



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№3

ДЕКАБРЬ

1950

ДАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

1 декабря 1918 г. По указанию Владимира Ильича Ленина создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Научным руководителем института был назначен профессор Н. Е. Жуковский.

1 декабря 1941 г. Военно-Воздушные Силы Черноморского Флота массированным налетом разгромили немецкие аэродромы на временно оккупированной территории Крыма, уничтожив 55 фашистских самолетов; наши летчики потерь не имели.

3 декабря 1920 г. Владимир Ильич Ленин подписал специальное постановление Совета Народных Комиссаров в ознаменование пятидесятилетия научной деятельности профессора Н. Е. Жуковского и огромных заслуг его, как «отца русской авиации».

3 декабря 1931 г. Состоялся первый в мире полет самолета-матки ТБ-1 с двумя истребителями И-4. Авиаматку пилотировал летчик Залевский, пилотами-истребителями были В. Чкалов и А. Анисимов. «Самолет-звено» успешно взлетел и оба истребителя в воздухе отцепились от авиаматки. Позднее летчик В. Степанчиков на истребителе совершил посадку на авиаматку ТБ-3. Создание советскими конструкторами «самолета-звена» и осуществление взлета и посадки истребителей на авиаматке более чем на 15 лет опередило иностранные опыты в этой области. В Америке, например, первые испытательные полеты самолета-матки были произведены лишь в 1948 г.

5 декабря (24 ноября) 1783 г. В Петербурге, у Эрмитажа, состоялся публичный пуск воздушного шара.

6 декабря (23 ноября) 1904 г. При отражении штурма горы Высокой погиб руководитель воздухоплавательной службы осажденного японцами Порт-Артура лейтенант Лавров. Он построил привязной воздушный шар и корректировал с него артиллерийский огонь русских броненосцев, который они вели по укрепленным неприятельским позициям, скрытым за сопками. В результате обстрела, эти позиции были разгромлены, и японцы вынуждены были их покинуть.

6 декабря 1941 г. По приказу и под руководством Верховного Главнокомандующего товарища И. В. Сталина советские войска начали стратегическое контрнаступление под Москвой. В разгроме гитлеровцев под Москвой большую роль сыграла советская авиация, которая в тесном взаимодействии с другими родами войск, громила с воздуха отходящие колонны противника. Только за пять дней — с 6 по 11 декабря 1941 г. — советские летчики уничтожили: танков и бронемашин — 281, автомашин с войсками и грузами — 3.148, артэруджей — 143, подвод — 5.880, живой силы — 13 полков.

10—11 декабря 1942 г. Под Сталинградом советскими летчиками и зенит-

ной артиллерией сбито 89 фашистских транспортных самолетов, пытавшихся поддерживать связь с окруженной группировкой своих войск.

14 декабря 1944 г. произведен массированный налет авиации Краснознаменного Балтийского Флота на фашистские суда, стоявшие близ Либавы (Лиепая). В результате этого налета были потоплены 6 вражеских транспортов водоизмещением в 24 тысячи тонн и повреждены один, водоизмещением в 5 тысяч тонн. В тот же день в Данцигской бухте самолетом-торпедоносцем был потоплен еще один немецкий транспорт водоизмещением в 6 тысяч тонн.

15 декабря 1938 г. При испытании нового самолета погиб Валерий Павлович Чкалов, великий летчик нашего времени. Родился в 1904 году.

15 декабря 1942 г. Саратовский колхозник Ферапонт Петрович Головатый внес 100 тысяч рублей из своих трудовых сбережений на постройку боевого самолета. Этим было положено начало мощному патристическому движению советского народа, в результате которого

пр. 598 в. II.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ.

В ознаменование пятидесятилетия научной деятельности профессора Н.Е.ЖУКОВСКОГО и огромных заслуг его, как «отца русской авиации» Совет Народных Комиссаров П о с т а н о в и л :

1. Освободить профессора Н.Е.ЖУКОВСКОГО от обязательного чтения лекций, предоставляя ему право объявлять курсы более важного научного содержания.

2. Назначить ему ежемесячный оклад содержания в размере ста тысяч /100.000/ рублей с распространением на этот оклад всех последующих повышений тарифных ставок.

3. Установить годовичную премию Н.Е.Жуковского за наилучшие труды по математике и механике в учреждениях жюри в составе профессора Н.Е. Жуковского, а также представителей, по одному: от Государственного ученого Совета, от Российской Академии Наук, от физико-математического факультета Московского Государственного университета и от Московского Математического Общества.

4. Издавать труды Н.Е.Жуковского.

Москва, Кремль
3-го декабря
1920 г.

Председатель Совета Народных
Комиссаров:

Управляющий Делами Совета Народных
Комиссаров:

Секретарь:

на постройку боевой техники трудящиеся внесли 94,5 миллиарда рублей. Самолет Ф. П. Головатого участвовал в боях за Сталинград, Ростов, Таганрог, Мелитополь, Николаполь. Вскоре Ф. П. Головатый передал ВВС Советской Армии еще один самолет с надписью: «От Ферапонта Петровича Головатого 2-й самолет. На окончательный разгром врага!»

(Окончание см. на 3-й стр. обложки).

На 1-й странице обложки: председатель Свердловского комитета Досава Дмитрий Николаевич Морской, депутат Свердловского районного Совета депутатов трудящихся (Москва), проводит беседу с членами Досава о Сталинской Конституции.

На 4-й странице обложки: летчик-рекордсмен Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Владимир Марков. Работая мастером Московского завода «Красный пролетарий», он с успехом овладевает летным мастерством. Ему присвоено звание мастера по самолетному спорту.

Цветные фото Г. Самсонова.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия авиации

ГОД ИЗДАНИЯ I-й

№ 3

ДЕКАБРЬ 1950 г.

ПОД ЗНАМЕНЕМ СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

5 ДЕКАБРЯ — светлая и радостная дата в жизни нашей социалистической Родины. В этот исторический день, в 1936 году, Чрезвычайный VIII Всесоюзный съезд Советов после всенародного обсуждения, длившегося около пяти месяцев, утвердил Основной закон нашего государства — Конституцию СССР. Трудящиеся назвали новую Конституцию именем ее гениального творца, любимого вождя и учителя Иосифа Виссарионовича Сталина.

Сталинская Конституция, построенная на началах развернутого социалистического демократизма, явилась итогом борьбы и побед советского народа. Все статьи Сталинской Конституции основываются на фактах тех огромных изменений, которые произошли в нашей стране под руководством большевистской партии — организующей и направляющей силы Советского государства.

«Союз Советских Социалистических Республик», — говорится в нашей Конституции, — есть социалистическое государство рабочих и крестьян». Вся полнота власти у нас принадлежит трудящимся города и деревни в лице Советов депутатов трудящихся, составляющих политическую основу СССР и являющихся высшей формой демократизма.

В отличие от буржуазных конституций, которые опираются на главные устои капитализма — частную собственность на орудия и средства производства и эксплуатацию человека человеком, — Сталинская Конституция зиждется на незыблемых принципах социализма. Она определяет, что экономическую основу СССР составляют социалистическая система хозяйства и социалистическая собственность на орудия и средства производства. В результате уничтожения эксплуатации человека человеком, труд в нашей стране стал обязанностью и делом чести, делом доблести и героизма каждого способного к труду гражданина.

Сталинская Конституция предоставила гражданам нашего Отечества великие права. Она провозгласила право на труд, на отдых, на образование,

на материальное обеспечение в старости, а также — в случае болезни и потери трудоспособности. Женщина в нашей стране пользуется равными правами с мужчиной во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни.

Сталинская Конституция объявляет непреложным законом равноправие всех граждан Советского Союза, независимо от их национальности и расы. Всякая проповедь расовой или национальной исключительности карается законом. Наша Конституция обеспечивает гражданам СССР свободу совести, слова, печати, собраний и митингов, уличных шествий и демонстраций, объединения в общественные организации, охраняет неприкосновенность личности, неприкосновенность жилища и тайну переписки.

Сталинская Конституция от начала до конца проникнута социалистическим демократизмом. Она не просто провозглашает демократические свободы, незыблемость прав советских граждан, но и обеспечивает их в законодательном порядке материальными средствами. В этом коренное отличие социалистического демократизма от лживой и лицемерной буржуазной «демократии».

Чего, например, стоят пресловутые «демократические» свободы, обещанные действующей ныне конституцией Соединенных Штатов Америки, которая, кстати сказать, была разработана свыше 160 лет тому назад рабовладельцами и спекулянтами. Как можно говорить о свободе печати в этой стране, когда все крупнейшие издательства, радиостанции, киностудии находятся в руках кучки дельцов с Уолл-стрит, служат рупором империалистических вождельцев. Какая может быть свобода слова в стране, где правительство с помощью Федерального бюро расследований — этого американского гестапо — жестоко преследует всех прогрессивно мыслящих американцев.

Конституция США служит ширмой, которой магнаты капитала прикрывают свои черные дела. Миллионы негров и другие национальные мень-

шинства в США подвергаются расовой дискриминации. «Добродетельные» янки не считают их людьми. Миллионы американцев фактически лишены права голоса. В Соединенных Штатах существуют ценз ссудности, образовательный ценз, имущественный ценз. В южных штатах, кроме того, введен даже специальный избирательный налог.

Совсем иную картину представляет собой подлинно демократическая Советская избирательная система. Выборы в Советы депутатов трудящихся у нас производятся на основе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании. Все граждане, достигшие определенного возраста, имеют право избирать и быть избранными, независимо от расовой и национальной принадлежности, пола, вероисповедания, образовательного ценза, оседлости, социального происхождения, имущественного положения и прошлой деятельности.

Выборы органов государственной власти в нашей стране всегда превращаются в могучую демонстрацию морально-политического единства советского народа, его сплоченности вокруг большевистской партии, любимого вождя И. В. Сталина. Ярким торжеством советской демократии является единодушное избрание в Советы кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Прошло 14 лет со дня принятия новой Конституции СССР. Великие события произошли за эти годы в жизни советского народа. Под знаменем Сталинской Конституции мы отстаивали честь, свободу и независимость своей Родины в Великой Отечественной войне. Осененные этим знаменем, стояли насмерть сталинские воины на защите родной земли и победоносно прошли от Сталинграда до Берлина.

Под знаменем Сталинской Конституции советские люди своим самоотверженным созидательным трудом не только ликвидировали в невиданно короткий срок последствия самой опустошительной из всех войн — войны с гитлеровскими захватчиками, но и приумножили политическую и экономическую мощь Социалистической Родины.

Усилиями трудящихся довоенный уровень производства значительно превзойден нашей промышленностью. Лишь за десять месяцев 1950 года по выпуску валовой продукции он превышен на 70 процентов.

На большом подъеме находится и социалистическое сельское хозяйство. Партия провела огромную работу по укреплению колхозов. Успешно претворяется в жизнь сталинский план преобразования природы — план борьбы за высокие и устойчивые урожаи. Всего за 2 года новые полезащитные лесонасаждения выросли на площади в 1 миллион 300 тысяч гектаров. Валовой урожай зерновых культур в 1950 году на 300 с лишним миллионов пудов превысил уровень 1940 года.

В связи с подъемом промышленности и сельского хозяйства непрерывно улучшается материальное благосостояние трудящихся. Увеличивается национальный доход. За короткий срок партия и правительство трижды провели значительное снижение цен на продовольственные и промышленные товары.

Растут реальная заработная плата рабочих и доходы крестьян. Велики достижения в подъеме культурного уровня трудящихся, в расцвете социалистической науки.

Наш народ приступил к осуществлению новых величественных сталинских планов. Воздвигаются беспрецедентные в истории гидроэлектростанции на Волге и Днепре, создаются грандиозные оросительные каналы в Туркмении, на Украине и в Крыму. По решению Правительства значительно сокращены сроки строительства судоходного канала Волга-Дон.

В то время, как советские люди заняты мирным созидательным трудом, американско-английские империалисты перешли от политики подготовки агрессии к прямым актам агрессии. Зловещее пламя кровавой войны, зажженной американскими захватчиками, полыхает в Корею. Трумэновские гангстеры бомбят мирные корейские города и села, зверски убивают стариков, женщин и детей. Империалистические хищники распространяют свою агрессию и на другие районы Дальнего Востока, угрожают Китайской народной республике. Подготавливая новую мировую войну, они воссоздают германскую армию, возрождают японский империализм.

Но сторонники мира срывают кровавые планы американско-английских империалистов. Они сумеют отстоять мир. В авангарде борцов за мир идет могучий Советский Союз. Вокруг СССР сплотились трудящиеся стран народной демократии, сотни миллионов людей доброй воли. В лице Советского Союза за них видят стойкого и мужественного борца за мир. Советские люди заняты великими преобразованиями. Им не нужна война.

Большими трудовыми успехами ознаменовали советские люди выборы в местные Советы депутатов трудящихся. В местные органы власти избраны лучшие сыны и дочери нашей Родины. Первым всенародным депутатом является наш гениальный вождь и учитель Иосиф Виссарионович Сталин.

Среди избранных депутатов есть немало достойных представителей Добровольного общества содействия авиации. Депутатом Бежицкого городского Совета, Брянской области, избран член Досава дважды Герой Советского Союза Павел Михайлович Камозин. Депутатом Сталинского районного Совета города Москвы избран старший инструктор летчик-методист Московского аэроклуба Иван Прокофьевич Евстратов.

Организации Досава ознаменовали выборы в местные Советы новыми достижениями в развитии воздушного спорта, в распространении авиационных знаний. Сейчас спортсмены-патриоты деятельно участвуют в подготовке к выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик. Они пропагандируют авиацию, добиваются дальнейшего роста первичных организаций Досава, улучшают их деятельность, направленную на дальнейшее укрепление силы и могущества нашей любимой советской Родины.

Под знаменем Сталинской Конституции, под испытанным руководством большевистской партии и великого знаменосца мира товарища Сталина советский народ уверенно идет по пути к коммунизму.

ОТЛИЧНО ПОДГОТОВИТЬСЯ К ОТЧЕТАМ И ВЫБОРАМ В ДОСАВЕ

А. Ф. ВОЛКОВ

заместитель председателя Центрального комитета Досав

В СВЯЗИ с окончанием сроков полномочий руководящих органов Досава, Центральный комитет Общества принял постановление о проведении в марте—апреле 1951 года отчетно-выборных собраний в первичных организациях, а также о созыве районных, городских, областных и республиканских (в автономных республиках) конференций Досава.

На отчетно-выборных собраниях и конференциях члены Досава подведут итоги своей работы, посмотрят, что сделано ими в области пропаганды авиации, распространения авиационных знаний, развития авиационного спорта. Вместе с тем они вскроют недостатки, проверят выполнение решений предыдущих выборов собраний и конференций, наметят пути дальнейшего улучшения всей деятельности организаций Общества.

Под руководством партийных органов, комитеты Досава за отчетный период много сделали по укреплению основы нашего Общества — первичных организаций, — по разветвлению массовой авиационно-спортивной работы и распространению авиационных знаний среди населения. На заводах и фабриках, в колхозах, учебных заведениях и учреждениях созданы за это время тысячи жизнедеятельных первичных организаций. Ряды их растут изо дня в день. Многие комитеты сумели сплотить вокруг себя действенный актив, силами которого проводятся лекции, доклады и беседы, неизменно привлекающие к себе сотни тысяч слушателей.

Комитеты Досава Грузинской, Армянской, Узбекской, Киргизской ССР проявили ценную инициативу: осуществили на местные средства перевод и издание на национальных языках авиационно-массовой литературы, тезисов лекций, докладов и бесед. Комитеты Досава Тамбовской, Ярославской и других областей организовали городские лектории, в которых регулярно читаются лекции на авиационные темы. Комитеты Досава Москвы, Московской, Ростовской, Орловской областей оборудовали передвижные авиационные выставки, которые пользуются большой популярностью. Наибольших успехов в 1950 году добились комитеты Досава Украинской и Грузинской ССР, Дагестанской и Мордовской АССР, Московской и Ростовской областей.

В аэроклубах и на курсах молодые спортсмены без отрыва от производства овладевают авиационными специальностями, воспитываются в духе советского патриотизма, беззаветной преданности великому делу партии Ленина—Сталина, готовности защищать интересы социалистического государства.

За отчетный период авиационно-спортивная работа во многих организациях значительно улучшилась. На местах почти всюду проведены авиамodelные соревнования, на которых установлены сотни областных и республиканских авиамodelных рекордов. На всесоюзных соревнованиях авиамodelисты установили немало всесоюзных и мировых рекордов.

Значительны достижения авиационных спортсменов. Их незаурядное мастерство можно было видеть на внутриклубных авиационно-спортивных соревнованиях. Выдающихся

результатов достигли они на минувших Всесоюзных летних, планерных и парашютных соревнованиях. В 1950 году лучше чем в других было поставлено дело воспитания авиационных спортсменов в Киевском, Уфимском, Красноярском и Запорожском аэроклубах.

Наибольших успехов в работе, конечно, добились те республиканские, областные, городские, районные комитеты и первичные организации, которые поддерживали инициативу и самостоятельность членов Общества, сумели сплотить вокруг себя деятельный актив и опирались на него.

Но, отмечая достижения, мы должны беспощадно вскрывать недочеты в деятельности организаций Общества. В ряде комитетов критика и самокритика развернута еще слабо. Еще есть руководители, не понимающие значения

критики и самокритики. Эти руководители боятся анализировать и критиковать свои ошибки в работе. Некоторые из них оторвались от масс. Так, например, председатель Великолукского областного комитета Досава тов. Сафронов не посещал первичных организаций, не бывал в районах, не выступал с докладами. То же можно сказать и о председателе Ярославского областного комитета Досава товарище Митрофанове.

