

№ 5
МАЙ
1953 г.

ВПЕРЕД,
К ПОБЕДЕ
КОММУНИЗМА!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ



Заведующая библиотекой Московского аэроклуба Л. И. Филимонова, инструктор-летчик А. В. Хоркин (сидит) и авиатехник К. В. Скворцов выпускают майский номер стенной газеты «Пилот».

Фото В. Тюкеля



За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

ГОД ИЗДАНИЯ 4-й

№ 5

МАЙ 1953 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРАЗДНИК ТРУДЯЩИХСЯ

ПЕРВОЕ МАЯ! В этот день весеннего обновления природы к прозрачным краскам голубого неба и нежной зелени распускающейся листвы прибавляется еще один цвет — красный цвет полыхающих на ветру первомайских знамен. В этот день народы Советского Союза, трудящиеся всех стран мира проводят славой смотр своих сил, демонстрируют свое единство и сплоченность, готовность до конца бороться за мир, против поджигателей новой войны.

В Советском Союзе праздник Первого мая проходит в обстановке выдающихся трудовых побед нашего народа, достигнутого под мудрым руководством Коммунистической партии. Идя по пути, начертанному великим зодчим коммунизма товарищем Сталиным, советские люди возводят грандиозные гидротехнические сооружения, смело преобразуют природу, шагают вперед все отрасли народного хозяйства. Везде и всюду в нашей необъятной социалистической стране неиссякаемым родником бьет творческая мысль пламенных советских патриотов, отдающих все силы делу партии Ленина — Сталина, делу коммунизма, проявляющих огромную силу воли и упорства в укреплении могущества Советского государства.

Жизненной основой советского строя является мудрая политика Коммунистической партии. Окруженная горячей любовью и безграничным доверием народа, партия Ленина — Сталина ведет советских людей к новым успехам коммунистического строительства. Руководствуясь сформулированными товарищем Сталиным положениями об основных предварительных условиях подготовки перехода к коммунизму, партия обеспечивает бурный рост производительных сил общества, осуществляет политику непрерывного технического прогресса, обеспечивает дальнейшего расцвета социалистической экономики и культуры. В соответствии с основным экономическим законом социализма Коммунистическая партия обеспечивает непрерывный рост материального благосостояния и культурного уровня народа. В результате проведенного после окончания войны шестикратного снижения цен в огромной степени снижен общий уровень цен на товары массового потребления, реально выросли реальная заработная плата рабочих и служащих и доходы колхозников. Советское государство в огромных масштабах развертывает жилищное строительство, резко увеличивает расходы на просвещение и здравоохранение, на развитие науки, литературы, искусства. «Законодательницей нашей партии и Правительства», — указывает тов. М. Маленков, — является обязанность неослабно заботиться о благе народа, о максимальном удовлетворении его материальных и культурных потребностей.

Великим проявлением заботы партии Ленина — Сталина о развитии нового мощного подъема народного хозяйства является обеспечение дальнейшего значительного роста материального благосостояния и культурного уровня народа. На директиве XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы. В этих директивах намечена программа огромного хозяйственного и культурного строительства, увеличения промышленного и сельскохозяйственного производства. Пятая сталинская пятилетка вновь демонстрирует перед всем миром великую жиз-

ненную силу социализма, коренные преимущества социалистической системы хозяйства перед капиталистической системой.

Вместе с советским народом в едином могучем лагере мира, демократии и социализма идут вперед великий китайский народ, братские народы Польши, Чехословакии, Болгарии, Венгрии, Румынии, Албании, Германской Демократической Республики, Монгольской Народной Республики. В упорной борьбе отстаивает независимость своей родины героический корейский народ. Мужественно борется за свободу и национальную независимость народ Вьетнама. Праздник Первого мая они отмечают новыми успехами в борьбе за свободную, счастливую жизнь.

Совсем по-иному проходит первомайский праздник в капиталистических странах. Там трудящиеся выходят на улицы, чтобы возвысить гневный голос протеста против преступной политики поджигателей новой войны, чтобы продемонстрировать непоколебимую решимость взять дело сохранения мира в свои руки и отстаивать его до конца. Народы мира знают, что война нужна миллиардерам и миллионерам для получения максимальных прибылей, для ограбления других стран. Готовясь к новой войне, империалисты США вводят зверский фашистский режим не только в своей стране, но и в других капиталистических странах. Правящие круги этих стран предали национальные интересы за доллары, выбросили за борт знамя национальной независимости, растоптали принцип равноправия людей и наций. Однако наступление реакции развращается в таких исторических условиях, когда прогрессивные силы неизмеримо выросли, когда народные массы имеют все возможности не только дать отпор империалистам, но и добиться новых успехов в борьбе за свои права, за светлое будущее.

Борясь за мир, трудящиеся всех стран обращают свои взоры и надежды к Советскому Союзу — великому знамени мира и безопасности, свободы и независимости народов. Они знают, что сталинская внешняя политика Советского государства — политика мира и дружбы между народами — является решающим препятствием к развязыванию новой войны и отвечает кровным интересам всех народов. «Великий Сталин воспитывал нас, — говорил тов. Г. М. Маленков, — в духе беспрдельного преданного служения интересам народа. Мы верные слуги народа, а народ хочет мира, ненавидит войну. Да будет священным для всех нас желание народа не допустить пролития крови миллионов людей и обеспечить мирное строительство счастливой жизни!»

Под руководством Коммунистической партии, тесно сплоченный вокруг ее сталинского Центрального Комитета и Советского правительства наш народ увеличивает свой вклад в общее дело строительства коммунизма, укрепляет могущество и обороноспособность социалистической Родины. В мире нет таких сил, которые могли бы остановить поступательное движение советского общества. Идя в праздничных первомайских колоннах, советские люди гордо провозглашают величественные, идущие из глубины сердца слова:

— Под всепобеждающим знаменем Ленина — Сталина, по ленинско-сталинскому пути вперед, к новым победам коммунизма!

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В БЕРЛИНСКОМ СРАЖЕНИИ

И. Кожедуб,
трижды Герой Советского Союза

БЕРЛИНСКОЕ сражение—крупнейшая операция, проведенная Советской Армией на заключительном этапе войны против немецко-фашистских захватчиков. В результате этой операции советские войска разгромили крупную стратегическую группировку гитлеровской армии, штурмом овладели столицей фашистской Германии—Берлином и принудили Германию к безоговорочной капитуляции.

Берлинская операция была разработана и проведена под непосредственным руководством Верховного Главнокомандующего товарища Сталина. В докладе о 27-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции 6 ноября 1944 года товарищ Сталин, отмечая, что Советская Армия выполнила свой патристический долг и освободила нашу Отчизну от врага, поставил перед нашими войсками задачу большой исторической важности—«...добить фашистского зверя в его собственном логове и водрузить над Берлином знамя победы».

Победа советских войск в берлинской операции была подготовлена всем ходом Великой Отечественной войны—сокрушительными ударами под Москвой, Сталинградом, в предгорьях Кавказа, на Курской дуге, десятью сталинскими ударами 1944 года. Войны Советской Армии закалялись в сражениях, научились умело взламывать укрепленные полосы противника, стремительно преследовать, окружать и уничтожать врага. Советская Армия выросла в грозную силу и превосходила врага своим воинским умением и боевой техникой. Силы Советской Армии многократно умножались слаженной работой советского тыла, бесперебойно снабжавшего наши войска вооружением, боеприпасами и продовольствием.

«Полная победа над немцами,—указывал Верховный Главнокомандующий товарищ Сталин в своем приказе от 23 февраля 1945 года,—теперь уже близка. Но победа никогда не приходит сама,—она добывается в тяжелых боях и в упорном труде. Обреченный враг бросает в бой последние силы, отчаянно сопротивляется, чтобы избежать сурового возмездия. Он хватается и будет хвататься за самые крайние и подлые средства борьбы. Поэтому надо помнить, что чем ближе наша победа, тем выше должна быть наша бдительность, тем сильнее должны быть наши удары по врагу».

Чтобы предотвратить надвигающуюся катастрофу, фашистское руководство стремилось затянуть войну и, учитывая позицию, занимаемую реакционными группировками США и Англии, делало ставку на возможность раскола антигитлеровской коалиции. С этой целью Гит-

лер и его клика через представителя шведского Красного креста Бернадотта обратились к Англии и США с предложением капитулировать перед англо-американскими войсками при условии продолжения Германской войны против Советского Союза. В свою очередь из Нью-Йорка и Лондона посылались в Берлин представители для переговоров. Империалисты США и Англии спешили спасти реакционные силы Германии как резерв в своих планах борьбы против СССР.

«Лучше сдать Берлин американцам,—говорили фашистские заправилы,—чем пустить в него русских». Для того, чтобы осуществить этот замысел, Гитлер снял с западного фронта 12-ю немецкую армию Венка, чем по существу открыл фронт перед американскими войсками, и направил ее против советских войск. На берлинском направлении гитлеровское командование сосредоточило все свои войска, сведенные в группу армий «Висла» под командованием генерала Хейдриха и группу армий «Центр» под командованием генерал-фельдмаршала Шернера, всего до 800 тысяч человек. Противник имел в своем распоряжении 1500 танков и столько же самолетов. Вся территория от Одера до Берлина была превращена в сплошную оборонительную полосу с большим количеством мощных укреплений.

Сам Берлин делился по окружности на восемь секторов обороны; центр города представлял собой самый сильный девятый сектор. Каждый дом был превращен в крепость, на каждой улице были сооружены баррикады, противотанковые заграждения, завалы, бетонированные доты. Город защищали 500 тысяч эсэсовцев и полицейских.

Основной замысел берлинской операции, разработанной товарищем Сталиным, заключался в нанесении по вражеской группировке нескольких мощных ударов с целью рассеяния ее на части, окружения и уничтожения каждой из них в отдельности. Товарищ Сталин предусмотрел все детали в ходе подготовки к операции и лично руководил ею. Берлинская операция—свидетельство величайшего превосходства сталинской военной науки над военной наукой немецко-фашистской армии, торжество гениального полководческого искусства товарища Сталина.

Проведение берлинской операции Верховный Главнокомандующий товарищ Сталин возложил на войска 1-го и 2-го Белорусских и 1-го Украинского фронтов. По указанию товарища Сталина на сравнительно узком участке фронта было сосредоточено такое количество дивизий и боевой техники, которое полностью обеспечивало успешное проведение этой, по своим размахам небывалой

еще в истории войн, операции. Советские войска, участвовавшие в штурме Берлина, располагали 41 тыс. артиллерийско-минометных стволов, 8400 самолетов, более 6300 танков и огромным количеством других видов вооружения. Все это было создано самоотверженным трудом советского народа, не жалевавшего средств для того, чтобы оснастить свою армию всем необходимым.

Рано утром 16 апреля после мощной артиллерийской подготовки и сокрушительных ударов авиации советские войска начали наступление на Берлин. Несмотря на отчаянное сопротивление противника, войска 1-го Белорусского фронта в первый же день прорвали главную оборонительную полосу на Одере и вышли к Зееловским высотам. Не давая врагу времени для перегруппировки сил и подтягивания резервов, ведя наступление днем и ночью, они 21 апреля ворвались в Берлин.

Успешно развивалось также наступление войск 1-го Украинского фронта, наносивших удар с юга и юго-запада. Прорвав вражескую оборону между реками Нейсе и Шпрее, войска фронта 23 апреля вышли на юго-восточную окраину Берлина, где соединились с войсками 1-го Белорусского фронта. 25 апреля подвижные соединения обоих фронтов соединились также западнее Берлина, в районе Потсдама, полностью окружив войска противника, оборонявшие Берлин.

Таким образом, окруженная берлинская группировка немецко-фашистских войск оказалась рассеянной на две примерно равные части. Одна из них была окружена в районе самого Берлина. Другая, так называемая франкфуртско-губенская группировка, оказалась в «котле» в лесистой местности юго-восточнее Берлина. Эта группировка, насчитывавшая 200 тысяч человек, была полностью уничтожена в результате семидневного сражения.

Войска 2-го Белорусского фронта, форсировав 20 апреля Одер, прорвали всю глубину вражеской обороны, овладели Штеттином и военными базами противника на Балтийском море—Ростоком и Варнемюнде. Они прочно притянули к себе все неприятельские резервы и тем самым оказали значительное содействие обходившим Берлин с севера войскам 1-го Белорусского фронта.

Бои непосредственно за Берлин начались 21 апреля. Они отличались исключительным ожесточением и упорством. Советским войскам приходилось выбивать гитлеровцев из каждой улицы, из каждого здания, вести бои на лестничных клетках, в подвалах, на крышах, в тоннелях метро. Предусмотрев тактические приемы врага, пытавшегося оборонять улицы с помощью баррикад, минных полей, артиллерийского, минометно-

го и пулеметного огня, наши воины продвигались не вдоль улиц, а по дворам, через дома, делая проломы в их стенах, по подвалам, соединенным ходами сообщений.

