкого развертывания военно-массовой и учебной рабо-

ты. Некоторые руководители полагают, что если наша страна борется за мир и проводит политику мира, если у нас налицо огромные успехи в выполнении народнохозяйственных планов, что в свою очередь приводит к укреплению могущества Советской Родины, то повышение гражданами СССР своих военных знаний является делом второстепенным или даже не обязательным. Подобные взгляды порождают политическую беспечность и благодушие, усыпляют наш народ, притупляют его бдительность.

Такого рода настроения не могут быть терпимы. Первичные организации ДОСААФ должны быть на каждом предприятии, в каждом колхозе и совхозе, в каждом учреждении и учебном заведении. Там, где их нет, они должны быть созданы. Необходимо вовлечь в ряды общества большинство рабочих, колхозников, служащих, учащихся, студентов, добиться плодотворной работы его первичных организаций.

Местные партийные и советские организации, профсоюзные и комсомольские органы, а также руководители предприятий, учреждений, учебных заведений, колхозов призваны постоянно интересоваться деятельностью комитетов ДОСААФ, направлять их и помогать им в решении возложенных на них задач.

Важной составной частью коммунистического воспитания нашей молодежи, подготовки ее к защите социалистического Отечества являются физическая культура и спорт. Занятия физкультурой и спортом закаляют молодежь физически, помогают ей выработать в себе организованность, дисциплинированность, настойчивость, смелость, делают ее выносливой, бодрой духом, готовой преодолеть любые трудности.

Благодаря заботам Коммунистической партии, правительства, товарища Сталина спорт в Советском Союзе получил огромное развитие, стал подлинно массовым, объединяющим миллионы людей. Только на Украине физической культурой и спортом в организованном порядке занимается около 4,5 миллиона человек. Советские спортсмены уверенно завоевывают все новые и новые спортивные рекорды.

Задача сейчас заключается в том, чтобы добиваться еще большей массовости физкультурного движения, поднять спортивно-технические результаты наших спортсменов, развивать в первую

очередь военно-прикладные виды спорта, имеющие большое значение для укрепления активной обороны Советской Родины.

Устав ДОСААФ выдвигает в качестве одной из основных задач общества развитие массового спорта: лыжного, стрелкового, самолетного, парашютного, планерного, радиолобительского, автомобильного, мотоциклетного, конного, военно-морского и водного, а также авиационного и морского моделизма. Очень важно, чтобы спорт стал любимейшим занятием рабочей и колхозной молодежи, чтобы спортивные соревнования систематически и регулярно проводились не только в городах, но и в сельской местности.

Не о войне, а о мире, о мирном созидательном труде помышляют советские люди. Но, помня о происках империалистов, они всегда готовы с оружием в руках выступить на защиту социалистической Родины, дать сокрушительный отпор любому агрессору.

Советский молодой человек должен иметь глубокие военные знания, мастерски владеть военной техникой, быть выносливым, ловким, находчивым, уметь ориентироваться в самых сложных условиях. Все эти качества надо приобретать упорно и настойчиво, не жалея сил и энергии. Необходимо дать полный простор патриотическому стремлению нашей молодежи к овладению военными знаниями, к развитию физкультуры и спорта, всячески поддерживать это стремление, создать условия, в которых военно-массовая и учебная работа могла бы принести высокие результаты.

Трудящиеся всех стран знают, что Советский Союз и впредь будет непоколебимо проводить сталинскую политику предотвращения новой войны и сохранения прочного мира. Вдохновленные гениальным трудом И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», его исторической речью на XIX съезде партии, решениями съезда, советские люди возводят величественное здание коммунизма.

35-ю годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота наш народ, сплоченный вокруг партии Ленина — Сталина, отмечает новыми успехами в укреплении оборонной мощи социалистического государства.

„Правда“ от 22 февраля 1953 г.

57
П.ЯШ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКЕ
2 1.12 ЧР РОП