Некоторые комитеты еще мало работают с пропагандистами и агитаторами. Качество лекций, докладов и бесед в ряде случаев еще низкое. Во многих организациях не привлекают к работе интеллигенцию, офицеров и младших командиров, служивших в Военно-Воздушных Силах Советской Армии. Есть у нас и такие руководители, которые стоят в стороне от социалистического соревнования, не организуют проверку договоров и обязательств.

Серьезным недочетом в работе комитетов Общества является и то, что еще не на всех предприятиях, не во всех колхозах, совхозах, учебных заведениях и учреждениях созданы первичные организации.

Мы обязаны значительно улучшить свою работу, в кратчайший срок устранить имеющиеся недочеты. Решению этой первоочередной задачи и должна быть подчинена вся подготовка к отчетно-выборным собраниям и конференциям.

Прямой долг комитетов Общества — целеустремленно, оперативно руководить подготовкой к отчетно-выборной кампании. Чем лучше будет организована подготовительная работа, тем ощутительнее будут результаты отчетно-выборной кампании.

Многое уже сделано комитетами Досава: составлены планы, определены сроки проведения собраний, конференций, нормы представительства на конференциях; проведены совещания с председателями районных и городских комитетов и их активом. Теперь предстоит провести совещания с председателями и активом первичных организаций. От качества подготовки и проведения этих совещаний в значительной степени будет зависеть успех отчетно-выборных собраний. Необходимо ежедневно проверять выполнение планов подготовки и проведения отчетов и выборов руководящих органов Общества. Реализуя планы, нужно настойчиво добиваться создания первичных организаций на предприятиях, в колхозах, совхозах, учебных заведениях и учреждениях, оказывать действенную



Интересная модель.



Спортсменка Красноярского краевого аэроклуба тов. Мамонч готовится к посадке в самолет для прыжка с парашютом.

помощь малочисленным и слабо работающим первичным организациям. В первичных организациях надо систематически проводить лекции, доклады и беседы по Уставу Общества, положению о первичных организациях, инструкции по выборам руководящих органов Общества, создавать побольше новых авиационных уголков, выставок и витрин.

В период подготовки к отчетно-выборной кампании особенно ответственные задачи встают перед пропагандистами, штатными работниками организаций Общества, активистами, внештатными инструкторами. В течение всего подготовительного периода необходимо неустанно разъяснять права и обязанности членов Общества, порядок выставления кандидатур и голосования. Нужно добиться, чтобы каждый член Обще-

ства принял активное участие в работе по подготовке к выборам и присутствовал на отчетно-выборном собрании. Это обеспечит активное обсуждение докладов, большевистскую критику недостатков, выдвижение в состав комитетов лучших активистов. Ход отчетно-выборной кампании надо широко освещать в республиканских, областных и районных газетах и по радио.

Под руководством партийных организаций, с помощью местных Советов, профсоюзов, комсомола проведем подготовку к отчетам и выборам организованно и на высоком идейно-политическом уровне. Еще сильнее укрепим ряды Досава и добьемся общего подъема в его большой и полезной работе на благо нашей социалистической Родины.



Поезд с членами советской делегации, направляющейся на Второй Всемирный конгресс сторонников мира в Варшаву, прибыл на одну из железнодорожных станций Чехословакии.

ЗА МИР, ПРОТИВ ПОДЖИГАТЕЛЕЙ НОВОЙ ВОЙНЫ

Аркадий ПЕРВЕНЦЕВ
лауреат Сталинской премии

В О ВСЕМ мире всё больше и больше нарастает и ширится могучее движение сторонников мира. События в Корее окончательно разоблачили перед миллионами людей кровавые замыслы империалистического блока, возглавляемого Соединенными Штатами Америки. Стремлением сорвать проведение Второго Всемирного конгресса в Шеффилде лейбористское правительство Великобритании, возглавляемое правыми социалистами Эттли и Бевиним, убедительно доказало всему миру свою предательскую сущность.

Правительство Англии лицемерно дало согласие на проведение Второго Всемирного конгресса сторонников мира в городе Шеффилде. Свистнул бич Уолл-стрит, и его лакеи бросились в атаку. Премьер лейбористского правительства принялся обливать грязью святое дело спасения мира от угрозы новой войны. Не полагаясь на меры, принятые для запрещения въезда руководителям этой благородной борьбы за мир, правительство Англии бросило все силы, полицию и даже армию на борьбу с рядовыми делегатами конгресса. На английском побережье сгруппировались вооруженные люди, которые должны были «предохранить» Англию, превращенную англо-американскими империалистами в аванпост предвечной войны, от вторжения... сторонников мира.

Какой несмываемый позор! Невольно представляешь на берегу Ла-Манша обрюзгшую фигуру поджигателя войны Уинстона Черчилля, палкой подгоняющего в атаку против мира окончательно

потерявших стыд, совесть и честь, трижды заподанных правителей Англии.

Падение шло по наклонной плоскости. Вначале обманные маневры перед своими избирателями. Потом ложь и ложь, принявшая гигантские размеры, тайные сговоры со старшим партнером, маневры за спиной своего народа, направленные к превращению Англии в 49-й штат, и снова ложь. Как прав был Бернард Шоу, писавший, что в Англии карманный вор, арестованный полицией, лжет не больше чем министр...

Только правительство, идущее на поводу заокеанских агрессоров, превратившее свою страну в базу для американских бомбардировщиков, заключившее преступный северо-атлантический пакт, пославшее войска против Кореи, могло поступить таким образом. Это продажное правительство сделало все, что было в его силах, чтобы сорвать конгресс сторонников мира.

В Лондоне охотно изображали эмблему Объединенных наций, обвитую оливковыми ветвями, но в Индонезии Эттли и Бевин уже в это время рубили оливковые деревья на доты и траншеи захватнической войны. Еще в 1946 году, на 1-ой сессии Генеральной Ассамблеи Объединенных наций, сегодняшние лакеи империализма Трюгве Ли и неизвестный Джебб начинали свою провокационную, подленькую карьеру. Уже в то время черные силы реакции сплели свои руки наподобие фашистской свастики, и уже тогда существовал заговор против мира, и на авансцену выползал страшный удав Уолл-стрит.

Последующие события окончательно разоблачили поджигателей войны. Над миром нависла угроза. Подлость право-социалистических лидеров общеизвестна. Они активно помогали и помогают тащить свои народы в пропасть, к национальной катастрофе, а человечество — к гибели.

Я был в Англии вскоре после войны. Я видел все это. Я не мог пройти мимо этого. Мною была написана пьеса «Младший партнер», разоблачающая агрессивный северо-атлантический союз и врагов мира, объединившихся в военном блоке. Я решил рассказать правду о лжи и предательстве правосоциалистических лидеров Англии и о борьбе за мир людей доброй воли Америки и Англии.

Мне не приходилось выдумывать. Пьеса, написанная под свежими впечатлениями личных наблюдений, была подтверждена последующими событиями. Доказательства приходили одно за другим. Тайное стало явным. Ложь была разоблачена поведением самих же лжецов. Сторонники мира окрепли и возмужали. Народы стали все больше и больше прислушиваться к голосу Советского Союза. Все чаще стали вспоминать подвиг солдат Сталинграда. Человечество решило объединить благоразумные усилия, направленные к спасению цивилизации. Пришло время коллективной ответственности.

Представители подлинного мирового прогресса, собравшиеся в Варшаве, произнесли во имя благородных идей гуманизма свой приговор поджигателям новой войны.

ОВЛАДЕВАЮТ АВИАЦИОННЫМИ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМИ

Много юношей и девушек, рабочих, служащих и учащихся Астраханской области принимают деятельное участие в работе Досава. Они учатся в аэроклубе, в кружках, на курсах, овладевают авиационными знаниями, занимаются воздушным спортом.

В этом году закончили курс летной подготовки с отличными показателями и получили звание пилотов-спортсменов студентка Пединститута Лидия Великодорова, ученик 10 класса средней школы Василий Пешков, технолог котельного цеха судоремонтного завода им. 10-летия Октября Михаил Павлов, студент 2-го курса нефтяного техникума Василий Рязанов, ученик 9-го класса Камызянской средней школы Виктор Мухин. Многие любители авиационного спорта стали отличными планеристами и парашютистами. Парашютный спорт сделался их любимым занятием. Многие выпускники аэроклуба и кружков продолжают сейчас совершенствовать свое летное мастерство, повышать авиационные знания.

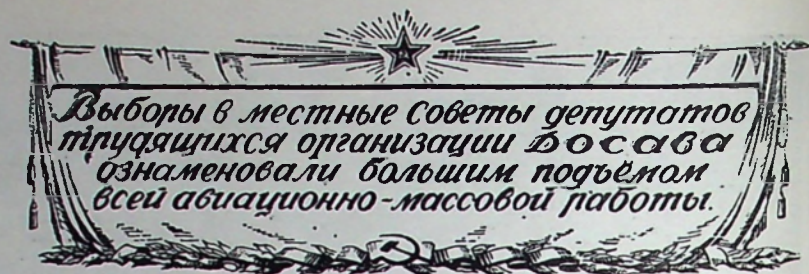
Многие юные авиамodelисты Астраханской области с энтузиазмом трудятся над постройкой новых моделей самолетов и планеров. Авиамodelисты Эмиль Муслимов, Юрий Валентинов, Юрий Столяров из города Астрахани, Гужвин, Гаврилов, Амосов из районов, представившие лучшие модели на областных авиамodelельных соревнованиях, награждены грамотами и ценными подарками.

Уже после областных соревнований ученик 7-го класса 24-й школы Астрахани Г. Потеев построил модель фюзеляжного планера, которая достигла высоты 400 м., пролетела по прямой 8 км., продержавшись в воздухе 50 мин. Ученик 8-го класса 41-й школы С. Шмелев сделал модель самолета с бензиновым моторчиком. Она достигла высоты 950 м., пролетела по прямой 1 км. продержавшись в воздухе 36 мин.

Сейчас в области работает много кружков авиамodelистов. Районные комитеты, первичные коллективы Досава и комсомольские организации оказывают им повседневную помощь в работе.

Спортсмены-летчики, парашютисты и планеристы являются лучшими пропагандистами и агитаторами Досава. Они выступают инициаторами и организаторами авиационных кружков, курсов и уголков, распространяют авиационные знания, пропагандируют авиационную культуру среди населения.

В настоящее время работа организаций Досава и нашего актива поднята на еще более высокую ступень. Повы-



шая производительность труда на предприятиях и овладевая авиационными знаниями, члены Досава повседневно укрепляют могущество нашей Родины.

Б. Баташев,
председатель Астраханского
областного комитета Досава.



Краснодарский край. Комбайнер Пашковской МТС С. П. Аблаев выступает перед избирателями в укрупненном колхозе имени В. И. Ленина.

НОВЫЕ КОЛХОЗНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОСАВА

В колхозах Тысменицкого района. Станиславской области начали создаваться первичные организации Досава. Недавно в колхозах им. К. Е. Ворошилова и им. 17 сентября были проведены собрания колхозников. После собрания многие из них вступили в члены Общества.

Председатель районного комитета Досава тов. Бутко, инструктор райкома комсомола тов. Попов оказывают большую помощь низовым коллективам в налаживании организационно-массовой работы, в развертывании пропаганды авиационных знаний. Для районного актива была прочитана лекция на тему: «Комсомол — шеф Воздушного Флота СССР». На лекции присутствовало до 300 человек.

В. Косогоров,
председатель Станиславского
областного комитета Досава.

В БОРИСЛАВЕ НА НЕФТЕПРОМЫСЛАХ

Борислав Дрогобычской области Украинской ССР — город нефти. Лучшие люди промыслов, стахановцы буровых вышек, принимают активное участие в работе организаций Общества. Так, на нефтепромыслах, где директором депутат Верховного Совета УССР тов. Шепаник, насчитывается большое количество членов Досава. В их числе знатные стахановцы-операторы И. Я. Жипалов, В. А. Папис, А. А. Амелин и другие.

Хорошо налажена работа на предприятии, где секретарем партийной организации тов. Чайка. В специально оборудованной комнате размещен авиационный уголок; комитет приобрел библиотечку авиационной литературы, насчитывающей более ста книг и брошюр; в кружке по изучению аэродромной службы занимается много молодежи.

Большое внимание мы уделяем распространению авиационно-технических знаний среди населения. За полгода проведено около ста докладов и лекций. В качестве лекторов мы пригласили широкие круги городской интеллигенции. Ин-

женер-электрик тов. Островский прочел лекции на темы: «Пути развития современной авиации», «Применение реактивных двигателей в авиации». Цикл лекций по истории отечественной авиации прочел тов. Мельницкий. Первичные организации Досава создаются также и в учебных заведениях города. Мы поставили своей задачей организовать авиационные кружки во всех школах. Ряды членов Общества растут непрерывно.

А. Списацкий,
председатель Бориславского
городского комитета Досава.

УСПЕХИ ЧЛЕНОВ ДОСАВА г. ТБИЛИСИ

Выборы в местные Советы депутатов трудящихся Тбилисская городская организация Досава отметила новыми успехами. Сотни трудящихся города вступили в члены Общества. На фабриках и заводах, в учебных заведениях и учреждениях созданы новые первичные организации. Среди членов Досава в на-

селения проводится большая авиационно-массовая работа. Только за последние месяцы на политические и авиационные темы было прочитано более 800 лекций и докладов. Свыше трехсот тысяч посетителей побывало на авиационной выставке, организованной городским комитетом Досава.

В первичных организациях города работает много различных авиационных кружков, в которых члены Досава изучают авиационную технику и занимаются авиационным спортом. Многие члены Общества уже закончили программу и получили авиационные специальности.

Активисты Досава неизменно являются передовиками на производстве. Выборы в местные Советы депутатов трудящихся они отметили значительным подъемом производительности труда. Так, например, член Досава И. И. Гвинишвили, работающий столяром на заводе имени Куйбышева, выполнил свое месячное задание на 400 процентов, столяр того же завода Ш. Д. Екизашвили — на 500 процентов, а токарь завода имени И. В. Сталина тов. Чумбуридзе завершил свой пятилетний план за 3 года.

Е. Татанашвили,
председатель республиканского комитета Досава Грузинской ССР.

СОРЕВНОВАНИЕ В ЧЕСТЬ ВЫБОРОВ

Достойными подарками Родине отметили выборы в местные Советы депутатов трудящихся члены Досава Минского стрейтреста «Автопромстрой». Великую гордость испытывает каждый из нас, видя умножаемые с каждым днем плоды вдохновенного труда советского народа. Совсем недавно район «Красное Урочище» считался отдаленным и безлюдным пригородом Минска. Только сосны шумели здесь, да виднелись ничем не застроенные пустыри. А как дивно преобразился этот район теперь! Среди сосен за короткий срок выросли корпуса красавца-завода — первенца белорусского автомобилестроения. Вокруг раскинулся совершенно новый социалистический район. Высятся многоэтажные красивые благоустроенные дома, школы, магазины, Дворец культуры. Стрелами пролегли асфальтированные улицы. Аллеи многолетних лип протянулись вдоль шоссе. Автоград — так любовно называют теперь минчане этот новый и непрерывно растущий район своей столицы.

В эти дни среди строителей автозавода ширилось социалистическое соревнование в честь выборов в местные Советы депутатов трудящихся, и в первых рядах соревнующихся — советские патриоты, члены Добровольного общества содействия авиации. Замечательных результатов добились они в труде на благо Родины. Активисты организации токарь Михаил Гордеев, автоэлектрик Дементий Метлицкий, фрезеровщик Николай Холодовский и многие другие систематически выполняли норму на 180—200 процентов. Слесарь Георгий Шечко за 9 месяцев выполнил 16 месячных норм, давно завершив свою годовую программу. К. Васильев — один из лучших шоферов-стотысячников треста. Его машина прошла без среднего и капитального ремонта уже 150 тысяч километров вместо 100 тысяч по норме. Фотографии многих наших досаовцев вывешены на доске почета лучших производственников треста.

Стахановский труд члены Досава сочетают с активной работой в Обществе. Недавно у нас закончил программу кружок парашютистов. Руководил кружком активист инструктор-



Председатель Советского районного комитета Досава тов. Косарев (крайний слева) руководит занятиями парашютного кружка Московского электро-механического техникума имени Красина.

общественник, демобилизованный летчик тов. Кулинчик. Благодаря помощи Минского аэроклуба недавно кружковцы совершили прыжки с самолета. В членских билетах Досава передовых стахановцев треста тт. М. Гордеева, Д. Метлицкого, Н. Холодовского и других появилась запись о приобретении специальности парашютиста.

— Это наш подарок в честь выборов — заявили молодые патриоты.

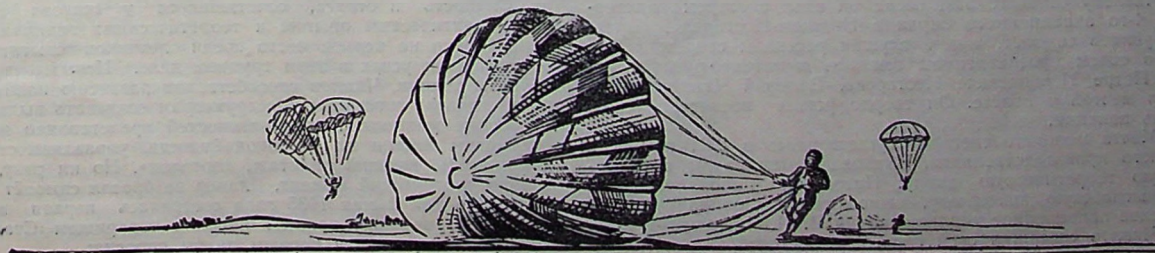
Закончил работу и авиационный кружок, руководимый инструкторами-общественниками: начальником автомашинистов тов. Буравтиным и стахановцем Шечко.