29 и 30 апреля развернулись бои в центральном оборонительном секторе Берлина. В середине дня 30 апреля батальоны Неустроева, Самсонова и Давыдова ворвались в рейхстаг, гарнизон которого состоял из трех тысяч человек. В результате ожесточенной схватки одна часть фашистов была загнана в подвал, другая — в верхние этажи. В то время как внутри здания еще продолжался бой, разведчики Егоров и Кантария, проложив себе дорогу ручными гранатами и огнем автоматов, поднялись на купол рейхстага и в 14 часов 25 минут водрузили над ним знамя Победы.

В своем первом приказе товарищ Сталин отмечал, что народы нашей Родины встречают международный праздник трудящихся в обстановке победоносного завершения Великой Отечественной войны. Советская Армия овладела Восточной Пруссией — гнездом немецкого империализма. Померанской, большей частью Бранденбургской и главными районами столицы Германии — Берлина, подружился над Берлином знамя Победы. «Задача теперь сводится, — указывал товарищ Сталин, — к одному — доканать фашистского зверя».

В ответ на призыв товарища Сталина советские войска усилили натиск. Вечером 1 мая они нанесли новый мощный огневой удар по вражеским позициям в Берлине. О силе огня можно судить хотя бы по тому, что на каждый километр фронта приходилось по несколько сот орудий. Противник не выдержал удара. 2 мая в 3 часа дня берлинский гарнизон капитулировал. Свыше 300 тысяч немецких солдат и офицеров сложили оружие.

Берлинская операция закончилась полной победой советских войск. В своем приказе войскам Советской Армии и Военно-Морского Флота от 2 мая 1945 года Верховный Главнокомандующий товарищ Сталин указывал, что наши войска «завершили разгром берлинской группы немецких войск и сегодня, 2 мая, полностью овладели столицей Германии городом Берлин — центром немецкого империализма и очагом немецкой агрессии».

Большую роль в берлинском сражении сыграла советская авиация. В это сражение наша авиация вступила обогащенной огромным боевым опытом, выросшей количественно, оснащенной могучей боевой техникой. Советская авиация по качеству всегда превосходила немецкую авиацию, наши славные летчики покрыли себя славой бесстрашных бойцов. Битва за Берлин явилась свидетельством того, что наша авиация стала еще крепче и сильнее, чем когда бы то ни было, что ее боевая техника стала еще более совершенной, а мастерство и отвага сталинских соколов — еще более высокими. «Умелые действия нашей доблестной авиации, — указывал в одном из своих приказов товарищ Сталин, — постоянно способствовали успеху наземных войск и помогли добиться окончательного разгрома врага».

В берлинском сражении советской



Москва. Центральный Дом авиации и ПВО имени М. В. Фрунзе. Вверху слева — самолет, на котором в годы войны сражался трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб.

авиации пришлось померяться силами с большим количеством авиации врага. Оборонявший фашистскую столицу 6-й воздушный флот гитлеровцев состоял из таких отборных авиационных соединений, как корпус противовоздушной обороны Берлина и Центральной Германии, эскадры «Геринг», «Удэт», «Гинденбург» и другие. 1500 вражеских самолетов базировались на 35 стационарных, хорошо оборудованных аэродромах берлинской зоны противовоздушной обороны. К началу берлинской операции неприятельские военно-воздушные силы пополнились новыми типами «хейнкелей», модификациями «юнкерсов» и «мессершмиттов». На вооружении гитлеровцев появились самолеты с реактивными двигателями, бомбардировщики, оснащенные ракетными приспособлениями, а также так называемые «самолеты-бомбы».

Но ничто уже не могло спасти врага от гибели. Советские летчики сразу же захватили инициативу в свои руки и не выпускали ее до конца сражения. В жестких боях советская авиация наголову разгромила неприятельский воздушный флот, внесла свой вклад в дело победы над врагом.

Еще за несколько дней до начала берлинского сражения советская авиация нанесла ряд сокрушительных ударов по аэродромам противника, вывела из строя значительное число его самолетов.

В ночь на 16 апреля в воздух поднялось большое количество советских ночных бомбардировщиков. Они обрушили на вражеские позиции тысячи бомб.

С рассветом в бой вступили основные силы советской авиации. Бомбардировщики и штурмовики сметали с лица земли фашистские укрепления, расчищали дорогу пехоте и танкам. Истребители надежно прикрывали бомбардировщики и штурмовики, патрулировали над полем боя. Большое число истребителей «охотников» устремилось на запад, на перехват вражеских самолетов, спешивших на выручку своим войскам. Лишь за первый день наступления советскими летчиками на берлинском направлении было совершено несколько тысяч боевых вылетов.

Учитывая огромное преимущество советской авиации, противник попытался было изменить тактику. Немецкие самолеты появились одновременно на разных высотах. Штурмовики пытались воздействовать на наши боевые порядки с бреющего полета, в то же время в верхнем ярусе, на высоте в пять-шесть тысяч метров, шли группы прикрытия.

Однако врагу не удалось распылить силы наших истребителей. Советские летчики встречали фашистские самолеты еще в глубоком тылу врага, далеко от поля боя. Только одно авиационное соединение, действуя таким образом, сбilo за два-три дня свыше 250 немецких самолетов. В первые же дни берлинской операции вражеским военно-воздушным силам был нанесен тяжелый урон.

На разных этапах берлинской операции советская авиация выполняла различные боевые задачи. В первые дни наступления основной ее задачей было содействие наземным частям при про-

рыве оборонительных полос врага. Ударами крупных и мелких групп штурмовиков и бомбардировщиков подавлялись ожившие и вновь выявленные огневые точки противника. Подобное сочетание ударов больших и малых групп самолетов создавало непрерывность воздействия авиации на противника, парализовало его сопротивление и давало возможность нашим наступающим частям все время продвигаться вперед.

На следующем этапе наступления, когда в прорыв были введены крупные подвижные соединения, основные силы авиации переклонились на сопровождение танковых войск. Группы бомбардировщиков и штурмовиков почти непрерывно находились над полем боя, уничтожали отдельные огневые точки и живую силу противника. Когда возникала необходимость, советская авиация наносила удары по скоплениям вражеских войск в опорных пунктах. Так было, например, при форсировании реки Шпрее. Группа «Ильюшиных» 18 апреля атаковала войска противника на переправе через Шпрее в пункте Шпренберг, застопорила движение отступающих неприятельских колонн на восточном берегу реки и дала возможность нашим танкистам с хода овладеть переправой, сорвать организованный отход врага.

Ряд сложных задач встал перед нашей авиацией в дни, когда советские войска ворвались в Берлин. Наши летчики должны были содействовать наземным частям в их борьбе за улицы и кварталы фашистской столицы, сопровождать подвижные соединения, окружавшие Берлин с севера, юга и запада, а также наносить массированные удары по оказавшейся в «котле» так называемой франкфуртско-губенской группировке противника. Все эти задачи советской авиацией были выполнены с честью.

Во время уличных боев в Берлине советская авиация, поддерживая тесное взаимодействие с наземными частями, обрабатывала именно те огневые точки и укрепления противника, которые мешали продвижению нашей пехоты.

Начиная с 25 апреля, наша авиация нанесла ряд ударов по группировке врага, окруженной юго-восточнее Берлина. Поддержанные с воздуха, наши войска овладели в этот день Либерозе, Витмансдорф и другими пунктами. Применяя в зависимости от обстановки и целей все виды самолетов, действуя непрерывно днем и ночью, советские Воздушные Силы помогали наземным частям отражать попытки гитлеровцев прорвать кольцо окружения, уничтожали живую силу и технику врага, деморализовали его, ослабляли его волю к сопротивлению.

Много пришлось поработать во время берлинского сражения советским летчикам-истребителям. Они сопровождали штурмовики и бомбардировщики, охраняли с воздуха наши войска на поле боя, пресекали любые попытки вражеской авиации приостановить или замедлить наступление наземных частей. Наши истребители проникали в глубокий тыл противника, настойчиво искали фашистские самолеты и уничтожали их в скоротечных воздушных схватках. Истребители охватывали своими действиями все высоты — от «по-

толка» до бреющего полета — и подстерегали врага и в расположении его аэродромов, и на ближних подступах к полю боя (в 10—15 километрах за линией фронта), и в зоне непосредственного прикрытия поля боя.

Потери противника в самолетах быстро росли. Только летчики-истребители нескольких авиационных частей в течение короткого времени провели около 1000 воздушных боев с фашистами и сбили свыше 700 вражеских машин. Таких же боевых успехов добились истребители и на других участках гигантского воздушного сражения.

В воздушных схватках с врагом советские летчики-истребители действовали умело и бесстрашно. Так, например, бой четырех наших истребителей во главе со старшим лейтенантом Марининым с шестью истребителями врага закончился тем, что три фашистских самолета были сбиты, остальные поспешили скрыться. В тот же день четыре советских истребителя, возглавляемые майором Реннем, встретились в воздухе с 80 машинами врага. Несмотря на огромное неравенство в силах, наши воины смело ринулись в атаку. Командир сбил два фашистских истребителя, лейтенант Виноградов и младшие лейтенанты Петренко и Герасимов — по одному. Строй неприятельских самолетов был нарушен, и враг повернул вспять.

Умело и отважно сражался в берлинском небе дважды Герой Советского Союза Виталий Попков. Однажды прикрывавшая наши штурмовики шестерка истребителей, возглавляемая Попковым, завязала бой с 18 истребителями врага. Схватка была долгой и упорной, так как фашисты всячески пытались помешать советским штурмовикам выполнить свою боевую задачу. Но истребители не дрогнули. Взяв штурмовики в кольцо, они надежно охраняли их, отражая все атаки врага. В этом бою Попков сбил тридцать девяти вражеский самолет, а затем пустил к земле сороковой. Прошло еще несколько дней, и истребители, ведомые Попковым, сбили в небе горящего Берлина четыре последних «фокке-вульфа». Среди сбитых был и 41-й, сраженный Виталием Попковым.

Образцы героизма и воинского мастерства показывало в берлинской операции соединение, которым командовал прославленный сталинский сокол трижды Герой Советского Союза Александр Покрышкин. Это соединение прошло боевой путь от предгорий Кавказа до центра фашистской Германии, налетав около 12 миллионов километров. Когда начался штурм Берлина, летчики Покрышкина перебазировались на захваченный у гитлеровцев аэродром возле города Ютерборг. Отсюда они летали на штурмовку окруженной вражеской группировки юго-восточнее Берлина. Здесь же, на окраине аэродрома, часто разгорались ожесточенные схватки с немцами, которые пытались через аэродром прорваться из кольца окружения. В такие моменты техники и механики, залегшие за укрытия, представляли собою пехоту, истребители, ведущие по врагу огонь с земли, выполняли роль артиллерии, а самолеты, поднявшиеся под носом у гитлеровцев с аэродрома

и штурмующие их атакующие цепи с воздуха, дополняли картину этого подлинно общевойскового боя.

Сражаясь в таких сложных условиях, летчики Покрышкина с честью выполняли боевые задания. Они истребили около восьми тысяч вражеских солдат и офицеров, засевших в лесах, уничтожили много неприятельских танков, самоходок, транспортеров, автомашин. Кроме того, они ежедневно умножали счет сбитых за время войны фашистских самолетов, количество которых перевалило за тысячу. Так, например, старший лейтенант Сухов и Герой Советского Союза старший лейтенант Бондаренко во главе двух четверок истребителей провели бой с двадцатью вражескими самолетами, пытавшимися помешать советским танкам форсировать Шпрее. В результате боя возле станции наведения упало девять самолетов противника. Советские летчики и танки на переправе потерь не имели.

В другом воздушном бою южнее Берлина младший лейтенант Березкин один сразился с двенадцатью «фокке-вульфом» и три из них пустил к земле. Несколько побед одержал в эти дни дважды Герой Советского Союза Дмитрий Глинка. Как всегда, геройски дрался с врагом и блестяще побеждал его Александр Покрышкин.

Мне также пришлось действовать в небе Берлина. Еще до начала наступления я встретился в воздухе с вражеским реактивным самолетом и сбил его. В другом воздушном бою в районе Берлина шестерка самолетов нашей части атаковала 30 машин врага и восемь из них сбила. По одному самолету сбили Куманичкин, Орлов и Стеценко, двух — мой напарник Громаковский, трех — я.

Но особенно усилились удары авиации нашей части во время берлинской операции. Фашисты ввели в бой большое количество «фокке-вульфов». Мы в свою очередь перенесли центр действий на подходы к полю боя в полосу между линией фронта и авиационными базами противника. Бой над расположением противника позволял нам внезапно атаковать его самолеты и уничтожать их до того, как они появятся над расположением наших войск. Подобная тактика принесла нам большой успех. Только летчиками нашего авиасоединения за один день было сбито 139 вражеских самолетов.

Почти ни один из таких полетов не проходил вхолостую. В воздушном бою над Берлином против сорока «фокке-вульфов» я сбил шестьдесят первый и шестьдесят второй самолеты противника.