Сейчас мы создаем еще один кружок по изучению авиатора. Работает также радиокружок. Учеба проходит организованно. Для этого у нас созданы все условия: есть авиатехнический кабинет, учебный самолет, авиационные моторы, самолетные радиостанции, парашют. Для руководства кружками привлечен общественный актив.

Оживление деятельности нашего коллектива Досава в период выборов способствует росту рядов Общества. За год наша первичная организация выросла уже в три с лишним раза. В эти дни наблюдается новый приток заявлений в члены Общества. Приняты недавно мастера строительно-монтажных управлений Примаков и Яницкий, нормировщица Э. Артамонова и другие.

Многие члены Досава активно участвовали в агитационно-массовой предвыборной работе в качестве агитаторов, руководителей агитколлективов, заведующих агитпунктами. К агитационно-массовой работе с избирателями привлечены члены Досава тт. Буравтин, Холодовский, Гордеев, Фарман и другие.

В. Л. Хмельницкий,
председатель комитета Досава треста «Автопромстрой».



ИОСИФИЗМЫ ГЕРОЙ

Ник. БОБРОВ, К. САМСОНОВ

НАД КРУТЫМ берегом Волги в городе Горьком возвышается могучая фигура Валерия Чкалова. Как живой стоит великий лётчик на пьедестале памятника и словно любуется широким привольем русской реки. По Волге плывут пароходы и на многих из них начертано короткое слово «Чкалов». Это имя присвоено многим предприятиям, колхозам, школам, частям Советской Армии. Именем Чкалова назван древний Оренбург, Центральный аэроклуб СССР.

Одна из главных магистралей Москвы — ныне улица Чкалова. Здесь он жил. Рабочие, артисты, лётчики, колхозники, художники, писатели были частыми гостями в его квартире. Всех привлекал этот необыкновенный человек — волжский богатырь, воплотивший в себе лучшие типические черты советских людей. По вечерам в квартире Чкалова шли оживлённые беседы. Радужный хозяин был превосходный рассказчик. Как любили слушать гости рассказы из его богатой событиями жизни! Перед их взором вставал то бойкий задорный мальчик из волжской слободы Василева, то ловкий подручный своего отца-котельщика, то кочегар с парохода «Баян», то известный всему миру лётчик, с чувством гордого превосходства советского человека отвечающий на вопросы незадачливого американского корреспондента:

— Вы богаты, мистер Чкалов?

— Да, очень богат.

— В чём выражается ваше богатство?

— У меня 170 миллионов

— 170... чего, рублей или долларов?

— Нет. 170 миллионов человек, которые работают на меня так же, как я работаю на них.

В этом ответе воплощен Чкалов с его беззаветной любовью к Родине, с его жгучей ненавистью к американским бизнесменам, ныне залившим кровью корейскую землю.

Чкалову было 16 лет, когда он стал слесарем мастерских 4-го авиационного парка в Нижнем-Новгороде. Впервые увидев самолёт, жадно слушая рассказы старых лётчиков о своем прославленном земляке, капитане русской армии Петре Николаевиче Нестерове, Валерий Чкалов загорелся мечтой о полёте. Он твердо решил посвятить свою жизнь авиации.

Мечта молодого слесаря осуществилась в 1921 году. Как лучшего производственника, Чкалова командировали в Егорьевскую теоретическую школу. Потом он направляется в Борисоглебскую авиашколу, ныне ордена Ленина Борисоглебское авиационное училище имени В. П. Чкалова. А через год Чкалов совершил свой первый самостоятельный полет.

Чкалов учится упорно, терпеливо. Осмысленно и внимательно подходит он к изучению лётной программы. Все его действия отличаются быстрой сообразительностью, решительностью, уверенностью в себе. «Хорошо чувствует самолёт и скорость полёта. Полагаю, что ему более всего подходит быть военным лётчиком», — записано в одной из школьных аттестаций Чкалова. Так определился тот путь, по которому мечтал пойти молодой слесарь.

В 1924 году Чкалова назначают старшим военным лётчиком Ленинградской особой истребительной эскадрильи, службой в которой он очень гордился. Чкалов с жаром рассказывал друзьям, что эскадрилья ведёт свою историю с 11-го авиационного отряда, которым командовал сам Нестеров — основоположник высшего пилотажа. И он старался быть во всем достойным преемником знаменитого земляка.

В Ленинградской эскадрилье Чкалов сразу выделяется как лётчик, смело прокладывающий новые пути, решительно борющийся со столетними взглядами «предельщиков», умеющий выжать из самолёта все, что он может дать. Отдавая все силы защите Родины, готовясь к грядущим воздушным битвам с её врагами, он артистически овладевает высшим пилотажем, мастерством воздушного боя. Он осваивает новые, неизвестные ранее фигуры высшего пилотажа и становится их первым исполнителем. Им были практически осуществлены восходящий штопор, перевёрнутый полёт, четверная бочка и другие фигуры высшего пилотажа. Однажды Чкалов мастерски пролетел под аркой Троицкого моста в Ленинграде, а в другой раз за 45 минут сделал подряд 250 петель Нестерова.

♦♦

Работа лётчиком-испытателем в Научно-испытательном институте ВВС, а потом — на авиационном заводе была периодом расцвета творческой деятельности Валерия Чкалова.

Смелость и отвага, сошедшиеся у Чкалова с большим практическим опытом и теоретическими знаниями, выдвинули его на первое место среди лётчиков-испытателей и обеспечивали успех в этом трудном деле. Испытывая новые образцы машин, Чкалов способствовал развитию нашей авиации, помогал советским конструкторам создавать выдающиеся боевые машины. Много опасностей представляло испытание новых машин на скороподъёмность, управляемость, маневренность, высший пилотаж, «потолок». Но ни разу, даже в явно критический момент, Чкалов не бросал самолёт в воздухе. И когда 2 мая 1935 года состоялась первая встреча Чкалова с великим вождем народов товарищем Сталиным, Иосиф Виссарионович первым делом спросил:



— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

— Я летаю на опытных, очень ценных машинах, губить которые жалко, — ответил Чкалов. — Обычно стараешься спасти машину, а вместе с ней и себя.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал лётчик Иосиф Виссарионович.

Вся глубина отеческой любви и внимания великого Сталина к нашим лётчикам вылились в этих сердечных словах. Это были слова, сказанные отцом своему сыну. Они вызвали в Чкалове неукротимое стремление к новым подвигам во славу любимой Родины.

— После встречи с великим вождём, — рассказывал Чкалов, — содержание моей жизни стало богаче, я стал летать более дисциплинированно, чем летал раньше; в меня, казалось, влились огромные силы для служения нашей прекрасной Родине. — Это и побудило Чкалова написать столь характерный для него, краткий и яркий документ:

«В ЦК ВКП(б)

Прошу принять меня в члены великой партии Ленина — Сталина. Буду все силы отдавать за дело партии, за проведение в жизнь директив вождя и учителя — великого Сталина».

Чкалов жил и творил в авиации в нашу славную сталинскую эпоху, когда Воздушный Флот СССР получил первоклассное техническое вооружение. Все шире становился размах крыльев нашей Родины, новые горизонты открывались перед её сталинскими соколами. Они стремились летать так, как учил товарищ Сталин: выше всех, дальше всех, быстрее всех.

Выполняя указание вождя, Чкалов со своими друзьями Байдуковым и Беляковым осуществляет небывалый ранее перелёт в самых сложных метеорологических условиях из Москвы на остров Удд. Чкалов назвал этот маршрут Сталинским.

Вождь народов товарищ Сталин лично встретил своих соколов, когда они возвратились в Москву. Он обнял и расцеловал чкаловскую тройку. Правительством присвоено Чкалову, Байдукову и Белякову звание Героев Советского Союза.

Чкалов любил товарища Сталина горячей сыновней любовью. «Он — наш отец, — писал Чкалов о товарище Сталине. — Лётчики Советского Союза называют советскую авиацию — сталинской авиацией. Он нас учит, воспитывает, как дорогих сердцу детей, предупреждает от рискованных шагов, наставляет на верный путь, радуется успехам нашим, и мы, советские пилоты, každодневно чувствуем на себе любящие внимательные отеческие его глаза. Он — наш отец. Гордый родитель находит задушевные, ласковые и величественные слова любви для своих сыновей. Сталин назвал лётчиков соколами. Он отправляет своих соколов в полет, и, где бы они ни реяли, он следит за ними и по возвращении обнимает, прижимает к любящему сердцу».

Вдохновляемый этой любовью, Чкалов совершает новый беспримерный перелёт через Северный полюс в Америку. Преодолевая арктические циклоны, длительное обледенение, штормы и встречные ветры, идя на высотах порядка 4—6 тысяч метров, чкаловский экипаж за 63 часа 16 минут пролетел 12 тысяч километров. Весь мир восторгался непревзойденным мастерством и героизмом советских лётчиков. Великий Сталин и его соратники телеграфировали в Америку Чкалову:

«Горячо поздравляем вас с блестящей победой. Успешное завершение героического беспосадочного перелёта Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки вызывает любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза»

Гордимся отважными и мужественными ми советскими лётчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели. Обнимаем вас и жмем ваши руки».

Перелет Чкалова через полюс обогатил нашу авиационную науку в области теории режима дальних перелетов, явился основой для ориентировки в северных широтах в условиях штормов, обледенения, метелей, многоярусной облачности. Советские лётчики, используя опыт Чкалова, в дни Великой Отечественной войны совершали героические рейсы в глубокие тылы врага.

Великий лётчик сталинской эпохи Валерий Павлович Чкалов был одновременно и великим гражданином своей Родины. 12 декабря 1937 года советский народ избрал его депутатом Верховного Совета СССР. Выступая перед избирателями, Чкалов заявил:

— Я обещаю не щадить сил, работать во славу любимой Родины и ее замечательного Воздушного Флота. Обещаю приложить все силы, чтобы не запятнать высокого звания депутата Верховного Совета Союза ССР.

И Чкалов не щадил сил. В беззаветном служении народу видел он смысл своей жизни. Неутомимый труженик он посещает заводы, фабрики, колхозы, ведет огромную работу с избирателями, активно участвует в партийной жизни, неустанно совершенствует свои политические и специальные знания. Чкалов шефствует над школами и клубами, ревностно содействует развитию автомобильного и мотоциклетного спорта, является душой воздушно-спортивных мероприятий. Посещая аэроклубы, он проверяет знания молодых пилотов. «Будьте требовательны, — учит их Чкалов. — Придирайтесь к каждой мелочи перед полетом и в полете. Помните, что любая, самая незначительная на первый взгляд мелочь может повлиять на качество полета». И в воспитании молодых пилотов и в своей трудной работе лётчика-испытателя — Чкалов был достойным продолжателем нестеровской авиационной школы. Он высоко ценил заслуги Нестерова и всегда ставил его в пример.

Как-то раз Чкалова посетило несколько известных лётчиков. Вначале разговор шел о полете на Северный полюс. Затем, лётчик-испытатель Степан Павлович Супрун рассказал о своих полетах, о том, как он овладел «чкаловской» техникой пилотирования. Незаметно разговор перешел к тарану. Чкалов воодушевился.

— Вы представляете, друзья, — заговорил он, — Нестеров взял за образец природного воздушного бойца — сокола... Сокол, как пишут в старинных книгах, набирает «большой поперх» и, разгоняясь сверху — пикируя, мчится на свою жертву... Вот это и сделал Нестеров во время своего первого в мире тарана. Подобно соколу, он таранил вражеский самолёт. Нестеров погиб, но мы, друзья, с благоговением и гордостью вспоминаем его имя...

О Чкалове лучше всего сказать его же словами: он был подобен соколу. «Я буду держать штурвал самолета до тех пор, пока в моих руках имеется сила, а глаза видят землю», — говорил Чкалов товарищу Сталину. Таким он и был до последнего дня своей жизни. 15 декабря 1938 года Чкалов погиб при испытании нового самолёта.

Народ назвал Валерия Павловича Чкалова великим лётчиком нашего времени. На чкаловских традициях воспитываются тысячи советских лётчиков. Отважные сталинские соколы по-чкаловски громили врага в дни Великой Отечественной войны, уничтожив до 75 тысяч фашистских самолётов. «Опыт Чкалова, — говорит трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин, — открывал многое в наших исканиях». «...Я мысленно представил себе, как тренировался Чкалов, как он готовился к перелетам, изучал материальную часть. Я стал во всём подражать Чкалову», — пишет трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб.

Образ народного героя Валерия Павловича Чкалова бессмертен, как бессмертен народ, породивший этого русского богатыря.



САМОЛЕТ, взяв курс на север, летит над Волгой и через полчаса вдали уже виден Чкаловск. Самый заметный с воздуха ориентир — большое здание Дома культуры имени В. П. Чкалова: сверху оно имеет форму самолета. А рядом с Домом культуры, у самой Воскресенской горы, стоит окруженный березовой рощицей чкаловский домик с прильнувшим к нему павильоном-ангаром.

Самолёт пролетает над городом, и через час мы уже присоединяемся к группе экскурсантов, которая стоит перед домом-музеем. На фасаде дома прикреплена мемориальная доска с надписью: «Здесь родился и жил великий лётчик нашего времени, Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР Валерий Павлович Чкалов. 1904—1938 гг.».

Прежде чем переступить порог чкаловского дома, посетитель любуется широкими волжскими просторами, которые открываются с высокого обрыва. Здесь прошло детство героя. Вот с этой горы маленький Валерий мчался стремглав по первому снегу на санках и лыжах, с этого берега летними вечерами провожал взглядом уходящие по реке пароходы, прислушивался к их гудкам, зовущим в большой мир, наблюдал за парившими в небе птицами, мечтал, рос, мужал...

Дом-музей В. П. Чкалова был открыт в 1940 году. В нем — почти две с половиной тысячи экспонатов. За десять лет его посетило около 130 тысяч человек. Экспонаты музея показывают, какой большой путь, полный напряженного труда и учёбы, прошёл Чкалов, как закалялась его воля и обогащался его жизненный опыт.

Самая большая комната дома-музея заполнена экспонатами, показывающими два исторических перелёта чкаловского экипажа. В центре, на большом глобусе, рельефно изображён Сталинский маршрут: Москва—остров Удд (ныне остров Чкалов). А вот и другой: Москва—Северная Америка, через Северный полюс. Здесь же находятся часть снаряжения героического экипажа и предметы домашнего обихода. На письменном столе лежат любимые книги В. П. Чкалова: «Как закалялась сталь» Н. Островского и «Сталин» Анри Барбюса. В этой комнате Валерий Павлович отдыхал в дни своего пребывания на родине.



С. ГЛУХОВСКИЙ

Валерий Павлович побывал в самых отдаленных уголках своего избирательного округа, интересовался ходом социалистического строительства, успехами сельского хозяйства, нуждами и интересами своих избирателей, помогал им советом и делом, являя собою образец подлинно народного, сталинского депутата.

Фотографии запечатлели траурный для советского народа и всего прогрессивного человечества день безвременной кончины В. П. Чкалова, скорбь миллионов трудящихся по поводу этой тяжелой утраты. Посетители подолгу останавливаются у фотографий, на которых запечатлен последний путь героя. Великий Сталин и его соратники стоят в почётном карауле у гроба лётчика, несут урну с его прахом на Красную площадь... «Я буду держать штурвал самолета до тех пор, пока в моих руках имеется сила, а глаза видят землю» — этой клятве великий лётчик нашего времени остался верен до последнего вздоха.

После осмотра дома-музея посетители заходят в большой павильон-ангар, где хранятся самолеты, на которых летал Чкалов. Здесь красуется исторический «АНТ-25» с надписью на борту: «Сталинский маршрут», рядом с ним — экспериментальный самолёт, затем истребитель «И-16» и, наконец, маленький «По-2» — личная машина Чкалова, на которой он прилетал на родину к своим избирателям.

♦♦

В сотнях различных записей посетителей музея ярко отражена одна мысль: Чкалов бессмертен, как бессмертна слава.



В этом доме родился и жил великий лётчик нашего времени Валерий Павлович Чкалов. Здесь музей. Рядом с ним — павильон-ангар, где хранятся самолеты, на которых летал В. П. Чкалов.

На снимке сверху: Чкаловск. Дом культуры, носящий имя В. П. Чкалова. Фото М. Гребенкина

ва народа, породившего такого богатыря. И кто бы ни делал запись — старый пенсионер из Горького, или школьник-авиамodelист из Чкаловска, лётчик, колхозник или матрос с причалившего на час, другой к пристани парохода — все они, восхищённые виденным в музее, пишут о бессмертии героя, о верности советских людей тем идеям, которым беззавестно служил Чкалов, о немеркнущих чкаловских традициях, которые унаследовали сталинские соколы, умножив и возвысив их в годы Великой Отечественной войны и послевоенного мирного труда.

Валерий Павлович Чкалов был любимцем советского народа, его верным сыном, сильным и смелым, мужественным и храбрым, беспредельно преданным Родине и Сталину.

«Его любил народ за славные победы,
За сердце, полное огня,
За то, что Сталину он был
И беззавестно Родину любил».
(В. Гусев).

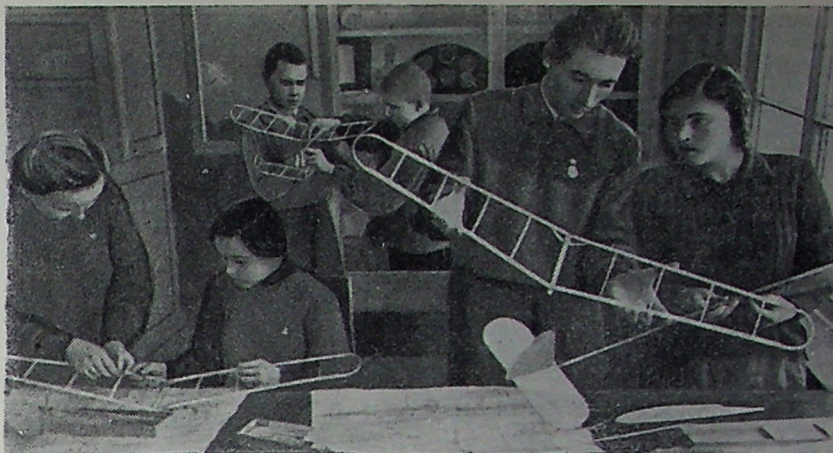
Жить и работать как Чкалов, прославлять нашу Родину новыми подвигами — к этому стремятся курсанты и лётчики-спортсмены аэроклубов Досава, овладевающие сейчас основами лётного мастерства, готовые к штурму новых высот. На территории музея В. П. Чкалова посетители видят плакаты Досава, призывающие членов Общества крепить авиационное могущество нашей советской Родины.

♦♦

Жители Чкаловска проявляют большой интерес к делу укрепления нашей отечественной авиации. Они вступают в члены Досава, помогают местной организации занять передовое место среди других организаций Горьковской области. Активисты пропагандируют авиацию, распространяют среди трудящихся авиационные знания, укрепляют первичные коллективы. В районе работает крепкая и работоспособная группа общественников-инструкторов и лекторов. Члены райкома Досава систематически проверяют и контролируют работу первичных организаций, оказывают им помощь в проведении различных мероприятий. Недавно, например, член райкома, пилот запаса В. И. Густов побывал в артели «Вперед» и помог комитету первичной организации создать авиационный уголок.

Чтобы удовлетворить возросший интерес школьников Чкаловска к авиамodelизму, райком Досава совместно с отделом народного образования созвал совещание директоров и преподавателей школ, на котором специально обсуждались вопросы о развертывании работы Досава в школах и об организации авиамodelных кружков. Помощь учителей сыграла решающую роль в развитии авиамodelизма в районе. Руководитель авиамodelного кружка первичной организации Досава чкаловской средней школы Юра Назаров часто проводит теперь беседы с учениками, выступает по радио, делится опытом своей работы. Руководитель авиамodelного кружка первичной организации Досава ремесленного училища № 27 Виталий Поганяев подготовил выпуск стенной газеты кружка и тоже выступает по радио. Сейчас авиамodelный кружок этого училища приступил к изготовлению своими силами бензинового мотора.

Активной, полнокровной жизнью живет местная организация Добровольного общества содействия авиации. На родине великого лётчика, как и во всех уголках нашей необъятной Родины, молодежь страстно стремится в авиацию, отдаёт все силы для того, чтобы овладеть лётным искусством. Повседневной, настойчивой пропагандой авиационных знаний, укреплением могущества Воздушного Флота — вот чем отмечают советские люди двенадцатую годовщину со дня смерти В. П. Чкалова.



На занятиях авиамodelного кружка в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова. Руководитель кружка В. Насонов объясняет учащимся Тушинской школы, как произвести сборку схематической модели планера. На снимке (слева направо): Рита Пакунова, Нина Щедрина, Рема Голомазов, Юра Гаев, В. Насонов и Светлана Орлова.

Фото В. Ольшевского

ПАМЯТИ ВЕЛИКОГО ЛЕТЧИКА

Борис СКОРБИН

Слагается в юности лётной
у каждого лётчика почерк,
Потом возмужалость приходит,
и, крепко сжимая штурвал,
Он в небо ведёт самолёты.
И думает радостно лётчик:
«Валерий учил вдохновенью
и сам вдохновенно летал.
Его не страшили преграды,
дожди, облака, расстоянья,
Советский характер и воля
на труд и на подвиг вели.
По Сталинским славным маршрутам,
помножив расчет на дерзание,
Летал он всё дольше и дальше
во славу советской земли».
Сегодня в кружке или клубе,
иль рядом в кабине с учётом
Незримо присутствует Чкалов
■ учит примером своим:
— Летите, родные орлята!
Желаю удачи в полёте...

Память о нем, словно песню,
мы бережно в сердце храним.



Кировоградский аэроклуб. Штурман аэроклуба тов. Скуртал проводит занятия с летным составом по классу аэронавигационной подготовки.

КАК МЫ РАБОТАЕМ С АКТИВОМ

Работа Ташкентской городской организации Досава в 1949 году была признана неудовлетворительной. Перед городским комитетом была поставлена задача шире развернуть пропаганду авиации и распространение авиационных знаний, улучшить спортивную и кружковую работу. Для этого нужны были преподаватели, внештатные инструкторы, лекторы, докладчики, нужно было создать крепкий актив Досава. Местные партийные и советские организации с большой готовностью пошли нам навстречу. Горисполком помог активистам создать учебно-техническую базу, а его председатель тов. Хусанов оказал нам большую помощь в строительстве парашютной вышки. Горком партии помогал в налаживании агитационно-пропагандистской и массовой работы. Во всех мероприятиях, проводимых городским комитетом Досава, активное участие принимал городской комитет комсомола. Так, например, собрание городского актива Досава, на котором присутствовало десять тысяч членов Общества и молодежи города и фактически явившееся авиационной массовой, было проведено при содействии комсомольских организаций. С помощью комсомольцев была также организована большая авиационная выставка, которую посетило свыше тридцати тысяч человек.

На наш призыв откликнулись многие активисты. К нам на помощь пришли преподаватели авиационного техникума тов. Тарговицкий, инструктор аэроклуба тов. Мусанов, ученик ФЗО тов. Певнев, демобилизованные авиаторы тт. Мирзанов, Володин, инструктор ЦК ЛКСМ Узбекистана тов. Ибрамутинова, бывший инструктор Осоавиахима тов. Шейн. Активисты провели в первичных организациях собрания членов Общества, на которых были обсуждены вопросы кружковой работы и создания авиационно-спортивной базы.

После собраний работа пошла значительно живее. Члены первичной организации Досава средней мужской шко-

лы № 34, комсомольцы Финансово-экономического института вышли на субботник для подготовки строительства парашютной вышки. Во многих первичных организациях были созданы кружки, ряды членов Общества стали заметно пополняться. Теоретические занятия и наземная подготовка проводились на местах, а практическая тренировка обучающихся была организована в аэроклубе. Но и этого оказалось недостаточно. Активисты сами начали создавать учебные базы. Так, например, во Фрунзенском районе текстильный комбинат приобрел самолет, мотор, парашют, оборудовал авиамodelьную лабораторию и фотовитрины для занятий членов Общества. В Московском районном комитете Досава гор. Ташкента имеются самолётные радиостанции, фотооборудование, электрооборудование самолёта, авиамodelьная лаборатория и другие учебные пособия. Учебной руководят инструкторы-общественники тт. Шейн, Мирзанов, Володин. В Сталинском районе построена парашютная вышка.

Наличие прочной учебной базы позволило Ташкентскому городскому комитету Досава значительно улучшить ра-

боту своих секций. Комитет стал уделять больше внимания отстающим организациям. Значительно улучшил свою деятельность комитет Досава завода им. В. П. Чкалова. Председатель комитета тов. Сорокин организовал обучение всех членов Общества в кружках минимума авиационных знаний.

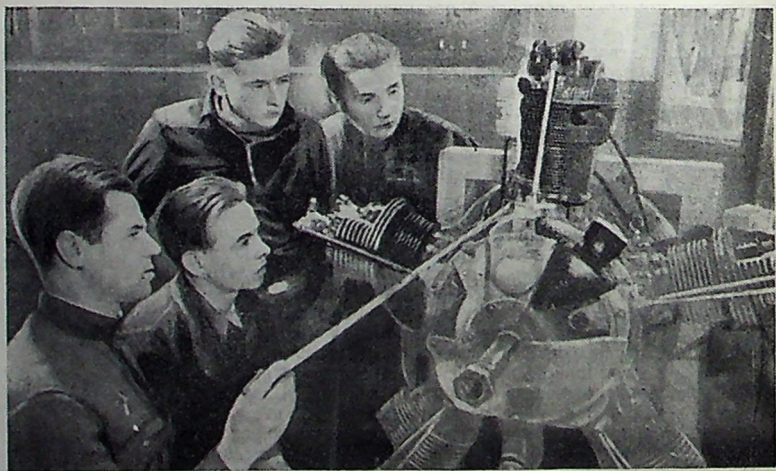
Хорошо работает первичная организация Досава ФЗО № 24. Её председатель тов. Певнев награжден грамотой ЦК ЛКСМ Узбекистана. Закончив авиационные курсы с отличными оценками, он вовлек всех членов своей организации в кружки, полностью собрал членские взносы.

Широко развернула пропаганду авиационных знаний первичная организация школы № 5. Там активно работает кружок авиамodelистов. На 15-х городских авиамodelьных соревнованиях члены этой организации заняли первое место среди школьных команд. Им было вручено переходящее знамя республиканского аэроклуба.

С помощью актива городской комитет Досава стал более действенно и целеустремленно руководить первичными организациями и кружковой работой. Регулярно проводятся методические занятия с инструкторами-общественниками. Это дало возможность подготовить десятки специалистов, улучшить работу авиамodelьных кружков.

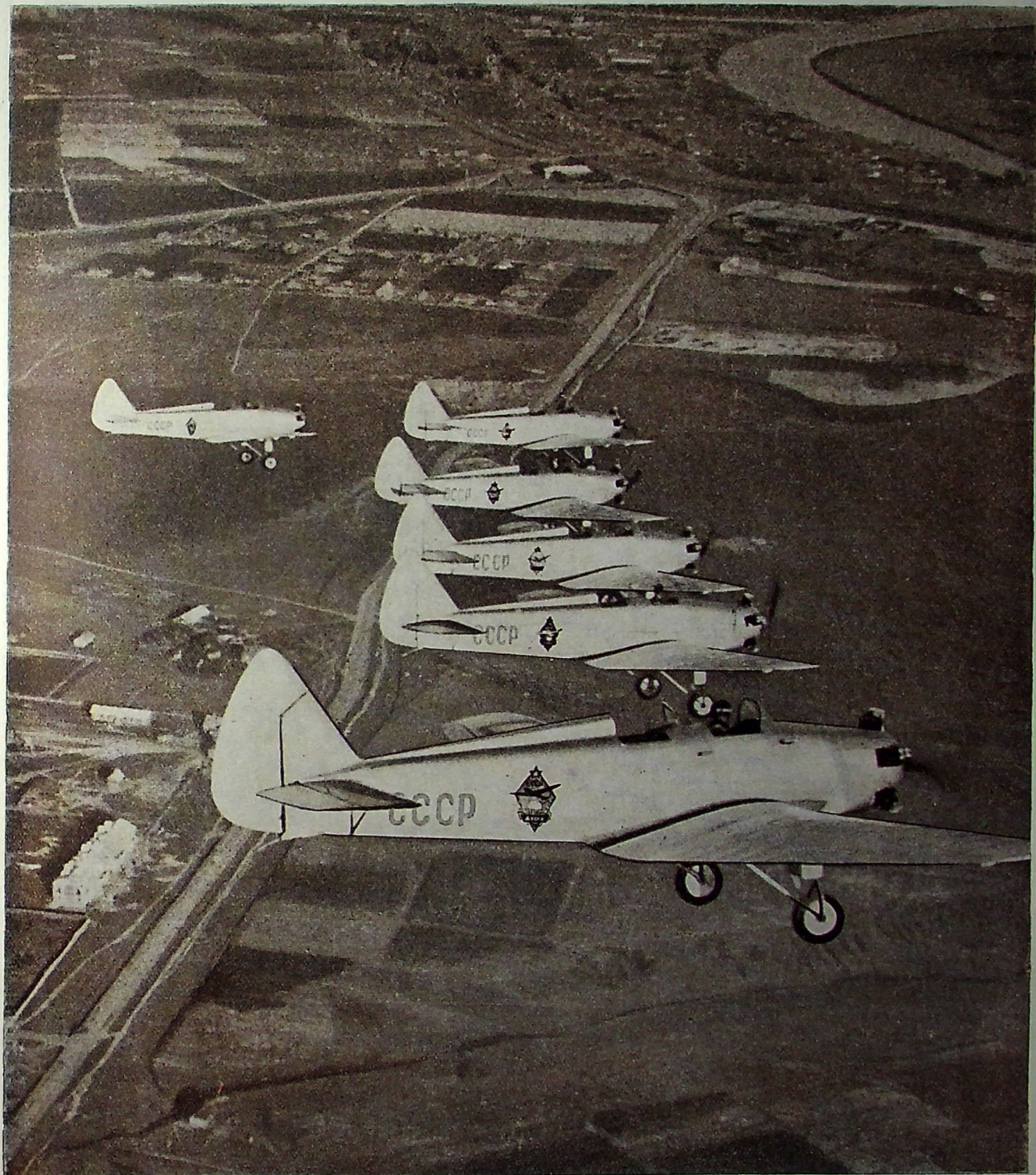
В настоящее время перед Ташкентским городским комитетом Досава стоит задача — лучше подготовиться к новому учебному году. Вместе с инструкторами-общественниками и активистами составляется план создания в каждой первичной организации кружков минимума авиационных знаний, проводится работа по вовлечению в эти кружки членов Досава, развертывается пропаганда авиации среди широких масс населения.

Т. П. Константинов,
председатель Ташкентского
городского комитета Досава.

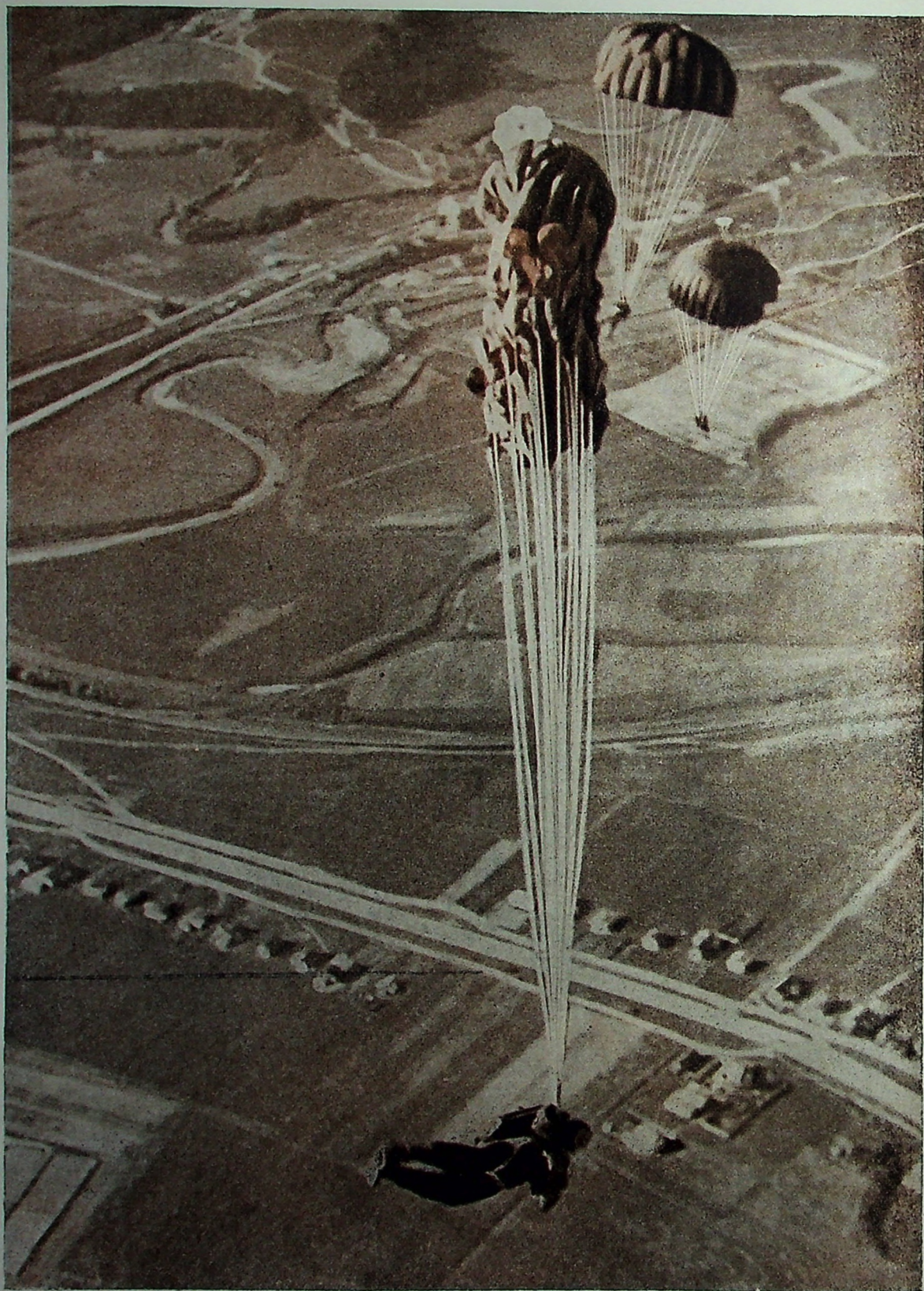


Инструктор Кировского областного аэроклуба дает консультацию будущим спортсменам-лётчикам по устройству мотора спортивного самолета.