В небе фашистской столицы советская авиация, созданная и руководимая товарищем Сталиным, одержала блистательную победу над врагом. Она уничтожила остатки вражеского воздушного флота, нанесла огромный урон живой силе и технике противника, оказала огромное содействие советским наземным войскам в окончательном разгроме гитлеровской армии. Советские летчики, подлинными богатыри воздуха, проявили замечательные образцы беззаветной стойкости, отваги и героизма, с честью выполнили свой долг перед любимой Советской Родиной.

ПОВСЕДНЕВНО РУКОВОДИТЬ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ДОСААФА

Н. Игнатов,

заведующий административным отделом МГК КПСС

В РЕДАКЦИОННОЙ статье «Правды» от 22 февраля сего года «Множить ряды патриотического оборонного общества» указывается, что советские люди должны неустанно овладевать военными знаниями, готовить себя к тому, чтобы стать умелыми защитниками нашего социалистического Отечества.

Придавая важное значение развертыванию массовой оборонной работы среди населения, Коммунистическая партия и Советское правительство создали все условия для плодотворной деятельности Досаафа.

Под руководством партийных организаций, при активном участии комсомола и профсоюзов досаафовцы Москвы внесли значительный вклад в дело дальнейшего укрепления обороны СССР. На предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях столицы созданы сотни первичных организаций Досаафа, тысячи членов Общества приобрели в учебных группах различные военные специальности. Основой успеха в работе организаций Досаафа является повседневное партийное руководство. Можно с уверенностью сказать, что там, где партийное руководство организациями Досаафа конкретно и целеустремленно, досаафовские коллективы растут, а военно-массовая и учебно-спортивная работа стоит на уровне тех задач, которые поставлены Коммунистической партией, великим Сталиным в области укрепления активной обороны нашей Родины. Благодаря оперативному, действительному партийному руководству организации Досаафа добиваются немалых успехов в своей деятельности, в частности, в области авиационно-массовой работы.

На московском заводе «Серп и молот» досаафовцы хорошо оборудовали три учебных класса. Сотни членов Досаафа прошли подготовку в учебных группах и спортивных командах, получили специальности стрелков, авиамотористов, парашютистов, мотоциклистов и т. д.

Для подготовки авиационных специалистов здесь оборудован класс, приобретены наглядные пособия — мотор, парашют, различные авиационные приборы. Сейчас заводская партийная организация сосредоточила свое внимание на том, чтобы каждый досааовец приобрел различные военно-спортивные знания. В своей деятельности по руководству массовой оборонной работой партийная организация опирается на активистов Досаафа, в том числе на офицеров и сержантов запаса. В результате сотни рабочих и служащих завода — членов Общества — уже изучили по несколько специальностей.

Неплохо осуществляется партийное руководство организацией Досаафа на заводе имени Орджоникидзе. Партком на своих заседаниях обсуждает вопросы деятельности Общества, требует от це-

ховых партийных организаций, чтобы они повседневно руководили цеховыми коллективами Досаафа. Члены парткома присутствуют на занятиях различных учебных групп. Все массовые спортивные мероприятия проводятся под непосредственным контролем и при содействии со стороны парткома. Из числа коммунистов — лучших активистов Общества — подготовлены общественные инструкторы по различным видам военно-массовой и спортивной работы. С помощью партийного комитета на заводе был проведен ряд докладов и лекций по вопросам оборонной работы.

Значительную помощь коллективу Досаафа оказывает партийная организация одного из управлений Министерства морского и речного флота. Партком неоднократно обсуждал на своих заседаниях вопросы работы Общества, оказал содействие в организации спортивно-массовой работы. Партийный комитет требует от коммунистов регулярной информации об их работе в Досаафе. С помощью парторганизации здесь создан крепкий досаафовский актив, насчитывающий более 150 человек. Руководителями кружков и команд являются коммунисты — офицеры запаса. За прошлый год в этих кружках и командах различные военные, авиационные и военно-морские специальности получили многие члены Досаафа.

Многие первичные организации Досаафа Куйбышевского, Свердловского и Красногвардейского районов с помощью партийных организаций создали хорошо работающие учебные группы по изучению парашюта, авиационных двигателей и приборов.

Досаафовцы столицы могут гордиться тем, что в прошлом году четыре авиационных спортсмена удостоены за-

ния чемпионов СССР. Авиамodelисты Москвы установили 10 мировых и всесоюзных рекордов. 6 всесоюзных рекордов установили московские планеристы. Команда парашютистов Москвы заняла первое место на Всесоюзных междоудовственных соревнованиях.

Однако наряду с этим мы имеем примеры, когда в ряде предприятий столицы партийные организации самоустранились от руководства досаафской работой, не считают эту работу делом первостепенной важности. Даже на таких крупных предприятиях, как 1-й Государственный подшипниковый завод, завод «Калибр», фабрика имени Петра Алексеева и на ряде других предприятий количество членов Досаафа все еще весьма незначительно. Досаафовцы этих предприятий специально не приобретают, военно-массовая работа по сути дела там отсутствует. Прямой упрек можно бросить Ждановскому, Ленинградскому и Пролетарскому райкомам партии, которые не обеспечили оперативного руководства работой первичных организаций Общества. В частности, особенно неудовлетворительно поставлена в этих районах подготовка членов Общества по авиационным специальностям.

В конце января текущего года в Московском городском комитете Коммунистической партии состоялось совещание, посвященное вопросам улучшения руководства деятельностью коллективов Досаафа со стороны парторганизаций. В совещании приняли участие секретари райкомов партии и райкомов комсомола, заместители председателей райисполкомов, председатели районных оргкомитетов Досаафа, представители МГК ВЛКСМ и Моссовета. Совещание пришло к выводу, что столичная органи-



Актив Лопасненской организации Досаафа изучает статью «Правды» от 22 февраля с. г. «Множить ряды патриотического оборонного общества». Справа — председатель Лопасненского районного оргкомитета Досаафа А. П. Толоконников.

Фото В. Быкова

зация Досаафа при неослабном партийном руководстве может и должна выйти в число самых передовых в Союзе. К этому у нас имеются все условия, все возможности.

14 февраля бюро МГК КПСС приняло решение, в котором отметило, что ряд парторганизаций недооценивает значения Досаафа, некоторые райкомы партии не уделяют внимания работе Общества, в частности, например, неудовлетворительно обстоит дело с подбором общественных инструкторов Досаафа. Бюро МГК указало, что исполком Моссовета и райисполкомы должны оказывать материально-техническую поддержку организациям Досаафа, выделить помещения для работы аэроклубов, городской авиамодельной лаборатории, построить в Москве парашютную вышку.

В порядке реализации этого решения в ряде районов столицы проведены специальные совещания секретарей партийных организаций, посвященные вопросам улучшения работы первичных коллективов Досаафа. Бюро Свердловского райкома КПСС заслушало на своем заседании доклад председателя районного комитета Досаафа. Хорошую инициативу проявил Калининский райком партии, создавший в начале марта совещание партийных работников и руководителей предприятий. На совещании подробно обсуждались мероприятия по улучшению работы первичных организаций Досаафа. Состоялся пленум Молотовского райкома комсомола, на котором обсуждался вопрос об участии комсомола в работе Общества. В Куйбышевском районе по вопросам работы Досаафа проведен семинар секретарей комсомольских организаций.

Чтобы обеспечить осуществление принятых решений по улучшению работы организаций Досаафа, надо организовать контроль и проверку исполнения. Опыт показывает, что решения по работе Досаафа далеко не всегда проводятся в жизнь. Сколько хороших мероприятий и пожеланий остались на бумаге из-за отсутствия проверки исполнения! Только высокая требовательность, повседневный контроль за превращением решений в жизнь обеспечат резкое улучшение деятельности первичных организаций Досаафа.

Ни на один миг мы не можем ослабить внимание к задачам обороны Родины. Коммунистическая партия, Советское правительство, весь наш народ считают важнейшей обязанностью повышать обороноспособность социалистического государства, всемерно крепить готовность советских людей во всеоружии встретить любого агрессора.

Товарищ Г. М. Маленков в своем докладе на XIX съезде Коммунистической партии Советского Союза призвал советских людей «неустанно крепить оборонную мощь Советского государства и повышать нашу готовность к сокрушительному отпору любым агрессорам».

Повседневное руководство деятельностью Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, забота о росте Общества и хорошей постановке массовой оборонной работы на каждом предприятии, в каждом учреждении, учебном заведении — задача всех партийных организаций.

НАСУЩНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ СОВЕТСКОГО ПАТРИОТА

*Досаафовцы завода «Серп и молот»
овладевают военно-спортивными специальностями*

И. Савельев

РЕДАКЦИОННАЯ статья «Правды» от 22 февраля сего года «Множить ряды патриотического оборонного общества» нашла живой отклик у металлургов завода «Серп и молот». «Правда» подняла насущнейшие вопросы работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

«Принимая активное участие в деятельности ДОСААФ, — говорится в статье, — трудящиеся нашей страны выражают тем самым горячее стремление еще энергичнее укреплять могущество Советской Армии, повышать обороноспособность нашей великой социалистической Родины».

На одном из заседаний заводской комитет Досаафа совместно со своим цеховым активом обсудил эту статью.

Первое слово взял председатель комитета Г. П. Говорухин.

— «Правда» указывает, — сказал он, — что некоторые руководители полагают, что если наша страна борется за мир и проводит политику мира, если у нас налицо огромные успехи в выполнении народнохозяйственных планов, что в свою очередь приводит к укреплению могущества Советской Родины, то повышение гражданами СССР своих военных знаний является делом второстепенным или даже необязательным. Подобные взгляды, говорится в статье, порождают политическую беспечность и благодушье, усыпляют наш народ, притупляют его бдительность.

Участники заседания в своих выступлениях отметили, что подобные беспечность и благодушье можно встретить и в некоторых цехах завода «Серп и молот». Например, товарищи Кулагин и Столпер нередко относятся к военно-массовой работе, не оказывают цеховой организации Досаафа должной помощи. Поэтому в цехе мало досаафовцев.

Основная масса работающих в этом цехе — молодежь. Среди нее, как и среди всей советской молодежи, наблюдается опрометная тяга к овладению военными знаниями. Даже не встречая достаточной поддержки со стороны руководителей цеха, члены Досаафа сами находят пути к овладению военными знаниями. В числе таких молодых патриотов можно назвать, например, комсомольца Александра Смирнова, формовщика, в недавнем прошлом воспитанника ремесленного училища. Он — стрелок. Начав посещать тир, Смирнов вскоре проявил отличные способности и, участвуя в составе заводской команды в стрелковых соревнованиях, выбил 94 очка из 100 возможных. Затем он обучился снайперскому делу, получил специальность авиамоториста и сейчас учится вождению мотоцикла.

Таких патриотов, как Александр Смирнов, стремящихся к овладению различными военными специальностями, можно встретить на заводе немало. Нетрудно представить, как бурно расцвела бы досаафовская работа, если бы цеховые организации — партийная, комсомольская, профсоюзная, вместе с начальниками отделений и участков, оказывали этой работе должное внимание.

Повседневная помощь общественности и руководства цехов дает самые положительные результаты. Это видно на примере цеха, где председателем комитета Досаафа т. Тарасов.

Почти все работающие в этом цехе состоят в Досаафе. Члены Общества регулярно занимаются в учебных группах стрелков, мотоциклистов, авиамотористов. Зимой все, что только мог, ходили на лыжах. Цеховые команды участвовали во многих соревнованиях, и ряд активистов — тт. Карпунин, Федоров, Ширяев, Семенов и другие, — добившиеся высоких спортивных успехов, получили ценные подарки и почетные грамоты. Сейчас, в дни подготовки к Всесоюзной спартакиаде первичных организаций, вся досаафовская работа еще более оживилась.

Среди тех, кто активно помогает работе Досаафа, следует назвать секретаря комсомольского бюро цеха Ивана Королькова — бригадира стахановского участка, систематически выполняющего производственные нормы на 190—200 процентов.

Корольков влияет личным примером. Имея специальность моториста, он сдал нормы стрелка 3-го разряда, а затем приступил к освоению мотоцикла. Само собой разумеется, что личный пример в овладении военно-спортивными знаниями дает комсомольскому руководителю моральное право требовать, чтобы вся молодежь следовала его примеру.

Всесторонняя подготовка советских людей к активной обороне социалистической Родины, уверенно идущей по пути к коммунизму, становится насущной потребностью каждого советского патриота. Долг всех общественных организаций заключается в том, чтобы активно помогать Досаафу как можно лучше и полнее удовлетворять эту насущную патриотическую потребность советских людей. Это хорошо понимают комсомольцы завода «Серп и молот».

Развертывая военно-спортивное обучение молодежи цеха, где начальником т. Ермолаев, досаафовская и комсомольская организации столкнулись с некоторыми трудностями. Главная из них возникла при создании своих, внутрицеховых учебных групп. Вследствие особенностей производства, учеба в обще-



На занятиях учебной группы парашютистов. Инструктор-общественник С. М. Корнеев (слева) знакомит досаафовцев с устройством подвесной системы парашюта.