Учебный строй спортивных самолетов УТ-2 в воздухе.
Фото В. Тюнеля





Красноярский краевой аэроклуб. Курсант — парашютист Першин, токарь Паровозостроительного завода гасит парашют после приземления.

Слева на фото: кольцо выдернуто, купол парашюта начинает наполняться, через одну—две секунды парашютист повиснет в воздухе.
Фото В. Тюккеля



Член авиамodelьного кружка Московского городского дома пионеров Евгений Хлебников запускает комнатную авиамodelь весом в 3 грамма.

Фото В. Тюккеля



Авиамодельный кружок Ардатовской средней школы (Горьковская область), руководимый активисткой Досава, персональным пенсионером М. Ф. Протасовой.

ПЛАНЕРИСТЫ ЛЕНИНГРАДСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Планерный кружок при Ленинградском университете имени А. А. Жданова был создан по инициативе энтузиастов воздушного спорта — студентов механико-математического факультета. Комсомольцы Валентин Гоголев, Нина Кукушкина, Николай Дмитриев и Нина Невская первыми вступили в кружок планеристов. Их инициативу поддержало комсомольское бюро факультета. Секретарь бюро Алексей Дадаев организовал встречу молодежи со старыми планеристами Ленинграда, воспитанниками университета. На этой встрече бывший секретарь комсомольской организации факультета, ныне кандидат физико-математических наук, доцент Максим Антонович Ковалев рассказал о том, как студенты университета, обучавшиеся без отрыва от основных занятий в Ленинградской областной планерной школе, построили своими силами глиссер и аэросани.

После встречи с планеристами многим студентам также захотелось заняться планерным спортом. Комитет Досава факультета принял решение организовать планерную секцию и силами студентов начать постройку двухместного планера А-2. Члены планерной секции совместно с кафедрой аэродинамики разработали расширенную программу теоретической подготовки планеристов, а также занялись проектированием и расчётом нового планера. Преподаватель планеризма тов. Ковалев интересно и доходчиво построил теоретические занятия: он не только читал лекции, но и ставил перед планеристами отдельные, связанные с полётами планеров, теоретические задачи, которые решались здесь же на занятиях. Такой метод вызывал большой интерес у слушателей.

Повседневную помощь и поддержку оказывают комитету Досава партийная и профсоюзная организации университета. Профсоюзный комитет выделил

средства на приобретение планера А-1. Когда планеристы должны были перейти от теоретических занятий к практическим, к овладению лётным делом, партийное бюро факультета на своем заседании заслушало доклад о готовности планеристов к занятиям на планеродроме и поставило перед ними конкретные задачи. Первые занятия на планеродроме уже выявили спортсменов, которые могут послужить примером для всей группы учащихся. Студент Юрий Кириллов после нескольких тренировок получил право на самостоятельный вылет. В настоящее время он имеет на своем счету более 30 полетов на планере Г-10 при запуске с амортизатора. Студентка Нина Невская, отличница учебы в университете, также хорошо овладевает мастерством вождения планера. Студенты Петров, Осипов, Гоголев и научный сотрудник университета Ирина Калишевич также обещают стать отличными планеристами-спортсменами.

Вся группа в полном составе заканчивает стадию обучения полетам на планере при запуске с помощью амортизатора. Следующий этап учебы будет производиться с автостартом, который мы сейчас оборудуем.

В новом учебном году перед нами стоит задача организовать планерную станцию при Ленинградском университете и приступить к массовому обучению студентов полетам на планерах. Руководство университета отпустило средства на приобретение второго планера.

Сейчас планеристы Ленинградского университета ставят перед собой задачу: не только сделать планеризм массовым видом спорта в университете, но и помочь другим высшим учебным заведениям города организовать у себя планерные кружки.

А. Семенов.

НАШИ АКТИВИСТЫ

Первичная организация Досава Ардатовской полной средней школы Горьковской области считается лучшей в районе. Председателем комитета этой организации избран ученик 9-го класса, отличник учёбы, тов. Котельников. Члены комитета — школьники Гришанин, Бабенюшев, Садовников и Кузин. Все они учатся на хорошо и отлично. Комитет организовал авиамодельный кружок. На полученные от дирекции школы средства были приобретены необходимые пособия и материалы для постройки моделей. Недавно школьники-досавовцы сделали фото-выставку, отражающую развитие отечественной авиации. Регулярно выпускается стенная газета «Авиамоделист».

Деятельное участие в работе комитета принимает бывшая учительница Ардатовской школы Мария Филипповна Протасова, проработавшая здесь более тридцати лет. Несмотря на свой 60-летний возраст, Мария Филипповна проявляет исключительную энергию, пропагандируя авиацию среди населения Ардатовского района, вовлекая в ряды Досава новых членов.

М. Ф. Протасову хорошо знают во всех первичных организациях района — в колхозах, школах, больницах, на предприятиях. Она часто посещает их, проводит беседы с рабочими, служащими, колхозниками, учащимися, разъясняет им цели и задачи Досава, распространяет авиационную литературу, плакаты, лозунги, организует своевременный сбор вступительных и членских взносов.

С 1948 года Мария Филипповна — персональный пенсионер. Еще в 1927 году она вступила в члены Осоавиахима, в рядах которого непрерывно вела активную организационно-массовую оборонную работу. В 1947 году, в связи с двадцатилетием со дня организации Осоавиахима, она была награждена почетной грамотой за подписью маршала Советского Союза С. М. Буденного. В текущем году она занесена на доску почёта и награждена почетной грамотой Горьковского областного комитета Добровольного общества содействия авиации.

Большое и повседневное внимание своим общественным обязанностям уделяет внештатный председатель Ардатовского районного комитета Досава Н. С. Растунин. Он добился значительного оживления и расширения досавовской работы в своем районе.

Активное участие в работе Досава принимают также председатель Ардатовского райисполкома тов. Соколов, секретарь райкома ВКП(б) тов. Конаков и секретарь райкома ВЛКСМ тов. Блиновхатов.

Б. Б.



Вечерние традиции

Александр МИРОВ

ЯРКИЙ солнечный день. Десятки тысяч людей собрались на поле Тушинского аэродрома. В безоблачном небе совершают смелые полеты спортсмены-летчики, планеристы, под шелком разноцветных куполов спускаются на землю отважные парашютисты... Сколько раз наблюдали москвичи эту изумительную картину авиационного праздника — Дня Воздушного Флота СССР! И неизменно среди участников воздушных парадов они встречали спортсменов Центрального аэроклуба, носящего имя великого летчика нашего времени Валерия Павловича Чкалова.

Центральный аэроклуб СССР им. В. П. Чкалова давно уже стал центром спортивно-массовой работы в нашей стране. Много лет здесь выращиваются кадры авиационных спортсменов. В этом клубе начинали свою деятельность многие теперь уже выдающиеся летчики, планеристы, парашютисты и авиамodelисты.

Победители воздушных просторов с честью продолжают традиции великого летчика нашего времени Валерия Павловича Чкалова. Это имя воодушевляет авиационную молодежь на новые рекорды и достижения во славу советского Воздушного Флота.

Летать по-чкаловски

В голубое небо взлетел самолет По-2. Зрители внимательно наблюдают за фигурами высшего пилотажа, выполняемыми с безукоризненной четкостью. Посадив машину на точно обозначенное место финиша, летчица Центрального аэроклуба Анна Бодрягина пересаживается на самолет Як-18 и с изумительным блеском выполняет фигуры высшего пилотажа и полет на точность расчета посадки с задросселированным мотором.

Из 60 участников вторых Всесоюзных соревнований (1950 г.) летчиков-спортсменов Бодрягина добилась лучших результатов, опередив своего ближайшего соперника на 300 очков. Как и в прошлом году, она получила почетное звание чемпиона СССР по технике пилотирования. Бодрягина — член ВКП(б). У нее широкие и смелые планы на будущее: добиться еще лучших показателей в технике пилотирования и установить новые рекорды. На своем опыте она воспитывает новых спортсменов-летчиков.

В ее группе вырос способный пилот Владимир Марков, мастер модельного

цеха Московского завода «Красный пролетарий». Он с увлечением занимается авиационным спортом. Пройдя основательную тренировку под руководством мирового рекордсмена Якова Флоростенко, 1 сентября 1950 года В. М. Марков установил Всесоюзный рекорд скорости полета — 479 километров в час — на самолете Як-11 по 100-километровому замкнутому кругу. Он налетал более 700 летных часов. У себя на заводе Марков передовый производственный и активист Досава. В модельном стахановском цехе скоростных методов труда и отличного качества его



Экскурсанты-досаовцы гор. Павлова-Посада, Московской области осматривают учебный самолет Як-18 в самолетном классе Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова.

избрали секретарем партийной организации.

Широко известно имя летчицы аэроклуба Героя Советского Союза Марины Чечневой. Это ей принадлежит всесоюзный рекорд скорости полета (242 километра в час) на участке в 500 километров на самолете Як-18. Отважная спортсменка освоила полеты на самолете Як-11, уверенно летает ночью. На ее счету 3000 летных часов.

Летать по-чкаловски! Это девиз пилотов Центрального аэроклуба, как и всех летчиков нашей страны. Они это помнят везде: в кабине самолета, в учебном классе, во время спортивных соревнований.

Быть всегда первым, летать выше всех, дальше всех, быстрее всех, как велит великий Сталин, — к этому всегда стремился Чкалов и той же благородной цели посвящают себя пилоты-спортсмены Добровольного общества содействия авиации.

Чемпионы-планеристы

Летом 1950 года планеристы Добровольного общества содействия авиации собрались в тихом городке Саракташ Чкаловской области. Там, впервые после Великой Отечественной войны, были проведены Всесоюзные соревнования планеристов.

Вот ушел в воздух на своем аппарате планерист, мастер спорта В. Ильченко. В полете по треугольному 30-километровому маршруту он показал тогда лучший результат скорости — 44 килом. в час. На следующий день в

соревнованиях того же вида должен был выступать планерист Центрального аэроклуба — преподаватель физкультуры Вячеслав Чубуков. Не без волнения думал он о том, чтобы отстоять честь своей команды, своего клуба. Наконец настал момент старта. С напряжением следили за полетом его товарищи, волновались, переживали, «болели» за члена своей команды. А пилот, находясь в воздухе, как бы чувствовал их волнение. Это были напряженные минуты в жизни спортсмена, вступившего в соревнование с мастером планеризма. Воля к победе взяла свое. Планер под управлением В. Чубукова развил скорость 58 километров в час.

Другие члены команды также добились хороших результатов на этих соревнованиях. За лучшие показатели в технике пилотирования и максимальный выигрыш в высоте (1610 метров) при свободном полете на планере два приза получила планеристка Л. Е. Панасенко. Призовое место по технике пилотирования занял Ф. И. Гусев. Планеристы Центрального аэроклуба завоевали абсолютное командное первенство. Они увезли в Москву высшую награду — кубок ЦК ВЛКСМ.

Успехи планеристов не случайны. Это результат кропотливой, систематической работы. Аэроклуб воспитал выдающегося советского планериста-рекордсмена Сергея Николаевича Анохина, получившего звание заслуженного мастера спорта. Со дня основания аэроклуба в его спортивной работе принимает участие известная планеристка Маргарита Раценская. Почти двадцать лет она летает на различных планерах. Первой из женщин-планеристок ей присвоено звание заслуженного мастера спорта.

Под шелковым куполом

Самое красивое зрелище на авиационных праздниках начинается тогда, когда небом овладевают парашютисты. Сначала видны лишь небольшие точки, отделившиеся от самолетов, потом они превращаются в зонтики самых разнообразных расцветок и сочетаний цветов. Так было и на открытии 4-х Всесоюзных соревнований летом 1950 года, посвященных 20-летию массового парашютного спорта в нашей стране.

История авиации еще не знала случаев розыгрыша почетного звания абсолютного чемпиона парашютного спорта. Лишь на этих соревнованиях было впервые разыграно такое звание. Его завоевала спортсменка Центрального аэроклуба Леонтина Сергеевна Волкова. В соревнованиях по трем упражнениям на точность приземления она также завоевала первое место. Л. Волкова, способная и смелая парашютистка, отлично выполнила труднейшее упражнение на приземление в мишень с высоты 1.000 метров. Молодая спортсменка оставила позади себя многих опытных мастеров-парашютистов. А ведь она начала прыгать с парашютом лишь в 1948 году. Во всесоюзных соревнованиях она принимает участие всего лишь второй раз. Какие еще достижения и рекорды у нее впереди!

Нынешний год был годом успеха молодежи. Двадцатилетний токарь Московского вагонного депо Алексей Калинин совсем недавно пришел в аэроклуб. Молодость, отвага и бесстрашие сделали его зрелым спортсменом. На этих же соревнованиях он набрал 13,8 очка по мужской группе и удостоился почетного звания чемпиона парашютного спорта 1950 года по точности приземления.

В коллективе аэроклуба выросла и выдающаяся парашютистка, заслужен-

ный мастер спорта, рекордсменка Е. Владимирская.

Командиру парашютного отряда Сергею Коробову принадлежит честь воспитания многих советских парашютистов. Свыше 15 лет он занимается парашютным спортом и сам совершил уже более 500 прыжков. Тысячи смелых парашютистов являются достойными его воспитанниками.

Рекордсмен «малой авиации»

В окружении пионеров и школьников шел с аэродрома молодой человек. Он шагал быстро и уверенно. В руках у него была ажурная модель самолета. Ее только что испытывали. Довольный результатами полета, автор конструкции возвращался в свою лабораторию. На правой стороне его груди выделялся бронзовый жетон с надписью: «Чемпион СССР по авиамodelизму на 1950 год». Обладателем его был известный рекордсмен-авиамodelист Василий Никитич Насонов. Василий Насонов — неутомимый энтузиаст своего дела. Авиамodelным спортом он стал заниматься с семилетнего возраста. Каждый год он делает по несколько моделей, выступая с ними на различных соревнованиях. Летающие модели талантливого конструктора «малой авиации» устанавливают мировые и всесоюзные рекорды.

— Летом 1946 года, — вспоминает Насонов, — я выступал на 15-х Всесоюзных соревнованиях авиамodelистов. Моя фюзеляжная модель с резиновым мотором при старте из рук превысила сразу два мировых рекорда. Продолжительность ее полета была равна 1 часу 42 мин. 30 сек., а дальность полета — 8 километрам.

Интересный случай с его моделью произошел на соревнованиях 1947 года.

При старте с земли модель поднялась на высоту более 1.000 метров и скрылась в облаках. Летчик, наблюдавший за полетом, потерял ее из виду. Лишь через 10 месяцев колхозные ребята обнаружили ее на елке в лесу около станции Водники, Московской области. Оказалось, что модель пролетела 70 километров.

Новым успехом озаменовался для него и 1949 год. Команда Центрального аэроклуба заняла второе место на Всесоюзных авиамodelных соревнованиях. 10 августа 1949 г. фюзеляжная модель с резиновым мотором установила мировой рекорд продолжительности полета при старте с земли — 1 час 16 мин. Ее конструктор В. Насонов был удостоен звания чемпиона СССР по авиамodelному спорту 1949 года, установив еще два новых рекорда: по дальности полета (24 км) и по высоте (1.172 м).

В сентябре того же года авиамodelисты Центрального аэроклуба с честью принесли свой выпел на международных соревнованиях в Венгрии. Команда заняла там первое место, а Насонов был отмечен именным призом за лучшие качества модели. На последних соревнованиях авиамodelистов в 1950 году Насонов вновь демонстрирует свое мастерство, вторично получив звание чемпиона СССР по авиамodelному спорту.

Студент Московского авиационного института Василий Насонов руководит авиамodelной лабораторией Центрального аэроклуба. Пионеры и школьники с увлечением конструируют здесь свои модели. Под руководством опытного мастера-рекордсмена в аэроклубе растет плеяда будущих авиаторов, мечтающих о том, чтобы с честью продолжать традиции великого летчика нашего времени Валерия Павловича Чкалова.



На аэродроме Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова. Планерист-спортсмен В. Г. Дирков, студент московского авиационного техникума (слева) с инструктором-планеристом Л. Е. Панасенко перед полетом.

Фото В. Ольшевского

ПОЛИТИКО-ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА В АЭРОКЛУБЕ

С. И. ШИШКИН

заместитель начальника Ивановского аэроклуба

РАСТЕТ тяга трудящихся к воздушному спорту. Сотни юношей и девушек г. Иваново изучали в нынешнем году авиационное дело. Напряженная учеба проходила в Ивановском аэроклубе. Соревнования на первенство аэроклуба по самолетному, планерному и парашютному спорту носили здесь массовый характер. Вместе с опытными спортсменами в них участвовали десятки молодых

направлять коммунистов на успешное решение стоящих перед отрядами задач.

Однажды во втором отряде была нарушена трудовая дисциплина. Среди нарушителей был тов. Соколов, опоздавший на работу. Партийная группа немедленно взялась за укрепление дисциплины. Группаторг т. Козлов собрал совещание коммунистов, на котором командир отряда т. Касаткин доложил о состоянии дисциплины и мерах по ее

Они оперативно сообщают о задачах летного дня, отражают ход социалистического соревнования, показывают отличников учебы, вскрывают ошибки и недочеты. Спортсмен Круглов отлично совершил первый самостоятельный полет на самолете, и боевой листок помещает об этом его рассказ. Бензозаправщик, присланный на старт, оказался неисправным; появляется заметка, бичующая виновников неисправности. Самолет, который вел на посадку спортсмен Тупицин, сделал «козла». Боевой листок высмеял такую «посадку» в карикатуре.

В политико-воспитательной работе партийная организация отводит важное место докладам, лекциям, беседам и политинформациям. Применение этих гибких форм партийно-политической работы помогает партийному бюро повседневно пропагандировать марксистско-ленинское учение, внутреннюю и внешнюю политику Советского государства, задачи аэроклуба. Лишь в последнее время проведено до 30 докладов, лекций и бесед на разнообразные темы. Кроме того еженедельно проводятся политинформации.

Для распространения авиационных знаний среди населения города нами создан специальный коллектив агитаторов. Все наши агитаторы распределены по предприятиям и учебным заведениям. Они проводят там вечера, доклады, беседы о сталинской авиации, налаживают работу первичных организаций Досава и создают новые первичные организации. На предприятиях демонстрируется авиационная выставка, состоящая из четырех стендов. О деятельности аэроклуба рассказывается в областной печати и по радио. Для агитаторов, работающих на предприятиях, сделано четыре инструктивных доклада и проведена беседа о том, как лучше поставить дело в первичной организации Досава.

Благодаря широкой политико-воспитательной работе в аэроклубе заметно оживилось социалистическое соревнование. Отряды, звенья и экипажи соревнуются между собой. Регулярно подводятся итоги соревнования: между отрядами ежемесячно, между экипажами — каждую неделю. Звену, занявшему первое место, вручается переходящее Красное знамя, а экипажу — вымпел. Лучшие люди записываются на «Доску отличников».

Великую силу политико-воспитательной работы мы ощущаем на конкретных итогах летной учебы. Экзаменационная комиссия дала высокую оценку теоретической подготовке и летной практике воспитанников аэроклуба. Восемьдесят два процента наших питомцев получили на экзаменах отличные оценки, восемнадцать процентов — хорошие. У инструкторов-летчиков Н. А. Лаптева и В. Н. Жукова все спортсмены закончили обучение на отлично.



Кировоградский аэроклуб. Руководитель т. Басов проводит занятия с курсантами — пилотами по классу теории полета.

членов Общества. Звание чемпиона аэроклуба по парашютному спорту в 1950 г. завоевал кузнец В. Нефедов.

Возросший интерес к воздушному спорту, безграничная любовь народа к сталинской авиации поставили перед аэроклубом большие задачи по распространению авиационных знаний среди населения. Эту задачу аэроклуб успешно выполняет благодаря целеустремленной политико-воспитательной работе, проводимой партийной организацией аэроклуба.

Во время летной учебы политико-воспитательная работа переносится на аэродром. В отрядах и звеньях были созданы партийные группы, выделены редакторы боевых листков и агитаторы. Партийные группы сосредоточили свое внимание на политическом воспитании спортсменов. Группаторги — инструктор-летчик тов. Морозов и старший техник тов. Козлов — стали душой своих отрядов. Они постоянно общаются с широкими массами спортсменов и систематически проводят с ними политико-воспитательную работу. Хорошее знание жизни коллектива позволяет им умело

укреплению. В своих выступлениях коммунисты подвергли резкой критике недочеты в работе отряда. Совещание потребовало от коммунистов авангардной роли в укреплении трудовой дисциплины.

Известно, что партийное влияние коммуниста на других членов коллектива будет действительным лишь в том случае, если сам он во всем будет показывать лучший пример. Вот почему вопросам повышения авангардной роли членов и кандидатов партии мы уделяем особенно много внимания. Каждый факт недобросовестного отношения к своим обязанностям немедленно становится предметом обсуждения партийной организации. Так, например, проступок техника самолета тов. Кимякина, который во время подготовки материальной части вступил в пререкание с техником звена, разбирался на партийном собрании. Не был оставлен без внимания и случай ухудшения посещаемости занятий курсантами в группе тов. Романова. Наряду с общественными формами воспитания, группаторги систематически используют индивидуальные беседы, а также стенную печать.

В летные дни на старте большое оживление вносят боевые листки и беседы агитаторов. Над выпуском боевых листков с любовью трудятся коммунисты тт. Павлюк, Иванов и комсомолец тов. Хохлов. Содержание этих газет охватывает все стороны летной работы.



ПЕРВИЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСАВА УКРУПНЕННОГО КОЛХОЗА

В этом году в Хазараспекском районе Хорезмской области Узбекской ССР из четырех мелких колхозов был организован крупный колхоз имени Первого Мая. В укрупненном колхозе было проведено собрание колхозников — членов Досава. Избранный на этом собрании комитет Досава во главе с председателем Экамбердыевым Рахимбаем развернул активную авиационно-пропагандистскую работу среди колхозников. Первичная организация стала непрерывно пополняться лучшими людьми колхоза. За короткий срок она выросла в несколько раз. Укрупненный колхоз предоставляет большие возможности для развертывания авиационно-массовой работы.

Используя новые возможности, комитет Досава колхоза создал два кружка: авиамодельный и кружок по изучению опознавательных знаков и силуэтов самолетов. Кружком авиамodelистов руководит председатель комитета тов. Экамбердыев, вторым кружком — активист Досава табельщик колхоза тов. Суланов Джумбай. Комитет организовал в колхозе чтение лекций, докладов и бесед. Колхозники уже прослушали лекции на темы: «Ленин и Сталин — создатели советской авиации», «Развитие советского парашютизма», «Наша страна — родина авиации» и ряд других. В качестве докладчиков выступали секретарь райкома партии тов. Матназаров Сапа, председатель районного комитета Досава тов. Курбанов Вапа; а также представители местной интеллигенции — учителя и агрономы. Комсомольцы колхоза — члены первичной организации Досава — организовали авиуголок.

Большую помощь в работе Досава оказывает партийная организация колхоза и партгор тов. Шарипов. Она выделяет докладчиков и беседчиков, наблюдает за работой кружков. В настоящее время в колхозе организуется кружок по изучению парашюта. Председатель районного комитета Досава тов. Курбанов Вапа выделил для этой цели учебный парашют и взялся лично руководить работой парашютного кружка.

Выборы в местные Советы депутатов трудящихся члены первичной организации Досава укрупненного колхоза имени Первого Мая ознаменовали созданием бригады имени Досава. Она показала высокие образцы производительности труда. Досавовцы колхоза им. 1-го Мая вызвали на социалистическое соревнование первичную организацию Досава укрупненного колхоза имени Сталина Янг-Базарского сельсовета того же района.

Пример работы первичной организации укрупненного колхоза имени Первого Мая наглядно показывает огромные возможности для развертывания образцовой работы Досава в укрупненных колхозах.

М. И. Мизев,
председатель Хорезмского
областного комитета Досава.



На занятиях авиамодельного кружка Станции юных техников и натуралистов Московского района гор. Ташкента. В центре — руководитель кружка Н. Б. Мирзанов. Члены кружка — учащиеся (слева направо): Анвар Азизов, Хадидберды Пулатов, Якуб Иргашев, Фатих Салихов, Ярвар Теллишкин.

Фото П. Липского

КАК МЫ ДОБИЛИСЬ ПЕРВЕНСТВА

М. БЯТЕЦ

председатель РК Досава Сталинского района г. Киева.

Организация Досава Сталинского района заняла одно из первых мест среди районных организаций г. Киева и Киевской области. Как мы добились этого?

Руководствуясь уставом Досава, с помощью и под руководством районной партийной организации мы начали создавать крепкие первичные организации, насчитывающие в своих рядах большое количество членов.

Одним из лучших коллективов является первичная организация Киевского государственного университета. Партийная организация университета постоянно интересуется работой комитета, помогает ему. В результате около тысячи членов Общества активно участвуют в работе своей первичной организации. В различных кружках по подготовке авиационных специалистов обучаются сотни членов Досава. Ежемесячно проводятся заседания комитета, часто организуются лекции, доклады, экскурсии в Центральный республиканский аэроклуб или на аэродром. Устраиваются встречи членов Досава с Героями Советского Союза. Силами комитета при помощи партийной организации и дирекции университета создана материально-техническая учебная база. Имеются учебные классы и наглядные пособия; оборудованы радиокласс, метео-лаборатория, авиационный уголок, авиационная фотовыставка, подобрана авиационная литература.

Хорошо работает также первичная организация Досава при Политехникуме связи. Большинство членов этой ор-

ганизации изучает авиационное дело, многие уже приобрели авиационные специальности.

Первичные организации Досава управления Гидрометеослужбы (председатель тов. Маслюженко, ремесленного училища № 2 (председатель тов. Преблудный), завода, где председателем тов. Галака, и многие другие также являются передовыми.

Районная конференция Досава избрала комитет в составе девяти человек. Все они — энтузиасты авиационной массовой работы. Тотчас же после конференции мы посоветовались в райкоме партии, как и с чего начать работу. Заседания комитета проводим регулярно — два раза в месяц. Каждый вопрос предварительно подготавливается кем-либо из нас и только после этого обсуждается комитетом. Часто члены комитета посещают первичные организации, изучают там положение дел, а затем докладывают на заседаниях.

Планы составляются на каждый месяц. Из намеченных нами мероприятий многие предусматривают помощь первичным организациям, обмен опытом и контроль. Это позволяет нам строить свою работу более целеустремленно.



В основе планов нашей работы лежат решения районной конференции Досава и борьба за их реализацию. Одновременно в плане записываются задания всем членам районного комитета. Так, например, члену райкома Досава тов. Иващенко была поручена организация авиамodelьного спорта в районе. Тов. Иващенко хорошо выполнила поручение. С помощью активистов она оборудовала авиамodelьную лабораторию и организовала авиамodelьную секцию при райкоме Досава. С ее помощью при всех школах района были организованы авиамodelьные кружки, в которых построено 120 авиамodelей.

Особое внимание мы уделяем обобщению и распространению передового опыта работы. С этой целью ежемесячно проводятся районные совещания председателей комитетов первичных организаций, на которых обсуждается опыт работы, выявляются недостатки, определяются мероприятия по улучшению всей работы районной организации Досава в целом.

Немалую помощь оказывают члены райкома первичным организациям Досава. Так, например, в первичной организации завода Ленкузны члены райкома часто проводят беседы, помогают вести занятия в кружках. Ныне эта организация является одной из лучших в районе.

Но наша работа не свободна от недостатков. Так например, мы долгое время считали первичную организацию Главвторчермета одной из передовых и ослабили к ней внимание. В течение нескольких месяцев никто из членов райкома ее не посещал. А оказалось, что в этом коллективе работу запустили. Из этого факта мы извлекли для себя соответствующие выводы.

С первых дней существования Общества мы организовали пропагандистскую работу, создали лекторскую группу в составе которой Герой Советского

Союза тов. Зинченко, научные работники тт. Равикович, Кострица, Лабко, профессор Поляков, зам. директора Института физической химии Академии наук УССР т. Голик, инж. Подлесский и др.

Лекторской группой райкома Досава и пропагандистами первичных органи-

заций на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях в текущем году проведено более 2 000 лекций, докладов и бесед на различные исторические и авиационно-технические темы. Все это способствовало дальнейшему улучшению деятельности нашей организации.

В ЗАПОРОЖСКОМ АЭРОКЛУБЕ

Два года в г. Запорожье отлично работает областной аэроклуб Досава, выпустивший за это время сотни авиационных специалистов. Хороших показателей в учебе курсантов добился коллектив аэроклуба и в нынешнем году. Задание на 1949—1950 учебный год выполнено на 100 процентов; курс летной подготовки закончен с высокими оценками и без всяких происшествий.

Этим успехам в большой мере способствовала хорошо налаженная учебно-методическая, а также партийная и массово-политическая работа. Учебная часть тщательно разработала единую методику обучения и хорошо наладила организацию полетов. Коммунисты и комсомольцы аэроклуба, сообразуясь с условиями, обстановкой и выполняемой задачей, проводили лекции и доклады для всего личного состава, а также организовали беседы и читку газет на старте, у самолетов в свободное от полетов время. Эта работа принесла свои плоды.

Бывшие курсанты нашего аэроклуба, Лисицин, Сова, Федорченко, Салтыков, Вера Орлова, отлично усвоившие летную программу, ныне являются лучшими пропагандистами авиационных знаний на предприятиях, где они работают. Они же участвуют в создании авиационных кружков в первичных организациях.

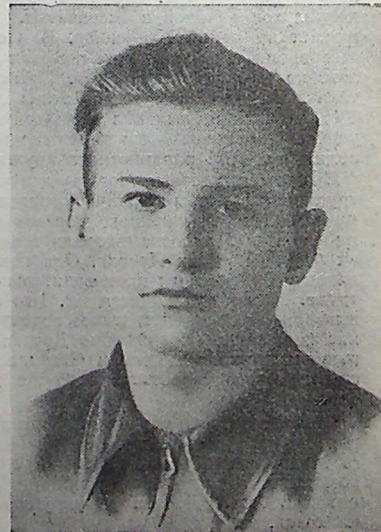
Наш аэроклуб оказывает большую помощь городским и районным комитетам Досава в пропаганде авиации и распространении авиационных знаний среди населения. Лекторы и докладчики нашего аэроклуба провели в текущем году 23 доклада и 250 бесед на различные авиационные темы.

Большой популярностью среди молодежи и населения пользуются авиационные выставки, организованные нами во Дворце пионеров, в городском саду и на отдельных предприятиях. На выставках мы даем консультации и проводим беседы с посетителями по интересующим их вопросам.

В текущем году мы с большим успехом провели агитационный полет по области. Подготовленные агитаторы вылетали на самолетах в районы, где выступали в колхозах с докладами о Дне сталинской авиации и о задачах Досава. Инструктор парашютного спорта т. Апполонин совершил парашютный прыжок в Гуляй-Польском районе. К месту приземления парашютиста собралось много местных жителей, для которых т. Апполонин сделал доклад о Дне сталинской авиации и о парашютизме.

В настоящее время наш коллектив прилагает все усилия к тому, чтобы еще шире развернуть пропаганду авиации среди населения и добиться новых еще больших успехов в подготовке авиационных специалистов для нашей Родины.

П. Яланский, П. Волков



Лучшие люди Запорожского аэроклуба: инструктор-летчик Запара (в середине), инструктор-планерист Лобода (слева) и курсант-пилот, отличник учебы, Усов.

В ЦЕНТРАЛЬНОМ КОМИТЕТЕ СОВЕТА ДОСАВ

ЦК Совета Досава на очередном заседании подвел итоги работы республиканских, краевых и областных комитетов Общества за 1950 год, а также итоги учебной работы в аэроклубах за 1949—1950 учебный год.

Первое место среди республиканских комитетов занял комитет Досава Украинской ССР, второе — Грузинской, третье — Армянской, четвертое — Узбекской, пятое — Киргизской. Слабой признана работа комитетов Досава Карело-Финской и Молдавской союзных республик.

По РСФСР первое место присуждено Московскому областному комитету Досава, второе — Ростовскому, третье — Сахалинскому.

Красные знамена ЦК Совета Досава с вручением Почетной грамоты присуждены комитетам Общества Украинской ССР, Дагестанской АССР и Московской области. Комитеты Досава Грузинской, Армянской, Узбекской, Киргизской союзных республик, Мордовской АССР, Ростовской, Сахалинской, Куйбышевской и Чкаловской областей награждены Почетной грамотой ЦК Совета Досава.

Хороших показателей в учебе добились в этом году аэроклубы. Лучшим из них присуждены первые места: Центральному аэроклубу УССР, Уфимскому, Красноярскому, Запорожскому аэроклубам и Одесскому авиационно-техническому клубу. Они награждены переходящими Красными знаменами ЦК Совета Досав с вручением Почетных грамот. Аэроклубы, занявшие вторые и третьи места, награждены Почетной грамотой ЦК Совета Досава.

ЦК Совета Досава заслушал доклады председателей комитетов Досава Воронежской и Орловской областей о работе с активом. В решении отмечается, что эти областные комитеты добились в истекшем году известных результатов в деле расширения рядов и воспитания актива Общества.

Тем не менее, как в Воронежском, так и в Орловском комитетах Досава, число привлеченных к работе Общества активистов все еще недостаточно. Рост первичных организаций в этих областях незначителен. Положительный опыт работы активистов-общественников обобщается и распространяется слабо. Лучшие активисты-общественники должным образом не поощряются.

ЦК Совета Досава обязал республиканские, краевые, областные, городские и районные комитеты Досава улучшить работу с активом Общества. Он потребовал от них уделять больше внимания росту и воспитанию актива, шире привлекать к работе городскую и сельскую интеллигенцию, офицеров запас ВВС и другие слои населения. Агитационно-пропагандистская работа активистов-общественников должна всегда увязываться с задачами создания новых пер-

вичных организаций, вовлечения широких масс трудящихся в члены Общества, улучшения всей работы Общества.

ЦК Совета Досава обязал комитеты систематически заслушивать на своих заседаниях доклады о работе с активом, организовать выступления отдельных активистов-общественников, обобщая и широко распространяя опыт работы, поощряя лучших из них.

ЦК Совета Досава заслушал доклад председателя Челябинской областной ревизионной комиссии Досава тов. Помошников. Отметив как положительные стороны, так и недостатки его работы, ЦК Досава возложил руководство нижестоящими ревизионными комиссиями на республиканские, краевые и областные комитеты Досава.