заводских группах, созданных при заводском комитете Досаафа, для многих молодых рабочих этого, да и некоторых других цехов, оказывается неудобной. Дело в том, что, ввиду непрерывности производства, организованного по скользящему графику смен, время занятий в заводских группах не всегда совпадает со свободным временем слушателей. В отдельных случаях администрация идет на передвижки в сменах, но это вызывает дополнительные затруднения, не говоря уже о том, что такие передвижки возможны лишь как исключение. Кроме того, учебные группы заводского комитета Досаафа не в состоянии охватить всех желающих учиться. Единственный выход — создавать учебные группы при цеховых организациях Досаафа.

Так и поступили. Но создание таких групп затрудняется отсутствием достаточного количества руководителей. И снова напрашивается единственный выход: руководителей учебных групп готовить из числа активистов своего цеха. В этом цехе уже имеется три собственных руководителя учебных групп, выросших из числа местных активистов Досаафа. Это — Сергей Ширяев и комсомольцы Юрий Федоров и Сергей Ильин. Они успешно закончили мотокурсы при заводском комитете Досаафа, получили водительские права и сейчас сами руководят тремя цеховыми учебными группами, которые занимаются по-сменному.

Таким же путем цеховые досаафовская и комсомольская организации совместно готовят руководителей, которые будут обучать молодежь цеха и другим военным специальностям. В частности, именно так подготавливаются руководители для групп парашютистов и авиамотористов. В качестве руководителей подбираются такие товарищи, которые уже в процессе учебы проявили свои способности и, по мнению инструктора,

пригодны к тому, чтобы передать приобретенные знания другим.

В дальнейшем, по окончании курсов при заводском комитете Досаафа, слушатели, выдвинутые в качестве руководителей цеховых учебных групп, не порывают связи со своими недавними учителями. Молодой руководитель может рассчитывать на повседневную помощь со стороны старших товарищей. Каждый инструктор-общественник всегда с большой охотой поможет своему вчерашнему ученику провести занятия наилучшим образом.

Большую помощь молодому руководителю учебной группы оказывают материалы оборудованного в одном из цехов уголка Досаафа. Здесь много наглядных пособий и литературы, комплектуются газеты и журналы. Таким образом, имеется полная возможность без лишней затраты времени на розыски, просмотреть нужную статью.

Воспитание и вырашивание в цехах руководителей учебных групп из числа досаафовских активистов является одним из наиболее действенных средств, помогающих молодежи овладевать военно-спортивными специальностями. В этом отношении опыт досаафовцев цеха, где начальником тов. Ермолаев, развертывающих работу в тесном контакте с комсомольской организацией, заслуживает самой положительной оценки.

В порядке выполнения выдвинутых «Правдой» задач, стоящих перед оборонным патристическим обществом, заводской комитет Досаафа наметил конкретные мероприятия, направленные, в первую очередь, на оживление работы цеховых досаафовских организаций. В цехах состоялись собрания членов Досаафа, обсудившие статью «Правды». Практические меры, намеченные на этих собраниях, должны способствовать дальнейшему улучшению деятельности цеховых организаций Досаафа. Оживлению работы цеховых организаций по-

может также семинар председателей и членов цеховых комитетов Общества.

Все эти мероприятия комитета Досаафа завода «Серп и молот» помогут молодым металлургам претворить в жизнь их патристическое стремление к овладению военно-спортивными знаниями.

Овладение военно-спортивными знаниями — главное, на что заводской комитет Досаафа направил сейчас свое внимание.

С этой точки зрения весьма характерен пример учебной группы авиамотористов, занятиями которой руководил активист Досаафа электромонтер Сергей Федорович Рябов. Под руководством офицера запаса Рябова специальность авиамоториста приобрели многие молодые рабочие завода. Но для большинства из них эта военная специальность — далеко не единственная.

Иван Панфилов — авиамоторист. Это уже третья полезная специальность, которую получил в Досаафе молодой патрист. В свободное от работы время он сдал нормы и получил спортивную квалификацию стрелка 3-го разряда. Участвуя в составе заводской стрелковой команды в соревнованиях со стрелками-досаафовцами Московского мясокомбината имени Микояна, Панфилов занял второе место. Он — хороший лыжник, показавший высокий результат в десятикилометровом кроссе, который заводской комитет Досаафа проводил зимой на своей лыжной базе в Новогирееве.

В числе тех, кто успешно овладевает рядом военно-спортивных специальностей —



Вальцовщик А. Измайлов и его товарищи Е. Чистов и А. Смирнов (слева направо) уже приобрели по несколько военно-спортивных специальностей. Сейчас они решили научиться вождению мотоцикла.

Фото К. Митрофанова

РОДНОЕ ДЕЛО КОМСОМОЛА

стей, можно назвать слесаря другого цеха Виктора Стручкова. Стрелок третьего разряда, он, участвуя в соревнованиях в составе цеховой стрелковой команды, выбивает по 45 очков из 50 возможных. Еще в ремесленном училище юноша увлекался легкой атлетикой и делал успехи в метании гранаты. Сейчас Стручков учится парашютному делу.

Товарищ Стручкова, вальцовщик одного из цехов Алексей Измайлов — отличный лыжник. Зимой т. Измайлов использовал любую возможность для лыжных вылазок. Тов. Измайлов — страстный стрелок. Его успехи в стрельбе неуклонно растут. Новой специальностью, которую приобретает Алексей Измайлов, является парашютное дело. Он так же, как и т. Стручков, учится в группе, которой руководит коммунист Сергей Максимович Корнеев, чья немалая заслуга в том, что т. Измайлов и многие его товарищи тянутся к этому увлекательному виду спорта.

Богатый личный опыт помогает т. Корнееву убедительно доказывать своим ученикам необходимость приобретения несложных специальностей. Сейчас в учебных группах заводской организации Досаафа устанавливается такой порядок: каждый парашютист может обучаться и стрелковому делу. Парашютисты тренируются в стрелковом тире, стремясь получить право на сдачу норм разрядного стрелка. Кроме того, те, кто окончил учебные группы парашютистов, получают преимущественное право на овладение третьей и четвертой военной специальностью — обучаться езде на мотоцикле, стать пулеметчиком. Таким образом, каждый досаафовец, обучающийся парашютному или топоделу, может приобрести, по крайней мере, еще одну военно-спортивную специальность.

Большую помощь в пропаганде различных знаний оказывают систематически организуемые досаафовцами встречи с Героями Советского Союза. Уже дважды перед коллективом металлургов завода «Серп и молот» выступал Герой Советского Союза Водопьянов. Перед молодежью одного из цехов выступал летчик Герой Советского Союза Курзенков. На одном из общезаводских вечеров поделилась своими воспоминаниями о днях Великой Отечественной войны Герой Советского Союза Марина Чечнева.

Такие встречи способствуют развешиванию на заводе массовой оборонной и учебно-спортивной работы, привлекают в первичную организацию Досаафа новых членов, повышают интерес молодежи к овладению военно-спортивными знаниями, в частности, авиационными специальностями.

Свято храня заветы великого Сталина, проявляя твердость духа и бдительность, советские люди, тесно сомкнув свои ряды вокруг Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского правительства, всегда готовы с оружием в руках выступить на защиту своей социалистической Родины, дать сокрушительный отпор любому агрессору, если он посмеет посягнуть на наш мирный труд, направленный на строительство коммунистического общества.

РАБОТА В ДОСААФЕ — родное дело комсомола. Поэтому естественно, что многие органы печати комсомола, краевые и областные комсомольские газеты уделяют постоянное внимание этому важному делу, пропагандируют цели и задачи Досаафа, способствуют вовлечению комсомольцев в члены Общества.

Краснодарская краевая газета «Комсомолец Кубани» не забывает об этой своей важной обязанности. На страницах газеты печатаются письма, заметки, очерки, корреспонденции, рассказывающие об опыте работы первичных организаций Досаафа, о работе оргкомитетов, о достижениях досаафовцев. Значение Досаафа часто разъясняется в передовых статьях. Газета публикует решения вышестоящих комсомольских органов, направленные на усиление деятельности первичных организаций Общества.

«Комсомолец Кубани», суммируя значительный фактический материал, освещает такие важные вопросы, как участие комсомольцев в работе Досаафа, рост Общества, укрепление материально-технической базы первичных организаций и т. д.

Часто несколько этих вопросов совмещается в каком-нибудь одном материале. Так, в письме из Кушевской МТС рассказывается о том, как комсомолцы, вошедшие во вновь избранный комитет первичной организации Досаафа, активизировали его деятельность, как под руководством партийной организации они создали в МТС солидную материально-техническую базу для военно-массовой работы. В интересной корреспонденции «Юные авиамоделисты» сообщается о том, как занятия в авиамодельном кружке заставили ребят подтянуть свою школьную успеваемость, привили им ценные качества — выдержку и дисциплинированность.

Газета подчеркивает, что увлечение авиамоделизмом оставляет глубокий след в жизни школьников и часто определяет выбор ими будущих профессий. Воспитанник кружка, ныне студент Ленинградского института авиаприборостроения Сергей Кулешов в своих письмах юным авиамоделистам Новороссийска вспоминает, что «занятия в кружке авиамоделизма помогли ему во многом, привили любовь к своей будущей профессии». Газета пишет, что сейчас т. Кулешов легко усваивает лекции по аэродинамике и другим специальным дисциплинам.

Из всех видов авиационного спорта наибольшим вниманием «Комсомольца Кубани» пользуется авиамоделизм. Можно отметить ряд удачных выступлений газеты на эту тему, например, «Победа авиамоделиста», «Достижения краснодарских авиамоделистов» и некоторые другие. В последней корреспонденции интересно описывается спартакиада пер-

вичных организаций Досаафа Кировского района города Краснодара по авиамоделизму.

Популяризировать авиационный спорт среди юных читателей лучше всего в форме живых зарисовок, очерков. «Комсомолец Кубани» дал немало интересных очерков и фоторепортажей о работе кубанских досаафовцев.

На страницах «Комсомольца Кубани» встречаются и другие содержательные материалы, серьезно освещающие вопросы работы организаций Досаафа Краснодарского края. Так, в статье «Комсомольские организации и Досааф» глубоко ставится ряд вопросов о деловой, повседневной связи комсомольских комитетов с оргкомитетами Досаафа и намечаются конкретные пути для улучшения работы комсомольцев в организациях Досаафа. В статье рассказывает об опыте комсомольских организаций по пропаганде военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний, о лекциях, докладах, тематических вечерах, просмотрах пропагандистских и учебных фильмов Досаафа, созданных в клубах выставок, витрин, военных уголков, показывающих работу организаций Общества. Убедительно рассказывается в статье также и о развитии авиамодельного спорта. Подчеркнув, что советские авиамоделисты — лучшие в мире, рассказав о достигнутых ими рекордных результатах, автор статьи справедливо указывает:

«Однако эти результаты все еще недостаточны. Долг комсомольских организаций совместно с комитетами Досаафа и органами народного образования добиваться, чтобы моделисты были во всех школах, чтобы при каждом Дворце, Доме пионеров и при станциях юных техников работали кружки юных моделистов».

Велика тяга молодежи в Досааф, но недостатков в работе организаций Общества еще много. Об этом, в частности, говорит опубликованное в «Комсомольце Кубани» письмо секретаря комсомольской организации Ачуевского рыбозавода Таровердова: «Уже давно создано единое общество Досааф, однако, молодежь нашего района этого не чувствует. У нас его не организовали».

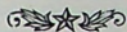
Тревожный сигнал! Газета неоднократно и с успехом применяла для проверки работы в различных организациях такую испытанную форму контроля, как рейды своих корреспондентских бригад. Почему бы не применить этот хорошо зарекомендовавший себя метод и для проверки работы оргкомитетов Досаафа?

Можно, с уверенностью сказать, что если «Комсомолец Кубани» будет систематически освещать опыт досаафовцев, используя для этого все возможности и силы, какими располагает краевая газета, то кубанские досаафовцы сумеют добиться в своей работе замечательных успехов.

Досаафовцы! 15 мая начинается Всесоюзная спартакиада первичных организаций Общества. Шире круг участвующих в спартакиаде Массовость—важное условие ее успеха.

Авиационные спортсмены, члены Досаафа! Участвуя в спартакиаде, популяризируйте цели и задачи оборонного общества среди трудящихся, вовлекайте их в ряды Досаафа!

Множьте свои успехи в учебной и спортивной авиационно-массовой работе, овладевайте военно-спортивными специальностями! Укрепляйте первичные организации Досаафа—основу Общества!



КАК ПРИХОДИТ УСПЕХ

ИТОГАМ РАБОТЫ за прошлый год Осташевская районная организация Досаафа вышла на первое место в области и была награждена грамотой Московского областного оргкомитета Досаафа.

Успех пришел не сразу. Непредвиденные трудности встречались на каждом шагу. Нелегко давалось решение даже самых простых вопросов.

Председатель районного оргкомитета Досаафа В. А. Петров начал со сколачивания актива. Заведующий райсберкассой А. Я. Глазов, заведующий книготоргом В. Г. Букашкин и другие активисты горячо принялись за дело.