В решении указывается, что руководство нижестоящими ревизионными комиссиями должно осуществляться путем заслушивания докладов председателей ревизионных комиссий на заседаниях комитетов, инструктажа проведения совещаний и семинаров, оказания председателям ревизионных комиссий практической помощи. Таким образом, ревизионные комиссии по всем практическим вопросам обязаны обращаться за помощью в вышестоящий комитет Досава.

ЦК Досава предложил республиканским, краевым и областным ревизионным комиссиям произвести ревизию соответствующих комитетов до 1 марта 1951 года.



Члены экипажа аэростата ВР-79, совершившего 25—28 октября 1950 г. рекордный полет. Слева направо: борт-радист М. М. Кирпичев, командир аэростата С. А. Зиновьев, научный сотрудник, кандидат географических наук С. С. Гайгеров. Фото В. Тюкеля

В ПОГОЖИЙ осенний день 1948 г. группа молодых людей, покинув территорию аэродрома одного из подмосковных аэроклубов, направилась к станции железной дороги. Все они закончили в этот день учебу в аэроклубе, и каждый из них получил новую интересную специальность. Шагавший справа рослый юноша Александр Волков успешно сдал государственные экзамены и получил звание парашютиста. Его сосед фрезеровщик протезно-механического завода Юрий Матвеев, с детских лет мечтавший об авиации, закончил с блестящими показателями курсы авиамехаников.

У девятиклассницы Валентины Медведевой уже давно появилось непреодолимое желание научиться летать на самолете. Она долго и тщательно готовилась к осуществлению заветной мечты: прилежно училась в школе, много занималась спортом, изучала авиационную литературу. Девушку приняли на летное отделение, которое она теперь и закончила с отличными оценками. Слева от Медведевой шли учащийся Владимир Иванов, сдавший экзамены на планериста, и техник-механик по ремонту и эксплуатации автомобиля Виктор Леонов, закончивший летную программу обучения на самолете По-2.

На станции молодые люди сели в вагон электропоезда, шедшего в Москву, и продолжали оживленную беседу. Они восторженно отзывались о своих новых профессиях, делились планами на будущее. Молодые люди мечтали о покорении воздушных пространств, об открытии новых воздушных трасс, говорили об охране воздушных границ любимой Родины. В Москве, крепко пожав друг другу руки, молодые люди разошлись в разные стороны.

...Прошло два года. Какие же изменения в жизни молодых авиаторов произошли за это время, осуществили ли они свои планы?



ДВА ГОДА СПУСТЯ

Текст и фото В. ДЕНИСЕНКОВА

Бывший техник-механик по ремонту и эксплуатации автомобиля Виктор Леонов в течение двух лет совершенствовал свои знания в спортивном отряде аэроклуба. Он уже сдал экзамены по другому, более совершенному типу самолета, УТ-2, и поступил в авиационное училище. Путь молодого парашютиста полностью определился. Он станет летчиком-истребителем.

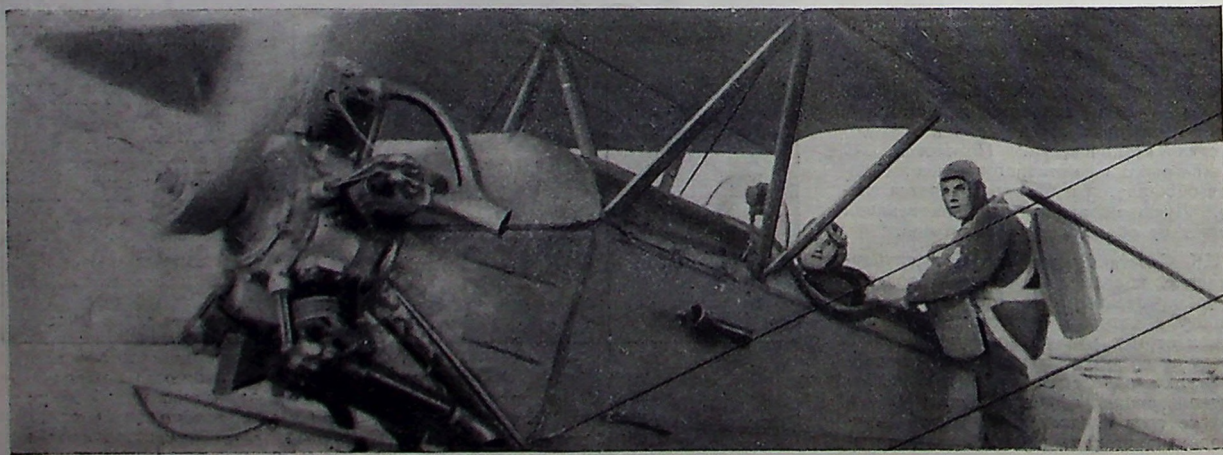
Бывший фрезеровщик Юрий Матвеев крепко полюбил свою новую профессию авиамеханика. Он постоянно совершенствовал свои знания, приобретал необходимые навыки. Теперь его теоретические познания достаточно подкреплены практикой. Не считаясь со временем и трудностями, он любовно ухаживает за своей машиной, содержа ее в образцовом порядке.

Большинство успехов добились за два года Валентина Медведева. Работая на авиационном заводе, она из месяца в месяц перевыполняет производственные задания, самоотверженно борется за высокое качество выпускаемой продукции. В свободное от работы время девушка совершенствует свое летное мастерство.

Планерист Владимир Иванов учится сейчас в Московском авиационном институте. Он уже прекрасно изучил авиационную аппаратуру и теперь сам производит сложные расчеты по строительству самолетов. В свободное время будущий инженер обучает молодежь планерному делу. Им уже подготовлены десятки опытных планеристов.

Не успокоился на достигнутом и парашютист Александр Волков. Накануне второй годовщины со дня окончания учебы в аэроклубе он совершил свой 70-й прыжок с самолета. За два года Волков овладел специальностью укладчика парашютов, освоил мотор. Свои знания опытный спортсмен охотно передает молодым членам Досава.

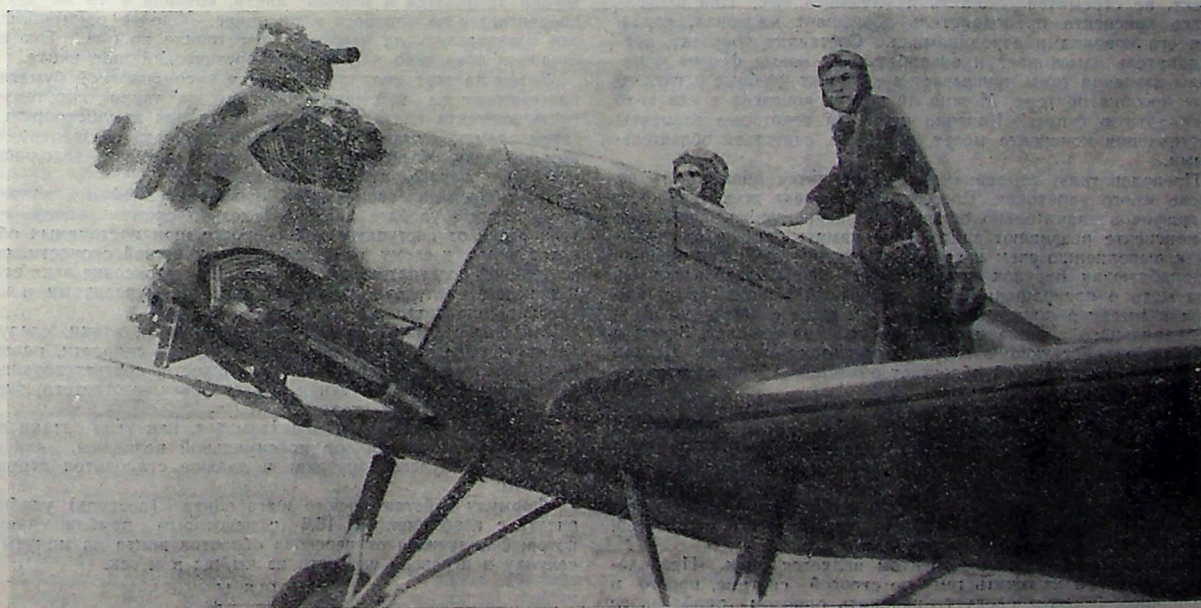
Так определилась судьба пяти молодых людей, одновременно закончивших учебу в аэроклубе Досава.



Парашютист Александр Волков садится в самолет По-2. Предстоит очередной парашютный прыжок.



Слева — авиамеханик аэроклуба Юрий Матвеевко ремонтирует мотор. В середине — летчица-спортсменка, слесарь авиационного завода, Валентина Медведева регулирует карбюратор. Справа — студент Московского авиационного института планирист-спортсмен Владимир Иванов готовится к защите проекта.



Виктор Леонов перед зачетным полетом на спортивном самолете УТ-2.

В заголовке статьи — на фото (слева направо): Александр Волков, Юрий Матвеевко, Валентина Медведева, Владимир Иванов и Виктор Леонов после окончания аэроклуба.

ОПЫТ ПРЕПОДАВАНИЯ АЭРОДИНАМИКИ САМОЛЕТА

А. И. ИВАНОВ

старший инструктор-летчик Московского аэроклуба

ТЕОРИЯ полета — один из важнейших элементов подготовки летчика. В статье кратко излагается опыт преподавания аэродинамики в Московском аэроклубе Добровольного общества содействия авиации.

Наглядные пособия. При изучении аэродинамики полезно иметь как можно больше наглядных пособий: графиков, плакатов, макетов, моделей. Это позволяет лучше и доходчивее объяснить предмет.

Для подтверждения закона Бернулли я пользуюсь простым прибором, состоящим из двух листов бумаги, укрепленных на деревянной ручке. Пропуская струю воздуха между этими листами, мы заставляем их сблизиться. Такой прибор наглядно и элементарно иллюстрирует важнейший закон аэродинамики.

В нашем аэроклубе имелся дымоструйный аппарат, который позволял нам при помощи струек дыма наглядно изучать аэродинамический спектр обтекания крыла. Сейчас, параллельно с макетом крыла, на миниатюрной модели самолета мы показываем изменение аэродинамического спектра в зависимости от угла атаки, а также искажение плавности обтекания, вызываемое отдельными ее частями: мотором, козырьком, хвостовым оперением. В действующей модели аэродинамической трубы раньше продували пластинку, сейчас мы для этой цели приспособили модель самолета. Этим достигается большая наглядность при объяснении образования подъемной силы и силы лобового сопротивления самолета.

Ни одна лекция по аэродинамике не может быть проведена, если преподаватель не имеет модели самолета. Излагая тему, преподаватель объясняет какое положение занимает самолет в тот или иной момент, как влияют его детали на характер обтекания и т. д.

О конспекте. Конспект является основным пособием для проведения урока. Однако он не может быть неизменным. Неправ тот преподаватель, который, одождив составив конспект, не стремится обновить и улучшить его. При переработке конспекта преподаватель обогащает материал, пополняя его новинками аэродинамики. Составляя конспект, преподаватель изыскивает и разрабатывает новые формы и методы изучения темы, вписывает в конспект учебные и наглядные пособия по теме. Можно ли облек конспект в какую-то стандартную форму? Конечно нет. Но некоторые элементы составления конспекта могут, по-моему, считаться обязательными.

Преподавателю аэродинамики приходится производить на доске много зарисовок. Внесение в конспект всех этих схем и графиков значительно облегчает ведение урока. Зарисовки в конспекте развивают зрительную память, прививают навыки к выполнению схем и таблиц и лучше их запоминанию. Прорабатывая рисунок по учебнику, преподаватель должен подумать о превращении его в объемный макет. Так я пришел к мысли о показе на объемном макете правильного и неправильного выража и действия сил на самолете. Затем я изготовил действующую модель траектории шопора. Демонстрация таких моделей облегчает объяснение и помогает слушателям лучше усвоить тему.

Подготовка и проведение занятий. Качество урока во многом зависит от того, как преподаватель организует и подготавливает свое рабочее место. Еще до начала занятий необходимо тщательно продумать все детали урока и подготовить к нему всё необходимое. Если вы проводите урок по теме «Горизонтальный полет самолета», — для него должны быть подготовлены чертежи: полара самолета, кривые тяг и мощностей, схема сил; нужна также модель самолета.

Самым ответственным моментом является урок. Преподаватель должен изложить тему по строгой системе, просто и доходчиво. Занятие следует начинать вопросом пройденного материала. С целью привлечения внимания к уроку и поднятия активности слушателей, преподаватель ставит вопрос перед всем классом и после некоторой паузы называет фамилию курсанта для ответа. Эти вопросы увязываются с предстоящей темой.

Для примера разберем отдельные элементы темы: «Силовая установка (винтомоторная группа)». К теме нужны следующие наглядные пособия: винт, разрезная лопасть винта, схема аэродинамических сил, модель самолета с винтом. После опроса преподаватель кратко излагает тему предыдущего урока. Затем ставится цель — изучить движение винта, возникновения и действие аэродинамических сил, ознакомить с назначением винтомоторной группы, с общей ее характеристикой и классификацией винтов, с недостатками и преимуществами винтов с изменяемым и фиксированным шагом. Подробнее следует остановиться на винте изучаемого самолета. Имея перед собой винт, преподаватель должен показать на нем его диаметр, радиус, ребро атаки, ребро обтекания, спинку и рабочую поверхность. На разрезной лопасти винта необходимо объяснить цель склейки ее из отдельных досок (доек), дать понятие об элементе лопасти, демонстрируя сам элемент, показать как меняются по длине лопасти: толщина, ширина и угол наклона.

При объяснении движения винта и при выводе формулы шага винта, на доске обычно вычерчивается цилиндр с пунктирными линиями траектории движения элемента лопасти, затем берется развертка этого цилиндра. Отлично такой метод объяснения нельзя назвать наглядным. Курсант не видит движение винта, трудно усваивает вывод формулы теоретического шага винта. Я применял более наглядный метод. Беря четырехугольный кусок плотной бумаги, наносил на нее прямоугольный треугольник, свертывал в цилиндр и, закрепив края обычной канцелярской скрепкой, демонстрировал этот цилиндр с нанесенными на нем линиями. После объяснения развертывал его и, наколотив лист на доску, получал возможность нагляднее объяснить развертку.

Для более наглядного показа движения винта, я изготовил из плексигласа цилиндр с прорезью пути элемента лопасти, а внутрь цилиндра поместил модель винта, наглухо укрепленную на дюпалевой трубке. Одновременно с вращением этой трубки вращается и модель винта, которая в то же время продвигается по прорези в цилиндре. Сделав один оборот, она продвигалась на некоторое расстояние по оси. Так наглядно и доходчиво я показал теоретический шаг винта.

Затем на этот цилиндр одевается кусок плотной бумаги с нанесенными на ней двумя катетами, а линия гипотенузы (путь элемента винта) прорезана. Еще раз демонстрирую, а затем снимаю бумагу с цилиндра и получаю развертку, по которой веду объяснение. Такой метод рассказа доходчивее и требует меньше затрат времени.

При объяснении зависимости угла атаки элемента лопасти от скорости, удобнее давать отдельно схему зависимости угла атаки от поступательной скорости, при постоянных оборотах винта, и схему зависимости от окружной скорости, при постоянной поступательной скорости. При зарисовке этих схем в конспект, материал тверже усваивается курсантами и не требует дополнительной записи.

Для большей наглядности изменения угла атаки, следует давать четыре рисунка: при поступательной скорости, равной нулю, при средней скорости, при скорости, соответствующей углу атаки, равному нулю, и при скорости, соответствующей отрицательному углу атаки.

Такая последовательность показывает, как угол атаки постепенно уменьшается от максимальной величины, как он переходит в нулевое значение и дальше становится отрицательным.

Формулу действительного шага винта (поступь) удобнее писать с коэффициентом 16,6 (с некоторым приближением), который получился от перевода оборотов винта из минуты в секунду и перевода скорости из км/час в м/сек.

$$Hg = \frac{16,6 V}{n}$$

В таком виде формулой удобнее пользоваться, так как величины оборотов винта и скорость можно подставлять те, которые непосредственно сняты с показания приборов: счетчика оборотов и указателя скорости. Тут же следует ука-

звать, что действительное перемещение винта, то-есть «*Hg*» легко подсчитать, если записать или запомнить обороты винта и скорость полета. Такое объяснение необходимо подтвердить числовым примером.

При записи формул не следует опускать их размерность, так как это приучит курсанта к аккуратности ведения записей и способствовует запоминанию в каких единицах исчисляется та или иная величина.

При определении какой-либо величины посредством отношения, целесообразно напечатать слушателям, что оно показывает во сколько раз одна величина больше или меньше другой. Например, аэродинамическое качество *I*З показывает, что подъемная сила в тринадцать раз больше силы лобового сопротивления. Из этого примера становится ясным, почему, например, выгоднее иметь большее аэродинамическое качество самолета.

С целью проверки усвоения материала курсантами, полезно в процессе урока задавать короткие контрольные вопросы.

Разбор схемы. Правильный, хорошо продуманный и оформленный плакат или схема — ценное наглядное пособие. Изучение схемы следует начинать с общего обзора ее. Прежде чем приступить к разбору, схему надо ориентировать. Например, изучая схему сил, действующих на самолет при спиральном полете, следует разъяснить, где и как проходят плоскости.

Если вы нарисовали самолёт, то объясните вид проекций, приложив к рисунку модель самолета.

Зарисовку схемы для конспекта целесообразно давать после ее изучения. Преподаватель обязан принять активное участие в этой работе. Он должен указать размер места в тетради, масштаб, с каких элементов удобнее начинать чертеж, порядок зарисовки схемы, показать главное и второстепенное в схеме и рассказать, что именно требует точного нанесения и что примерного.