Осташево расположено недалеко от Волоколамска. В период Великой Отечественной войны здесь шли жестокие бои. Враг рвался к Москве. Немецко-фашистские полчища топтали священную русскую землю. Многие осташевцы помнят, как пригодились им тогда те знания, которые они приобрели еще до войны в Осоавиахиме. И здесь отлично понимают необходимость иметь военную специальность, быть духовно и физически подготовленным к защите Родины, в совершенстве владеть рядом навыков. Когда в ряды Общества пришло значительное количество осташевцев, оказалось, что подавляющее большинство из них желает заниматься стрелковым и авиационным спортом.

Так рост организации заставил подумать о том, как разнообразить ее деятельность, сделать работу кружков и групп подлинно многогранной.

Главным условием успеха в работе Общества явилась тесная связь, которую постоянно поддерживали досаафовцы с партийными, советскими, комсомольскими и другими общественными организациями района. Эта связь выражалась не только во всевозможной помощи, оказываемой Обществу руководителями этих организаций. Коммунисты и комсомольцы становились активнейшими членами Досаафа и своим примером немало способствовали росту и укреплению его рядов.

Среди активистов Общества следует назвать секретаря комсомольской организации райисполкома т. Копытенко, парторга совхоза имени Сталина т. Ли-

И. Егупьев

щенко, работника того же совхоза т. Рябчикова, председателя первичной организации Досаафа артели «Швейник» т. Шорникову, председателя первичной организации Досаафа колхоза имени Ворошилова т. Балабкина, инструктора-общественника т. Алексева.

Многие досаафовцы стали изучать самолет. Группа работников совхоза имени Сталина, прошедших программу авиаминимума, начала изучать авиационные приборы.

Особое внимание руководство Осташевской сельской районной организации Досаафа уделяет работе с призывниками. С увлечением овладевают специальностью авиаприбориста рабочий совхоза имени Сталина Евгений Белоус, тракторист Александр Фомин и другие. В этом году им идти в армию. Можно с уверенностью сказать, что, совершенствуя знания, приобретенные в совхозном кружке, они сумеют стать квалифицированными авиаприбористами.

Хорошо занимается кружок авиаминимума в осташевской средней школе. Многие учащиеся осташевской, каменской и рюховской семилетних школ занимаются авиамоделизмом.

Недавно материально-учебная база Осташевской организации Досаафа пополнилась двумя учебно-тренировочными парашютами. В этом году здесь будет создан кружок укладчиков парашютов.

Большая тяга осташевцев и особенно сельской молодежи к овладению военными и авиационными специальностями потребовала ускорения и улучшения подготовки местных инструкторских кадров. У осташевцев больше планы. Сознание уже преодоленных трудностей дает им уверенность в успехе будущей работы. Но при всех успехах у них имеются и существенные недостатки.

Как и во всякой сельской организации Общества, работа осташевских досаафовцев наиболее интенсивно ведется в зимний период. В этом не было бы особой беды, если бы в остальное время года организация более полно использовала свои возможности. Однако этого нет. Единственный освобо-

жденный член оргкомитета, его председатель В. А. Петров, во время летней страды слишком часто и надолго отвлекается от своих прямых обязанностей для выполнения заданий, не имеющих прямого отношения к военно-массовой и организационной работе Досаафа. В 1952 году на выполнение этих заданий у него ушло три месяца. Три месяца, то-есть четверть года, организация была лишена своего руководителя. Отразилось ли это на ее деятельности? Безусловно.

Почему же районные руководители, оказавшие такую ценную поддержку осташевским досаафовцам в начальный период, теперь, когда организация вышла на первое место по области, как будто стали забывать об этом? Очевидно, они решили, что толчок дан и этого толчка хватит на то, чтобы в дальнейшем работа организации шла самотеком. Это — беспорочное заблуждение.

В статье «Правды» «Множить ряды патристического оборонного общества» указывается:

«К сожалению, не все местные партийные организации, руководители предприятий, учреждений и учебных заведений поняли значение деятельности ДОСААФ, важность широкого развертывания военно-массовой и учебной работы. Некоторые руководители полагают, что если наша страна борется за мир и проводит политику мира, если у нас налицо огромные успехи в выполнении народнохозяйственных планов, что в свою очередь приводит к укреплению могущества Советской Родины, то повышение гражданами СССР своих военных знаний является делом второстепенным или даже не обязательным. Подобные взгляды порождают политическую беспечность и благодушие, усыпляют наш народ, притупляют его бдительность».

Эти указания центрального органа партии должны быть учтены и руководителями осташевских районных организаций. Они должны понять, что именно сейчас важно закрепить успех, достигнутый в работе патристического оборонного общества. И самый верный путь для этого — такая же конкретная и плодотворная помощь досаафовцам, какая оказывалась им раньше.

ОПЫТ ПОДГОТОВКИ АВИАМОТОРИСТОВ

Н. Саварский,

ст. инструктор Московского областного
оргкомитета Досаафа

ВСПЕШНАЯ подготовка авиамотористов требует от инструктора упорного труда, творческой инициативы. Инструктор должен быть постоянно заинтересован в том, чтобы его слушатели неустанно обогащались знаниями. Важнейшим условием является умение слушателей сочетать изучение теоретического материала с применением полученных знаний на практике. Очень важно, чтобы, добившись первых успехов, курсант сумел закрепить их и развить дальше. Инструктор должен воспитывать в будущих специалистах высокую деловую активность, горячее стремление к всестороннему освоению авиационного дела.

Отличное знание своего дела, непрерывный рост, умение использовать имеющийся опыт — вот качества, которыми должен обладать инструктор. Хорошим примером может служить практика инструктора-общественника Федора Ивановича Морасева, ведущего занятия в учебной группе авиамотористов организации Досаафа, где председателем комитета т. Сиротенко.

Мы застали его на занятиях.

— На коленчатый вал двигателя, — поясняет своим слушателям инструктор, — надета ведущая шестерня. Она вращает ведомую шестерню, укрепленную на кулачковом валике. Шестерня вращает кулачковую шайбу. Вращаясь, выступ (кулачок) шайбы надавливает на ролик толкателя и поворачивает коромысло, соединенное тягой с клапаном впуска. Клапан открывается, и горячая смесь заполняет цилиндр. Когда поршень движется вверх, кулачок сходит с ролика, и клапан под действием пружины закрывается.

Показав весь процесс на схеме, инструктор задает вопрос:

— Понятно ли вам, как открывается клапан впуска?

— Понятно, — следует дружный ответ группы.

Только убедившись, что все слушатели хорошо уяснили пройденное, Федор Иванович переходит к дальнейшему — объясняет механику открытия выпускного клапана.

Зная, что слушатели учебной группы занимаются без отрыва от производства и время на изучение темы ограничено, т. Морасев дает возможность записать узловые вопросы лекции.

Учитывая имеющийся опыт преподавания в группах и кружках Досаафа, т. Морасев, объясняя устройство механизма газораспределения, не стал сразу же рассказывать и об устройстве его деталей, а перенес это на вторую половину урока.

— Раньше, — говорит Федор Иванович, — проводя урок, я одновременно объяснял принцип работы агрегата и устройство всех его деталей. Вскоре, однако, я убедился, что часть слушателей неясно представляет себе самое главное — назначение механизма и его работу. Тогда я понял, что такой метод ведения урока слишком усложняет и затрудняет слушателям изучение материала.

Так сама жизнь вносила в работу инструктора Морасева свои существенные поправки. Теперь при проведении занятий он прежде всего добивается усвоения слушателями основного и только после этого переходит к деталям.

Большое значение т. Морасев придает единообразию в методике обучения. Для лучшего усвоения материала слушателями он стремится сочетать изучение теоретической части с практическим показом устройства и работы изучаемого механизма. Объясняя систему зажигания двигателя, инструктор одновременно рассказывает о ее назначении, теоретически обосновывает условия зажигания смеси в цилиндре, необходимость тока высокого напряжения, показывает расположение на двигателе магнето, проводников, свечей. Слушатели лучше усваивают теоретическую часть лекции, тут же подтвержденную показом работы механизма.

В заключение урока т. Морасев делает краткий обзор изложенного материала, знакомит слушателей с содержанием следующего занятия, дает задания для самостоятельной работы дома.

Прочное усвоение материала слушателями в большой мере зависит от подготовки самого преподавателя. Отсюда следует, что готовиться к лекции надо всесторонне, продуманно, чтобы она была понятной и в то же время увлекательной и интересной для обучаемых.

Немаловажную роль играет правильно и последовательно составленный конспект. Основой для составления конспекта служит программа подготовки авиационных мотористов. Внимательно прочитав требования программы, т. Морасев подбирает необходимую литературу.

В сжатом конспекте руководителя группы мы находим основные формулировки, технические данные, названия агрегатов, узлов, механизмов. Перед нами конспект третьей темы: «Общие сведения об авиадвигателе», составленный т. Морасевым. В этом конспекте четко сформулированы все главные вопросы темы: назначение авиационного двигателя — преобразование тепловой энергии топлива (например, бензина)



Федор Иванович Морасев

в механическую энергию вращения вала и воздушного винта. Основные части двигателя, их название и назначение: цилиндр, поршень, шатун, коленчатый вал, картер, механизм газораспределения. Агрегаты: карбюратор, бензиновый и масляный насосы, магнето. Понятие о верхней и нижней мертвых точках, о ходе поршня, полном и рабочем объемах цилиндра и объеме камеры сгорания. Цикл работы двигателя: процессы впуска, выпуска, сжатия, рабочего хода; опережение зажигания, краткое понятие о богатой и бедной смеси, о мощности двигателя.

К каждому разделу темы дается пояснение. Так, к разделу о цилиндре, кроме точных формулировок, приложен чертеж цилиндра в разрезе с обозначением положений поршня и указанием характерных его положений. При чтении лекции инструктор вывешивает схему на классную доску.

Такая подготовка конспекта делает ясным и план проведения урока.

В подготовке авиамотористов перво-степенное значение имеют практические занятия на материальной части. Они закрепляют теоретические знания и вырабатывают навыки по практическому их применению.

Практические занятия инструктор-общественник организует следующим образом. Весь состав учебной группы разделяется на подгруппы, по 5—6 человек в каждой. Во главе группы — старший, наиболее успевающий слушатель. Согласно плану урока каждой такой группе выдается один из агрегатов двигателя. Например, первая группа идет к двигателю для отработки регулировки газораспределения; вторая — изучает, разбирает и собирает карбюратор; третья — магнето, четвертая — бензиновый насос, пятая — масляный насос. Каждая группа работает самостоятельно.

но. Преподаватель же, следя за общим ходом занятий, консультирует слушателей, помогает им уяснить материал.

Затем группы меняются местами, изучают новый агрегат. При таком методе каждая из групп получает возможность в течение четырех учебных часов практически освоить работу по демонтажу и монтажу всех агрегатов, предназначенных для изучения по плану. По такому же принципу т. Морасев организует и практические занятия по самолету УТ-2.

Занимаясь по этому, вполне оправдавшему себя методу, слушатель проходит весь цикл практических работ, отрабатывает первоначальные навыки в сборке отдельных частей и узлов самолета, агрегатов двигателя, в обращении с материальной частью, инструментом и оборудованием, в организации рабочего места.

Распределение группы в ходе занятий не исключает возможности применения и других методов. Инструктор Морасев, в зависимости от характера предмета, применяет и метод общегрупповой занятости. Так, при отработке тем по осмотру материальной части и подготовке самолета к полету вся группа, выткнувшись полукругом, следит за действиями инструктора и слушает его объяснения.

Немаловажную роль в проведении занятий в учебной группе играет и оборудование учебного помещения — класса или стоянки самолета. Класс учебной группы заводской организации Досаафа вполне соответствует своему назначению. Он достаточно просторен, имеет столы, скамейки, доску. В нем тепло и уютно. В числе учебных пособий здесь имеются два учебных двигателя М-11Д, из которых один — разрезной — установлен на вращающейся подставке, а другой разобран, его узлы и агрегаты выставлены на стенде. На стендах размещен комплект плакатов по М-11Д и самолету УТ-2.

В классе поддерживается чистота и порядок. Все это — дело рук слушателей учебной группы и ее руководителя Морасева.

Организации учебного процесса значительно способствует и документация, предусмотренная программой обучения авиамотористов. Основными из них считаются: учебный план, методические разработки, расписание занятий, копировки преподавателей и классный журнал.

На основании программы т. Морасев совместно с председателем комитета Досаафа т. Сиротенко перед началом учебного года составляют учебный план, в котором устанавливаются сроки начала и конца обучения, излагается последовательность прохождения программы, в том числе и практических работ. Согласно плану составляется твердое расписание занятий, которое вывешивается на видном месте в классе.