Хорошо, если преподаватель сам вычертит схему на доске, показывая порядок ее выполнения. При разборе схем и графиков необходимо преподносить их применительно к изучаемой материальной части самолета.

Культура преподавания. Курсанты видят в своем преподавателе старшего товарища и наставника. Поэтому он должен быть для них примером во всех отношениях — в личной подтянутости и дисциплинированности, в обращении, в культуре речи. Необходимо всячески работать над тем, чтобы каждый урок преподавался ярко, доходчиво, систематично. Все это должно способствовать лучшей усвояемости материала.

Наша задача — дать курсантам глубокие авиационно-технические знания. Даже в самые короткие сроки обучения мы можем многое сделать, если будем систематически улучшать и совершенствовать методику преподавания, повышать качество и культуру каждого урока.

УЧЕБНЫЙ ПЛАНЕР А-1

Инженер Б. А. КИРШТЕЙН.

ПЛАНЕР А-1 конструкции инженера О. К. Антонова давно уже завоевал всеобщее признание и распространение в нашей стране.

Он был создан в результате раз- работки ряда конструкций, последо- вательно улучшаемых с учетом опыта их эксплуатации. Привлекают в нем проста конструкции и легкость эксплуа- тации.

Планер представляет собой подкос- ный моноплан — парасоль с хвостовой балкой.

Центральная плоская ферма связы- вает в единое целое все части планера. К ней крепятся: крылья с их подкоса- ми, хвостовая балка с оперением, шас- си, и на ней же расположены сидение пилота, управление и обтекатель каби- ны.

Балка крепится к ферме шарнирно одним вертикальным болтом, от нее идут проволоочные растяжки к крылу.

Благодаря шарнирному креплению балка легко складывается вдоль кры- ла, если отсоединить с одной стороны хвостовые расчалки. На складывание хвоста требуется 1—2 мин. Со сложены- м хвостом габариты планера значи- тельно уменьшаются, что очень удобно при уборке планера в ангар.

Конструкция планера деревянная с полотняной обшивкой.

Крылья в плане прямоугольные, по- стоянного профиля. Двухлонжеронная конструкция крыла имеет ряд особен- ностей. Оба лонжерона совершенно оди- наковы, коробчатого типа, с сосновыми полками и фанерными стенками. По- средством распорных рамок и фанер- ных лент-расчалок лонжероны образу- ют силовую основу крыла — коробку лонжеронов. Чтобы осуществить натя- жение лент-расчалок, последние пред- варительно, в течение двух часов разма- чиваются в теплой воде, причем концы

лент, для обеспечения приклейки их к лонжеронам, оставляются сухими.

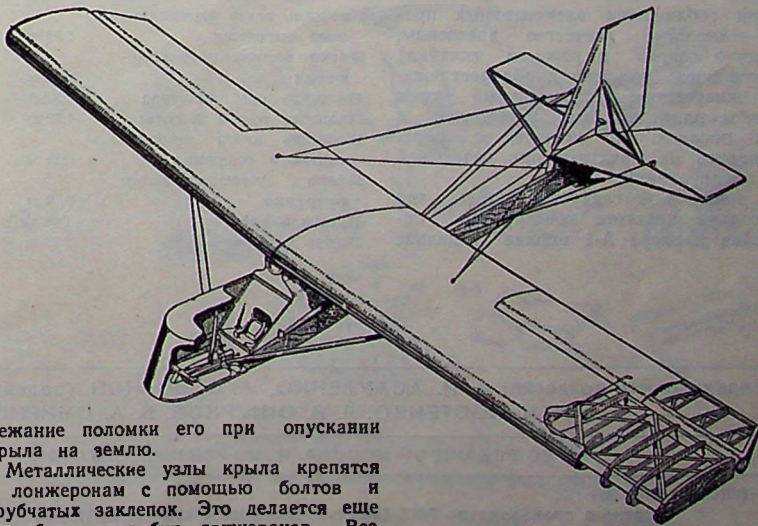
На коробку лонжеронов накладываются нервюры специального типа, которые закрепляются с помощью клея и гвоз- дей. Для придания формы профиля нос- сок крыла до переднего лонжерона за- щит фанерой.

К заднему лонжерону, на трех шар- нирах подвешен элерон. Носок элеро- на зашит до лонжерона фанерой; об- разованная таким образом труба вос- принимает крутящие нагрузки. Нервю- рами элерона служат отрезанные хво- стовые части нервюр элеронной части крыла. Внешний конец скошен, во из-

узы очень просты. Центральная ферма планера собирается из сосновых пла- нок, связанных фанерными стенками и к- нциками с помощью клея и гвоздей.

Брус нижней полки лыжи склеен из планок в три слоя. Внизу ферма окована стальным полозом, закреплен- ным шурупами. Этот полз и является посадочным приспособлением бесколес- ного варианта планера. На ферму уста- навливается сидение пилота, которое закрепляется шурупами.

Решетка фермы затянута полотня- ным стекателем, сходящим с контура сидения пилота. На носовую часть фер- мы надвигается съемный обтекатель ка-



бежание поломки его при опускании крыла на землю.

Металлические узлы крыла крепятся к лонжеронам с помощью болтов и трубчатых заклепок. Это делается еще до сборки коробки лонжеронов. Все

бии, пристегиваемый крючками к сиденью пилота.

На ферму, кроме деталей управления, ставятся узлы крепления крыльев, подкосов, хвостовой балки и запускной крючок.

Хвостовая балка собрана из сосновых полок и распорок, зашитых с двух сторон фанерой. Балка несет хвостовое оперение и костыль с резиновой амортизацией. Оперение крепится к балке двумя сквозными болтами, стягивающими стальные накладки, проходящие сквозь стабилизатор и заделанные на киле. Таким образом, киль защемлен на балке и при этом удерживает стабилизатор. Хвостовые расчалки, идущие в два яруса (нижний от балки к крылу и верхний от киле в те же точки к крылу) воспринимают и боковые и крутящие нагрузки хвоста.

Стабилизатор удерживается от крена двумя подкосами, идущими к киле. Элементы оперения представляют собой простые рамки из сосновых планок, связанных фанерными киями и лентами. Все шарниры рулей и элеронов состоят из ушковых болтов, вращающихся на специальных крючках.

Управление планером нормальное — ручкой и педалью.

Проводка управления проволочная, а на участках, обгибающих ролики, вставлены куски троса. К рулям высоты и поворота проводка идет через промежуточные качалки, сидящие на ферме.

Качалка вала управления жесткими тягами соединена с промежуточными качалками системы проводки элеронов в крыле.

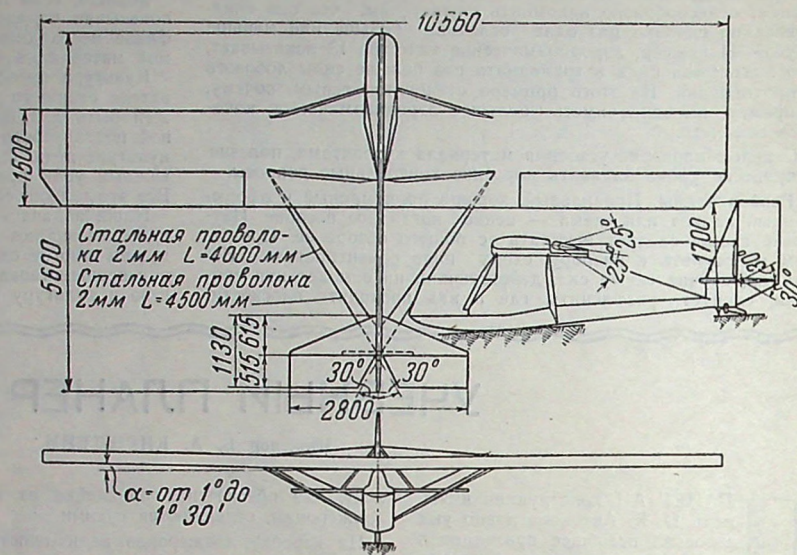
Замок самопуска планера установлен на конце хвостовой балки, а ручка самопуска на ручке управления. Подкосы крыла, все одинаковой длины, сделаны из сосны. Концы подкоса обмотаны миткалевой лентой на клею и окованы стальными наконечниками. Сечение подкоса в средней части — постоянное, обтекаемой формы, причем к концу подкоса оно сходит на овальное, уменьшенное.

При соблюдении элементарных правил технологии (качество древесины, качество сварки и режимы склейки) планер очень надежен и обладает большой живучестью. Нормальный срок службы планера был установлен в 2.500 посадок, что значительно перекрывалось на практике при грамотной его эксплуатации.

В заключение следует отметить, что благодаря простоте конструкции, постройка планера А-1 вполне посильна

планерным кружкам Досава. Однако в изданном для этой цели альбоме чертежей («Чертежи и описание учебного планера А-1», Москва 1949 г.) имеются ошибки. Так, например, сечение подкосов крыла на концах должно быть не 6×20 мм, как указано в упомянутом

альбоме, а 15×32 мм. Наконечники подкосов не вяжутся с правильным сечением подкосов, не согласован размер отверстий наконечников подкосов и узлов для крепления подкосов, неверно указано направление отверстия оси ручки управления и т. д.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПЛАНЕРА

Размах	10,55 м
Длина	5,60 м
Высота	1,70 м
Хорда крыла	1,5 м
Площадь крыльев	15,64 м²
Удлинение крыльев	7,13
Вес пустого планера	92 кг
Полная нагрузка	72 кг
Полетный вес	164 кг
Нагрузка на крыло	10,5 кг/м²
Профиль крыла	специальный
Площадь килея	0,52 м²
Площадь руля направления	0,92 м²
Площадь всего вертикального оперения	1,44 м²
Плечо вертикального оперения	3,35 м
Площадь стабилизатора	0,87 м²
Площадь рулей высоты	1,32 м²
Площадь всего горизонтального оперения	2,19 м²
Плечо горизонтального оперения	3,3 м
Площадь элерона	1,66 м²
Плечо элерона	3,66 м

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЛЕТНЫЕ ДАННЫЕ

Показатель летучести	1,47 кг/м²
Сводка вредных сопротивлений	0,25 м²
Максимальное качество	11
Миним. скорость сниж.	1,15 м/сек
Посадочная скорость	37 км/час
Крейсерская скорость	46 км/час
Предельная скорость ветра	10 м/сек

ВЕСОВЫЕ ДАННЫЕ (кг)

Крылья	47,0
Подкосы	6,8
Ферма	17,6
Обтекатель	2,9
Балка с расчалкой	7,0
Киль с расчалкой	2,2
Руль поворота	1,7
Стабилизатор	3,0
Рули высоты	3,2
Подкосы оперения	0,6

92,0 кг.

РАСЧЕТНЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ СТАТИЧЕСКИХ ПЕРЕГРУЗОК

Для случая А крыла	7,0
Для случая В крыла	5,0
Для случая Е крыла	12,0
Разрушающая удельная нагрузка на оперение	100 кг/м²

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

АДФЕС РЕДАКЦИИ—МОСКВА, НОВО-ВЯЗАНСКАЯ УЛ., 26.

Тел. Е-168-71 и Е-169-33.

Г—Е0100 от 19-1 1951 г.

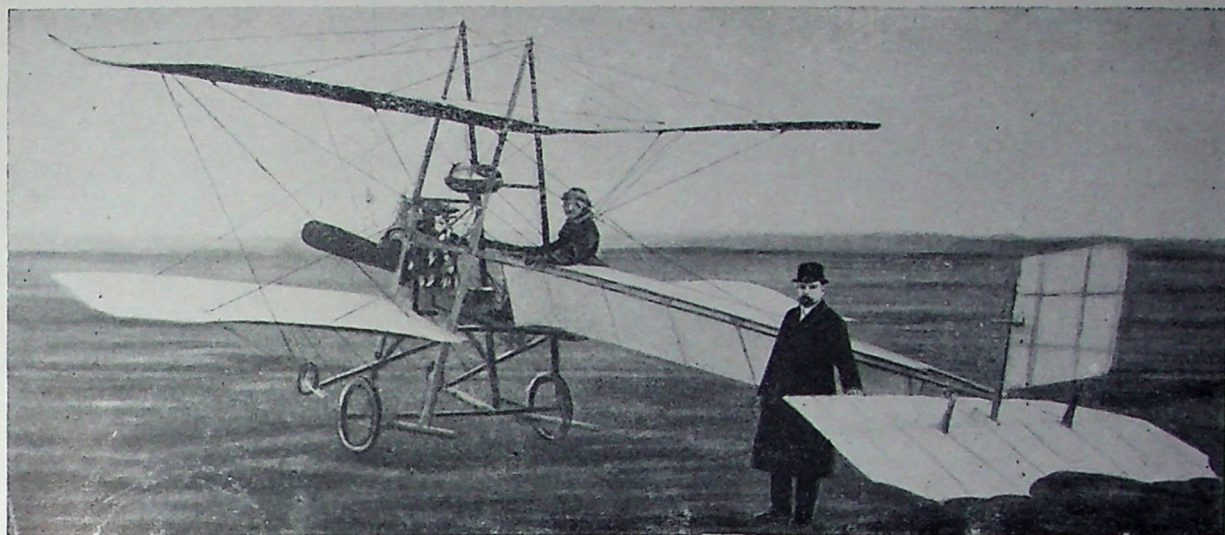
Сдано в производство 7-ХII 1950 г. Подписано к печати 19-1 1951 г. Бумага 60×92¹/₂—1,5 л. 3 п. л., 1 вкладка

Цен 3 р. 60 коп.

Издательство ДОСАРМ

Зак. 4610

Типография изд-ва „Московская правда“



Я. М. Гаккель у своего самолета, построенного им в 1909 году. На пилотском сидении — летчик Булгаков.
Фото из архива Центрального дома авиации имени М. В. Фрунзе.

ДАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

(Начало см. на 2-й стр. обложки).

15 декабря 1915 г. Скончался заслуженный деятель науки и техники, профессор Яков Моисеевич Гаккель — один из первых выдающихся русских авиационных конструкторов.

18 (6) декабря 1869 г. Сформирована «Комиссия по применению воздухоплавания к военным целям». Этим положено начало русскому военному воздухоплаванию.

23 (11) декабря 1889 г. Главноинженерное управление возбудило вопрос об учреждении учебного воздухоплавательного парка и девяти крепостных воздухоплавательных отделений.

24 (11) декабря 1913 г. Произведен первый испытательный полет величайшего в мире четырехмоторного самолета-гиганта «Илья Муромец», построенного Русско-Балтийским заводом в Петербурге. Как тяжелые бомбардировщики, самолеты типа «Илья Муромец» не были превзойдены нигде в мире вплоть до 1918—19 гг.

25 (12) декабря 1910 г. Авиатор А. А. Васильев совершил рекордный для того времени перелет: Елизаветполь — Тифлис, пройдя 204 километра за 1 час 35 минут. Полет происходил на высоте 1200 метров.

25 (12) декабря 1913 г. Состоялся второй полет самолета-гиганта «Илья Муромец», во время которого был установлен мировой рекорд грузоподъемности: на борту самолета находилось 14 человек и полтонны груза.

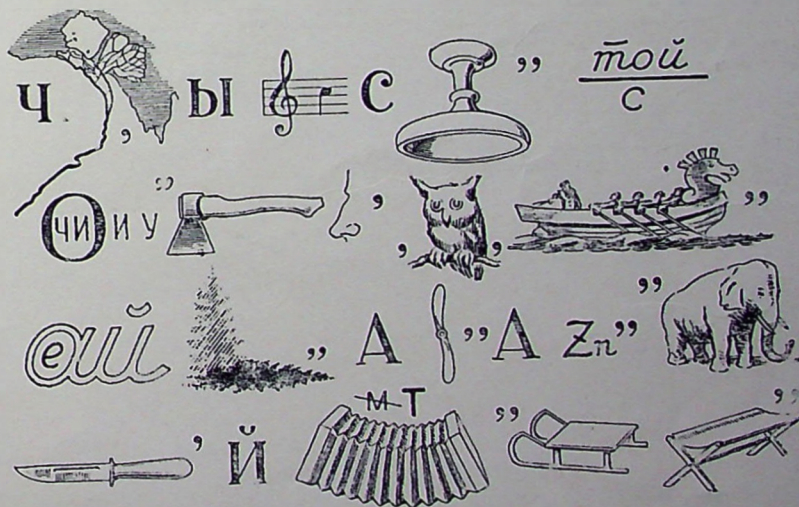
29 (17) декабря 1890 г. Родился выдающийся военный летчик нашей Родины, преемник творческих поисков П. Н. Нестерова — Евграф Николаевич Крутень. По инициативе Крутеня, весной 1916 г. в России были созданы специальные истребительные отряды и

группы, одной из которых он и командовал. В многочисленных воздушных боях летчик-истребитель Е. Н. Крутень мастерски уничтожал вражеские самолеты.

31 декабря 1942 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР мастер

дальних бомбардировочных рейдов на вражеские военные объекты Герой Советского Союза А. И. Молодчий награжден второй медалью «Золотая звезда». А. И. Молодчий окончил Ворошиловградский аэроклуб.

РЕБУС



ОТВЕТ НА КРОССВОРД.

ПОМЕЩЕННЫЙ В ЖУРНАЛЕ «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» № 2

Слева расположены слова: 1 — такелаж, 2 — летчик, 3 — Ломоносов, 4 — разведчик, 5 — Циолковский.

Справа расположены слова: 6 — устойчивость, 7 — очки, 8 — стабилизатор, 9 — истребитель.

Сверху вниз читаем: ЖУКОВСКИЙ