Методическая разработка облегчает работу преподавателя. В нее входят: название и цель темы, перечень наглядных пособий, схема последовательности изложения материала, примеры и задачи, которые будут решаться учебной группой в классе и на дому, домашнее задание. Методическая разработка — обязательный элемент подго-

товки инструктора к проведению занятий. В Каширской организации Досаафа, например, пренебрегли этим. Как следствие, и работа учебных групп приняла там скачкообразный характер, что привело к срыву прохождения программы, ослаблению дисциплины. В организации Досаафа, где председателем комитета т. Сиротенко, наоборот, методическим разработкам придано большое значение, их утверждает Оргкомитет Досаафа. Это помогает учебным группам своевременно окончить программу с высокими показателями.

Инструктор-общественник т. Морасев отлично понимает, какое большое значение для успешной работы учебной группы имеет дисциплина. Тов. Морасев добивается ее высокочастотными лекциями, чутким отношением к слушателям. Содержательный рассказ инструктора всегда увлекает слушателей. Четкий метод проведения занятий также укрепляет дисциплину. Обычно т. Морасев начинает урок с опроса слушателей по пройденному материалу. При этом он сначала ставит вопрос всей группе, а затем называет фамилию слушателя, который и отвечает. Это оживляет занятие и сразу включает весь класс в работу.

Неразрывно связан с дисциплиной и такой вопрос, как посещаемость занятий слушателями. И в этом учебная группа организации Досаафа, которой руководит т. Сиротенко, показательна. В ней — стопроцентная посещаемость занятий. Но чтобы этого добиться, надо было проделать значительную работу. Были случаи пропуска слушателями занятий. Так, например, один из слушателей часто делал пропуски занятий, на уроках невнимательно слушал преподавателя, в результате стал отставать. Тогда т. Морасев поставил на обсуждение группы вопрос о поведении этого товарища. Воздействие коллектива не замедлило сказаться. Вскоре этот слушатель стал одним из лучших и программу обучения окончил на отлично.

Федор Иванович Морасев никогда не был преподавателем. В прошлом он — офицер запаса, летчик, участник Великой Отечественной войны. Работая техником на заводе, т. Морасев, как инструктор-общественник, стремится передать свои знания и опыт любознательной советской молодежи. С помощью комитета Досаафа он стал не только хорошим преподавателем, но и умелым методистом.

В ХАБАРОВСКОМ АВИАТЕХНИЧЕСКОМ КЛУБЕ



Советская молодежь любит авиацию. Десятки молодых патриотов с успехом овладевают авиационным, планерным, парашютным спортом, изучают материальную часть самолета, его оборудование, авиационные моторы. На снимке: преподаватель Хабаровского авиатехнического клуба Досаафа А. А. Радус проводит с курсантами занятие по изучению авиационного мотора.

Фото В. Байдалова (ТАСС)

Физическая подготовка авиационных спортсменов

Герой Советского Союза

Е. Степаков,

начальник авиационно-спортивного отдела Оргкомитета Досаифа СССР

ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА в нашей стране — дело большой государственной важности. Только в Советском Союзе по-настоящему ценят жизнь человека и проявляют заботу о его здоровье. Исходя из сталинского принципа заботы о советском человеке, XIX съезд Коммунистической партии в своих решениях, направленных на повышение материального благосостояния и культурного уровня советского народа, указал также и на необходимость обеспечения дальнейшего развития физической культуры и спорта в нашей стране. Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют неустанный заботу о коммунистическом воспитании трудящихся масс, о всестороннем развитии их умственных и физических сил, о подготовке советского народа к социалистическому труду и защите Советской Родины. Люди нашей страны растут свободными, сильными, жизнерадостными, полными творческих замыслов. В этом далеко немаловажную роль играет физическая культура, которая прочно вошла в быт советского человека.

Значительное развитие в нашей стране получил авиационный спорт. Успехи авиационных спортсменов, особенно за последние два-три года, показательны. За это время установлен ряд выдающихся всесоюзных рекордов, значительное количество которых превышает мировые достижения. Но как бы ни были значительны успехи — мы не можем останавливаться на достигнутом. В текущем спортивном сезоне предстоит большая и напряженная работа по дальнейшему массовому развитию авиационного спорта, увеличению количества спортсменов-разрядников.

Одной из важнейших задач, которую предстоит решить в этом году советам аэроклубов, является коренное улучшение дела физической подготовки авиационных спортсменов.

Авиационный спортсмен должен быть всесторонне развитым физкультурником, уметь бегать, плавать, ходить на лыжах. Он должен систематически заниматься гимнастикой, физически развивать свое тело, быть сильным, ловким, выносливым и закаленным, не боящимся физического напряжения, утомления и простуд. Значение физической подготовки и спорта в формировании

здоровых, сильных и закаленных молодых авиаспорсменов весьма велико. Повседневные физические упражнения вырабатывают у них стремление к новым спортивным победам, стремление к производительному социалистическому труду.

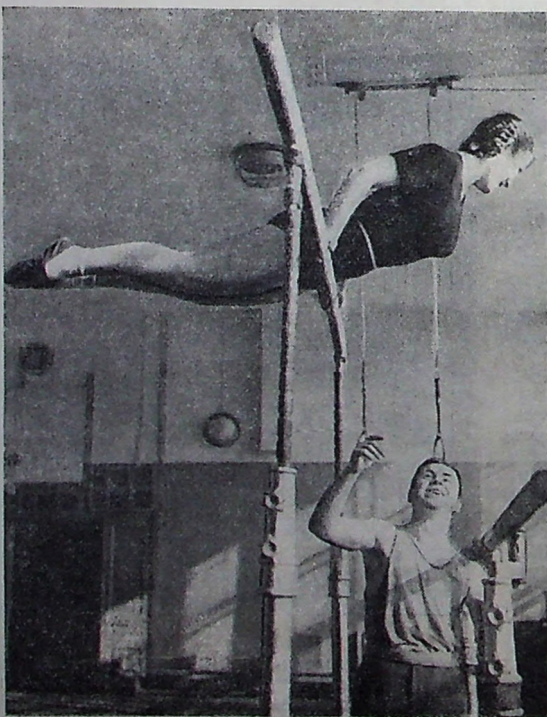
Среди авиационных спортсменов имеется много таких, которые постоянно ведут систематическую и разностороннюю физическую тренировку. Сдав нормы комплекса ГТО, они продолжают совершенствоваться в различных наземных видах спорта. К числу таких авиационных спортсменов принадлежат И. Лаврова — отличная баскетболистка, выступающая в сборной команде Ярославского индустриального института. Она регулярно занимается всеми видами легкой атлетики. Аминат Султанова (г. Махачкала), сдав нормы комплекса ГТО II ступени, продолжает регулярно заниматься мотоциклетным спортом. Абсолютная чемпионка СССР по парашютному спорту Н. Швейнова (г. Киев) имеет неплохие результаты

в плавании, стрельбе, а также в ходьбе на лыжах. Э. Чернышева (г. Ростов-на-Дону) овладела акробатической гимнастикой. В. Селиверстова (г. Омск) отлично играет в волейбол, плавает и имеет I-й разряд по лыжному спорту. Все они — спортсменки-парашютистки I-го разряда, а т. Селиверстова — мастер спорта. Не случайно систематическая спортивная тренировка позволила им в 1952 году совершить выдающиеся рекордные прыжки с больших высот.

Хорошо и регулярно проводится спортивная работа в Московском городском аэроклубе. Здесь многие товарищи имеют спортивные разряды не только по авиационному, но и по другим видам спорта. Лучшими спортсменами этого аэроклуба являются В. Ковалевская, совершившая 8 прыжков с парашютом и продолжающая тренироваться как спортсменка-летчица, М. Ганзбург, имеющий I-й разряд по легкой атлетике и 3-й разряд по самолетному спорту, спортсмен-летчик В. Турчанинов, имеющий 2-й разряд по волейболу.

Регулярно занимаются различными наземными видами спорта авиационные спортсмены Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова тт. Ю. Рытников, Ю. Соловьев, В. Охонько, П. Захудалин, Н. Слесаренко, Г. Игнатова и многие другие. Некоторые из них, помимо того или иного разряда по самолетному, парашютному или планерному видам спорта, имеют еще и спортивные разряды по лыжам, конькам, легкой атлетике и т. д. Например, В. Охонько, имея 2-й разряд по планерному спорту, сдал нормы по лыжам на 3-й разряд и зимою регулярно занимался конькобежным спортом. Тов. Тихонов получил 2-й разряд по лыжному спорту. Физрук Центрального аэроклуба т. Дивонин добился неплохих результатов в организации систематической спортивной работы среди членов аэроклуба. Все спортивные мероприятия, проводимые советом Центрального аэроклуба, пользуются неизменным успехом у авиационных спортсменов.

Большую спортивную работу проводит Краснодарский аэроклуб (начальник аэроклуба т. Шуклин). Здесь стало традицией создавать в лагерный период хороший спортгородок. Совет аэроклуба, в тесном сотрудничестве с местным комитетом физической культуры



Пилот-спортсмен гимнаст 2-го разряда
Валентина Ковалевская.

и спорта, проводит массовые спортивные мероприятия по легкой атлетике, плаванию и играм. Так же успешно культивируются наземные виды спорта в Барнаульском аэроклубе, где в распоряжении авиационных спортсменов постоянно имеются различные спортивные снаряды. Здесь регулярно устраиваются соревнования между спортсменами аэроклуба и спортсменами местного отряда ГВФ. В летний период при аэроклубе оборудуются волейбольные, баскетбольные площадки и футбольное поле.

Однако далеко не всюду уделяется должное внимание всесторонней физической подготовке авиационных спортсменов. Некоторые авиаспортсмены склонны заниматься только одним из видов авиационного спорта. Принимая участие в авиационных соревнованиях, они совершенно не уделяют никакого внимания вопросам личной физической подготовки. Такие товарищи не хотят «связывать» себя сдачей норм комплекса ГТО, не склонны к спортивному трудолюбию, не стремятся получить спортивный разряд. Как ни странно, но во Всесоюзных соревнованиях по самолётному и планерному спорту нередко участвуют спортсмены-летчики и планисты, которым невозможно присвоить спортивный разряд по авиационным видам спорта только потому, что они еще не сдали норм по комплексу ГТО.

Даже многие известные авиационные спортсмены почти не занимаются физической культурой, считая, что для них вполне достаточно только летать или прыгать с парашютом. Лишь иногда они «позволяют» себе поиграть летом в волейбол или поразмяться на лыжах зимой. О какой-либо систематической тренировке в наземных видах спорта они и не думают.

Все сказанное выше в полной мере относится к таким авиационным спортсменам нашего Общества, как заслуженные мастера спорта тт. Форостенко, Коробов, Логинов, спортсмены-разрядники тт. Блинова, Дорониц, Никитина и некоторые другие товарищи. Все они мало занимаются наземными видами спорта, явно недооценивая пользу всесторонней физической подготовки.

Между тем одной из причин поражения некоторых авиационных спортсменов на соревнованиях 1952 года явилось именно отсутствие достаточной, систематической физической подготовки, неготовность мышц к большим физическим нагрузкам. Этот недостаток был особенно замечен у спортсменов-парашютистов при выполнении ими прыжков на точность приземления, где, кроме расчета, требуется еще достаточная физическая сила для управления парашютом. И кто знает, — не этот ли недостаток явился главной причиной поражения на Всесоюзных соревнованиях на первенство СССР по парашютному спорту абсолютной чемпионки страны Н. Скородневой? Несколько рекордных попыток С. Коробова также окончились неудачно. Так случилось в 1952 году и с некоторыми другими авиационными спортсменами, которые недооценили значения общей физической подготовки и неожиданно для себя утратили первенство в авиационном спорте.

В ряде аэроклубов, имеющих необходимый спортивный инвентарь, физическая подготовка авиационных спортсменов поставлена слабо. К таким аэроклубам относятся Омский, Ростовский, Витебский, Гомельский и некоторые другие. В Ярославском и Астраханском аэроклубах хотя и были организованы спортивные городки, однако наземные виды спорта здесь не получили должного развития. Советы аэроклубов не уделили этому делу должного внимания.

Отставание в физической подготовке аэроклубов или отдельных авиаспортсменов надо рассматривать, как большой пробел в спортивной работе. Необходимо покончить с недооценкой физической культуры. Авиаспортсмен должен тесно сочетать свою авиаспортивную специальность с овладением комплексом военных знаний и общим физическим развитием. Без этого немыслимы достижения и в авиационном спорте. Каких бы высоких результатов ни добился спортсмен в избранном им виде авиационного спорта — он неизбежно остановится на достигнутом уровне, если не будет систематически заниматься общей физической тренировкой.

Большую стимулирующую роль в повышении уровня общего физического развития авиаспортсменов призвана сыграть новая Всесоюзная спортивная классификация по авиационным видам спорта, введенная с января 1953 года. Ее требования, несомненно, обяжут авиаспортсменов более серьезно относиться к своей физической подготовке.

Исключительно важную роль в физической подготовке спортсмена играет комплекс норм ГТО, особенно норм ГТО II ступени. Без сдачи его авиационному спортсмену не может быть присвоен ни второй, ни первый спортивный разряд, ни, тем более, звание мастера спорта.



Студент Московского авиационного института, пилот-спортсмен Михаил Ганзбург тренируется в прыжках на высоту.

Сдать нормы ГТО II ступени нелегко. Для этого нужно систематически тренироваться в тех видах спорта, которые входят в комплекс ГТО.

Возросшие требования к уровню достижений по авиационному спорту обязывают авиаспортсменов серьезней относиться к своему физическому развитию. Теперь уже нельзя рассчитывать на легкую победу в соревнованиях или на установление рекорда только за счет своих «природных» качеств. Победителем будет лишь тот, кто развил в себе высокую выносливость, кто способен перенести большие перегрузки в воздухе, кто обладает значительной мышечной силой, особенно необходимой спортсмену-парашютисту при выполнении прыжков на точность приземления.

Обязательным условием достижения авиаспортсменом успеха является постоянная тренировка сердечно-сосудистой системы. При этом неоценимое значение имеют конькобежный и лыжный спорт, игры на воздухе, бег по пересеченной местности и другие физические упражнения, способствующие развитию легких и укреплению сердечно-сосудистой, а также нервной системы.

Повседневное внимание к физической подготовке авиаспортсменов, увеличение среди них количества значкистов ГТО должно занять особенно большое место в деятельности советов аэроклубов. Надо заинтересовать членов аэроклубов занятиями физической культурой, создать базу для их спортивного роста. Нельзя мириться с формальным существованием авиационно-спортивных секций при некоторых областных оргкомитетах и аэроклубах Досаафа. Необходимо четко, живо и интересно организовать работу спортивных секций аэроклубов, добиться, чтобы в каждом аэроклубе имелся утвержденный план спортивной работы. Руководители аэроклубов должны добиться, чтобы все члены клубов, занимающиеся авиационным спортом, к концу года стали значкистами ГТО. Надо учесть всех, кто еще не сдал норм комплекса, помочь этим товарищам организовать тренировку и сдачу спортивных норм. Большое значение будет иметь создание в аэроклубах спортивных городков. Такие городки могут быть созданы собственными силами, без каких-либо специальных затрат.

Успешной организации сдачи норм комплекса ГТО и развертыванию спортивной работы будет способствовать деловая связь аэроклубов и комитетов Досаафа с местными комитетами по делам физической культуры и спорта, работники которых могут оказать значительную помощь в правильной постановке и налаживании физкультурно-спортивной работы в организациях Досаафа.

В статье «Правды» от 22 февраля 1953 года «Множить ряды патристического оборонного общества» говорится, что «Советский молодой человек должен иметь глубокие военные знания, мастерски владеть военной техникой, быть выносливым, ловким, находчивым, умело ориентироваться в самых сложных условиях».

Систематические занятия физкультурой помогут авиационным спортсменам в приобретении этих замечательных качеств.

ЧЕМПИОН НИНА СЛЕСАРЕНКО

АБСОЛЮТНОМУ чемпиону СССР по планерному спорту среди женщин комсомолке Нине Слесаренко 23 года.

Еще в школе она получила необходимую физическую закалку, стала спортсменкой. Ежедневно после занятий девушка приходила в спортзал, надевала тренировочный костюм и тщательно отработывала упражнения на турнике, брусьях. Весной и летом ее можно было видеть на стадионе или в бассейне для плавания. А зимними вечерами, не зная усталости, Нина стрелой летела по хрустящей голубоватой лыжне.

Занятия гимнастикой укрепили организм. Бег, коньки, лыжи воспитывали смелость, волю к победе. Плавание и прыжки в воду выработали у юной спортсменки умение ориентироваться в сложных условиях.

Она росла в годы войны. Ее заветной мечтой было стать летчиком, овладеть искусством управления крылатой машиной. Но, чтобы стать хорошим летчиком, мало одной только физической подготовки, надо быть высокообразованным, культурным человеком.

И Нина с увлечением решала задачи по алгебре и геометрии, изучала литературу. В классном журнале против ее фамилии стояли только хорошие и отличные оценки. Школьные подруги любили приходить на уроки еще задолго до начала занятий. Они знали, что Нина всегда поможет решить трудную задачу, расскажет много интересного. Внимательно слушали подруги рассказы Нины о ночном таране Виктора Талалихина, о бессмертном подвиге Николая Гастелло. Нина была активной комсомолкой, хорошим пропагандистом.

В 1948 году Нина Слесаренко стала студенткой Московского финансового института.

Сентябрь — первый месяц учебы — стоял мягкий, солнечный. Деревья нехотя, по листику, осыпали багряные кроны. Как-то после занятий студенты шумной ватагой выбежали на улицу. Невысокий, плотный юноша крикнул:

— А ну, друзья, на перегонки!

Пробежав метров двести, многие из группы не выдержали, остановились, тяжело дыша. Паренек с восхищением посмотрел на Нину, бежавшую ритмично, без видимых усилий:

— Ну и техника!

А потом серьезно сказал:

— Знаешь, Нина, надо в институте спортивную работу наладить. Ты хорошая спортсменка, возьми-ка за это дело!

Товарищи выбрали Нину физоргом. А когда при институте была создана первичная организация Досаафа, она стала заниматься в парашютном кружке.

Занятия в кружке вел мастер спорта Казимир Лушников. Профессиональным чутым опытного тренера он угадывал в Нине незаурядный спортивный талант. Эта, хорошо сложенная, с живыми

искорками в карих глазах девушка умела быстро разбираться в нелегких порою вопросах теории прыжка с парашютом.

Однажды Лушников, придя в класс незадолго до начала занятий, застал весь кружок в сборе. Нина увлекательно, с огоньком, объясняла товарищам устройство подвесной системы парашюта. Мастер спорта, улыбнувшись, одобрил «методику» ведения занятий и как бы между прочим спросил:

— А что, товарищ Слесаренко, не пора ли по-настоящему прыгать... с самолета?

— Да хоть сейчас... Но только я и летать хочу!

Лушникову понравился задор девушки, и он посоветовал ей поступить на учебу в аэроклуб.

Нину зачислили в планерную группу. Спортсмены-планеристы обучались за городом. Даже в дни, свободные от занятий в группе, Нина ездила на аэродром, присматривалась к полетам мастеров. А к лету 1950 года она закончила первоначальное обучение с отличной отметкой по теории планерного полета, хорошо летала на учебном планере А-2, сдала зачеты по парашютной подготовке. Инструктор Нины рекордсменка Зоя Мареева рекомендовала девушке продолжать учебу на планерах более высокого класса.

Нина Слесаренко поступила в Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова. Здесь она изучила метеороло-

гию и штурманское дело, подолгу летала на рекордных планерах ПАИ-6 и А-9, овладевала мастерством пилотажа и искусством парения. Все чаще и чаще ей разрешали выполнять сложные полеты.

В августе 1951 года Нина Слесаренко, совершая полет на продолжительность парения, продержалась в воздухе четыре часа. Это был лучший результат по аэроклубу! Даже ее инструктор опытная летчица Надежда Чернышева не смогла превзойти это время.

Командир звена, в котором была Нина, заслуженный мастер спорта Маргарита Раценская, установившая еще в 1935 году всесоюзный рекорд продолжительности парящего полета на двухместном планере, начала лично заниматься с девушкой. Тренировка велась почти ежедневно. И все-таки Нина находила время, чтобы углублять свои познания в теории планерного спорта. Теплыми августовскими вечерами она подолгу сидела над учебниками, детально анализировала допущенные в полете ошибки.

Нина знала Раценскую. Заслуженный мастер спорта любит самостоятельность в решении трудных летных задач, то и дело возникающих перед планеристом. Маргарита Раценская неустанно наблюдает за ростом своих питомцев, радуется их успехам. На разборах полетов она не стремится навязать молодым планеристам свое решение по тем или иным вопросам. Пусть курсанты сами находят правильные ответы! Вдумчиво и настойчиво она подводит слушателей группы к правильным выводам, воспитывает в каждом из них качества, нужные хорошему планеристу...

Незадолго до начала XVIII Всесоюзных планерных соревнований Маргарита Раценская вызвала к себе Нину. Испытующе взглянув в глаза молодой спортсменки, она сказала:

— Поедешь на соревнования. Бороться за честь команды тебе придется с мировыми и всесоюзными рекордсменками Самосадовой, Мареевой, Пылаевой. Трудно, очень трудно. Но ты приглядывайся к ним и не сдавайся. Сила в тебе большая, задор молодой!..

Досрочно сдав экзамены в институте, Нина Слесаренко приехала в спортивный городок при планеродроме. Здесь она встретилась со своими бывшими инструкторами. Надежда Чернышева должна была выступать вместе с ней в составе команды Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Зоя Мареева выступала в составе команды Москвы. Главным судьей соревнований была Маргарита Раценская.

Нина быстро сдружилась с коллективом спортивного городка. Опытным планеристам нравилось то, что девушка не стеснялась в трудных случаях спросить совета, быстро усваивала все новое для нее, впервые увиденное здесь, на планеродроме. Особенно внимательно Нина



Абсолютный чемпион СССР по планерному спорту Н. Слесаренко
Фото В. Тюккеля

присматривалась к своим старшим полетам.

Накануне первого дня соревнований Нина тщательно изучила прогноз погоды, составила штурманский расчет. Участники должны были выполнить первое упражнение многоборья — полет на скорости по стокилометровому треугольному маршруту Грабцево — Макарово — Перемышль — Грабцево. По маршруту кое-где предполагалась облачность со слабыми восходящими потоками. Попасть в такую облачность нежелательно: при малейшей ошибке возможен срыв с плохо держащего потока, а следовательно, и вынужденная посадка. Нина наметила «дороги», которые позволили бы использовать облачность с сильно восходящими потоками. Ожидалось, что на первой же прямой, при полете на Макарово, придется потерять время, войти внутрь маршрута, чтобы набрать высоту несколько правее, в районе проходящих там мощных кучевых облаков. Это давало возможность подойти к Макарову, где предполагались сильные восходящие потоки, и выиграть время на участке Макарово — Перемышль...

Утром Нина, выглянув из палатки, весело крикнула:

— Вставайте, друзья! Смотрите, какая «кучевка» идет!

И действительно, с северо-запада по направлению к планеродрому медленно плыли кучевые облака.

К старту участники соревнований шли вместе, весело шутя. А когда подошли к планерам, как-то сразу внутренне подтянулись. Строже стала и Нина. Взгляд ее стал острым, сосредоточенным.

...Одни за другим поднимаются в воздух планеры. Вот высоко над стартом дважды качнул крылом и лег на курс планер Анны Самосадовой. Вслед за ним прошел планер Маресовой.

Еще раз проверив замки парашюта, Нина слегка откидывается на спинку сиденья. Пальцы привычно обхватили ручку управления, ноги легли на педали.

Закреплен прозрачный фонарь над кабиной, и в ту же минуту стартовый судья взмахнул белым флажком.

Планер, послушно следуя за самолетом, набирает высоту. Нина поглядывает на приборы: 400, 500, 600 метров... С запада на восток выется Ока, отчетливо видна Калуга. То здесь, то там мелькают трубы заводов.

Еще круг. Высота уже 900 метров. Планер проходит под облаком с темными краями — неважное облако, со слабыми восходящими потоками воздуха. Но лучшего на этой высоте нет. Самолет легко покачивает крылом: пора отцепляться!

Нина дергает за рычаг замка троса, и в ту же секунду самолет как бы проваливается вниз, а планер стремительно проносится над самолетом. Она дважды переводит ручку управления: слева направо и справа налево. Планер дважды качнул крылом. В этот момент спортивные судьи отметили начало ее полета.

Ориентироваться надо быстро. Далеко впереди мощный фронт кучевых облаков. Долететь до него трудно: слишком слабые восходящие потоки на пути.

Андрей Петров

НА АВИАЦИОННОЙ ВЫСТАВКЕ

Восторженный, проходит у витрин Четырнадцатилетний гражданин. На глянце снимков, зрима и проста, Крылатой явью ставшая мечта: От шара Крякутного до машин, Которые обгонит свет один.

Глядит, глаза не может отвести, — Ему большие видятся пути. А за окном над крышами в полет Стремительный уходит самолет. Серебряная, тонкая стрела, Какие искры ты в глазах зажгла! В них зреет, открывается мечта На месяцы, на многие лета...

Что будет завтра, как приблизить цель?

В трудах возникнет первая модель. Не сразу ей подняться в облака, Но возрастет упорство паренька. Рекордов сетка не на век дана. О нем заговорит еще страна,

Когда, неся модель к трибуне, он Пересечет зеленый стадион. — Летать! В машину б сесть ему сейчас...

Открыт аэроклуба светлый класс. Он здесь по-настоящему поймет, Что значат воля, знание, расчет. Так начинают те, кого позвал Долг патриота взяться за штурвал. Так начал Чкалов, так Покрышкин

рос, Чтоб Флот крылатый верно службу нес,

Чтобы надежно Родины сыны Хранили небо чистое страны. Дороги все открыты впереди, Раста героем, к подвигу иди!

А вот вправо и немного выше — плотное белое облако. Там должны быть сильные потоки.

Ближе и ближе подбирается Нина к основанию облака. Сила потока нарастает. Нина чувствует, что входит в его центр. Стрелка вариометра неуклонно ползет вверх, отсчитывая скорость подъема: 2, 3, 4 метра в секунду. На сердце становится легко.

Высота 1500 метров. Большей высоты здесь набрать не удастся. Нина переводит машину в планирование.

Штурманский расчет верен: наконец-то долгожданный фронт мощных кучевых облаков! Но времени в запасе мало. Нина парит до высоты 1000 метров, а затем снова ведет планер по прямой. Вариометр почти все время показывает снижение. Потеря высоты становится слишком большой: только 700 метров отделяют планер от земли. Но уже показались домики деревни Макарово. Это первый промежуточный контрольный пункт. Нина делает вираж над Макаровым и, поднявшись до 1200 метров, берет курс на Перемышль.

Лететь приходится над лесным массивом, все время теряя высоту. До Перемышля Нина сумела долететь за 45 минут. Замкнутый круг над Пере-

мышлем, и сразу же спираль за спиралью Нина набирает высоту в мощном облаке, повисшем над городом.

С высоты 1500 метров Нина направляет планер к Грабцево. Это последний этап маршрута. Видимость хорошая. Калуга — как на ладони. Опять приходится лететь над лесным массивом. Дважды планер снижается до 550 метров. Когда показалась Ока, Нина повела планер над пашней и, набрав высоту, плавно пошла на посадку...

По этому упражнению Нина Слесаренко заняла среди женщин второе место, пропустив вперед только Анну Самосадову, установившую мировой рекорд.

Второе упражнение многоборья — полет на продолжительность парения с возвращением к месту старта.

Погода неблагоприятная: над стартом проходят облака с быстро распадающимися краями — верный признак слабости восходящих потоков. Поднимаются планеры Самосадовой, Маресовой, Пылаевой, но они быстро возвращаются на старт. Искусно используя слабые потоки, Слесаренко больше других продержалась в воздухе и стала лидером женского чемпионата. В заключительный день соревнований, заняв первое место по дальности полета, Слесаренко немного опередила Зою Марееву, занявшую в многоборье второе место.

Так закончилась многодневная, напряженная борьба за алый свитер абсолютного чемпиона по планерному спорту среди женщин. Молодая комсомолка, впервые выступавшая в ответственных соревнованиях, по праву завоевала звание сильнейшей планеристки страны.

☆

Четыре года прошло с тех пор, как Нина Слесаренко впервые вошла в институтскую аудиторию. В сентябре 1952 года она закончила курс учебы. Началась подготовка к государственному экзамену. Этот важный период жизни будущего молодого специалиста совпал с величайшими событиями в жизни всей страны — выходом в свет гениального труда товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и XIX съездом Коммунистической партии Советского Союза.

Гордая своей профессией экономиста, Нина вдохновенно изучает эту гениальную работу И. В. Сталина и исторические решения партийного съезда.

В канун нового, 1953 года Нина получила диплом экономиста. Государственная комиссия дала высокую оценку ее знаниям. Молодого специалиста направили на работу в Министерство финансов Союза ССР.

Положенный после экзаменов отпуск абсолютный чемпион СССР по планерному спорту проводила в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова. И опять полетам предшествовало тщательное изучение теории: наставления по производству полетов, метеорологии, штурманская и парашютная подготовка...

Планеристы не теряют ни одного летнего дня. И обладатель алого свитера чемпион Нина Слесаренко знает, что в новом спортивном сезоне предстоит упорная борьба за сохранение этого почетного звания.

РАДИО В АВИАЦИИ

7 мая 1895 года великий русский ученый А. С. Попов продемонстрировал работу изобретенного и построенного им первого в мире радиопередатчика. Учитывая важнейшую роль радио в культурной и политической жизни населения и для обороны страны, в целях популяризации достижений отечественной науки и техники в области радио и поощрения радиолюбительства среди широких слоев населения, Советское правительство установило 7 мая ежегодным Днем радио. День радио в нашей стране является всенародным праздником и свидетельствует о техническом и культурном расцвете советской державы.

Радиосвязь широко применяется во всех отраслях нашего социалистического хозяйства и в военном деле. Как и вся советская радиотехника, быстро развивается и авиационная радиосвязь. На снимках показано, как используют радио наши авиационные спортсмены.



Руководитель полетов Г. Буляткин дает указания по радио экипажам самолетов-буксировщиков, находящихся в воздухе.



Инструктор-авиамоделлист Алма-Атинского авиатехклуба П. Горькин выступает с докладом о радиоуправляемых моделях.



Техник-радиот Тушинской авиаметеостанции М. Фзлисова принимает аэросиноптический материал по радиотелеграфу.

Фото В. Тьюкеля

Победный бой Тимура Фрунзе

КОГДА В ПОЛК с новым пополнением прибыл лейтенант Фрунзе, комиссар, представляя его командиру полка, с особой теплотой произнес:

— Тимур Михайлович Фрунзе!

Подполковник пожал лейтенанту руку. Тимур внимательно взглянул в темное, обветренное лицо старого летчика-истребителя, по виду годившегося ему в отца.

— Я хочу стать настоящим истребителем, — сразу заявил он.

— Ну, что ж, — медленно и покладисто сказал Московец. — Поможем вам в этом.

Старый летчик полюбовался молодым лейтенантом. Открытый взгляд серых глаз, строгие черты лица, золотоволосая, крепко посаженная голова.

«Орлик, настоящий орлик», — подумалось ему, и на сердце стало хорошо при мысли, что его полку выпала честь принять в свои ряды сына прославленного полководца.

Опытный командир не сразу пустил Фрунзе в бой. Вначале он поручал ему всего лишь патрулирование над собственным аэродромом. Некоторые молодые летчики не любят получать это задание, считая его скучным делом.

Но лейтенант Фрунзе старательно нес свою вахту и ни разу не запротестовал, когда его снова и снова назначали «воздушным дневальным».

Тимур летал ведомым. Несколько раз в паре с ним отправлялся сам Московец. Подполковник убедился, что молодой летчик не сидит, уткнувшись в прибор, а уже научился видеть небо и землю. Он крепко держится за ведущим, не отрываясь при всех его неожиданных рывках и разворотах.

Значит, можно попробовать молодого истребителя и в бою. Московец назначил Фрунзе ведомым к командиру эскадрильи старшему лейтенанту Шутову, опытному пилоту, сбившему шесть самолетов врага.

Этот скромный молодой человек командовал, не повышая голоса. Летчики слушались его беспрекословно. Его сила таилась в верности глаза, умевшего, не сморгнув, смотреть в лицо смерти, в крепости рук и бесстрашии сердца.

Однажды какой-то фашист пошел на него в лобовую атаку. Шутов не дрогнул, и машины летели со страшной скоростью, готовые столкнуться ввинтажи. Однако фашист не выдержал, отвернул в последние секунды. Шутов распорол его самолет огнем своих пушек и пулеметов и крикнул вдогонку падающему врагу:

— На кого ты полез, дурак, — на явановского комсомольца! Мы, шуйские, у Чапы опорой были!..

Когда Московец их знакомил, он сказал Фрунзе:



Тимур Михайлович Фрунзе.

— Вот земляк вашего отца. Насколько помнится, Михаил Васильевич очень любил Шую...

— Я никогда там не был, — ответил Тимур.

— Ну, что ж, побываем после войны. Знаете, с какой радостью нас рабочие примут! — сказал Шутов. — Мой старик помнит Фрунзе еще юношей Арсением, который организовал шуйских ткачей на борьбу с самодержавием.

Московец посмотрел на них и решил:

— Хорошая будет пара!

На фронте было затишье. После тяжелых оборонительных боев немцев задержали на рубеже Новгород—Ильмень-озеро. Но фашисты вклинились в наши позиции, захватив городок Демянск. Их 16-я армия, одна из лучших у Гитлера, заняв холмы Валдайской возвышенности, теперь пополнялась, залечивала раны, получала свежую технику и готовилась к новому наступлению.

На карте этот клин выглядел лапой гигантского зверя, занесенной над Москвой с севера.

— Вот бы эту лапу отсечь! — мечтали летчики, поглядывая на карту. И когда по ночам мимо аэродрома по обледеневшим дорогам гремели танки, сердца бились надеждой.

— Может быть, наше наступление готовится? И мы примем участие в контр-ударе?

А пока что полк нес будничную вахту. Больших боев не было. Все притихло, словно перед грозой. Молодежь училась. Шутов, как комсорг, выдвинул лозунг: «Ни одного комсомольца-летчика без сбитого вражеского самолета на личном счету».

В паре с Шутовым и пришлось Тимур впервые испытать свои силы в воздушном бою.

Они вылетели в свободный полет вдоль линии фронта. Стоял ясный зимний денек. По небу бежали редкие облака. Над позициями нашей пехоты кружился немецкий корректировщик «хеншель», прозванный солдатами «костылем» — самый ненавистный пехотинцам самолет-соглядатай. Летает, высматривает... Заметит людей у походной кухни — вызовет огонь минометов. Разглядит обоз, колонну на марше, скопление машин в тылу — сообщит своей артиллерии...

Вот на этого «костыля» и нацелил Шутов Тимура.

Фрунзе ринулся в атаку со всем пылом новичка. Конечно, ему хотелось бы сбить истребитель или, по крайней мере, бомбардировщик, а тут подвернулся всего-навсего тихоходный «хеншель».

С первого захода Тимур промахнулся. «Хеншель» увернулся и, спасаясь от истребителя, стал выделывать такие выкрутасы, что смотревшие снизу пехотинцы от души хохотали...

А Тимур было не до смеха. Только он нацелился ударить по мотору, как «хеншель» перед самым его носом сделал петлю, выставя бронированное брюхо с пушкой. Фрунзе захотел ударить сверху по стеклянному фонарю, а неуклюжий «костыль» сделал бочку и пошел вслед проскочившему мимо советскому летчику очередь из турельного пулемета.

При одном выраже «хеншеля» Тимур едва не погиб, попав под огонь короткострельной малокалиберной пушки...

Он сшиб немца с шестой или седьмой атаки. Считая это позором для себя, молодой истребитель возвращался на аэродром весьма сконфуженный своей первой победой.

Пока Тимур атаковал «хеншель», Шутов отчаянно дрался с двумя «мессerschmittами», прикрывавшими корректировщика. В этом бою командир много раз рисковал головой, но сражался с врагом до тех пор, пока «хеншель», подбитый Тимуром, не рухнул вниз и

«мессеры», израсходовав бензин и патроны, не улетели воясаясь.

Шутов мгновенно очутился рядом с Тимуром, одобрително показал большой палец и полетел на аэродром кратчайшим путем, чтобы хватило горячего.

К удивлению Тимура, подполковник Московец искренне поздравил его с первым успехом.

— Я такой «хеншель» атаковал двенадцать раз, — сказал он, — и кончилось дело тем, что он сумел сесть на лесную поляну, а я без патронов полетел домой... Надо мной потом три полка смеялись... Что, говорят, попался старый охотник, спускался по «нырку»? Знаете такую проклятую породу уток, на которых молодых охотников ловят? Вот такого «нырка» сейчас вы и сбили, товарищ лейтенант. Теперь я вас в любую схватку с «мессершмиттами» возьму!

Такая похвала была столь необычна в устах молчаливого командира полка, что Тимур улыбнулся.

А Шутов и словом не обмолвился о том, как тяжело ему пришлось в драке с двумя «мессершмиттами», пока Тимур гонял ненавистного пехотинцам корректировщика. Он весь снял от радости за друга, открывшего счет славы. Это была чистая комсомольская душа. Тимур быстро понял Шутова и полюбил его.

Вдвоем с командиром в беспредельном воздушном океане молодой истребитель ощущал себя так же надежно и уютно, как дома.

Наблюдая за ними, подполковник Московец думал:

— Эта пара отличная!

...На фронте наступили горячие дни. В метельные зимние ночи наши танковые и лыжные части нанесли внезапный удар от озера Ильмень на юг. Стараясь спасти свои войска от окружения, немцы согнали сюда множество бомбардировщиков из Центральной Германии, из Франции, из Норвегии и даже с Крита. Здесь же появилась лучшая уфашистов эскадра Рихтгофена и истребительная группа Удета.

Противник стремился разбомбить наши войска на марше по узким зимним дорогам, сорвать их натиск на поле боя и, измотав бомбежками, перейти в наступление на Москву.

Вот теперь-то и пришлось нашим истребителям сражаться особенно жаростно, не щадя ни сил, ни самой жизни.

Шел бой за станцию Парфино, где наши войска штурмовали последний крупный опорный пункт немцев.

Полк Московца, разогнав группу немецких бомбардировщиков и оставив за собой след из нескольких чадных косяков, в которых доргали сбитые «юнкерсы», ушел на западку.

Тимур в паре с Шутовым патрулировал над линией фронта, наблюдая бой на земле.

По загрязненным, задымленным брестерам угадывалась линия немецких окопов. Тимур знал, что здесь — сильнейший опорный пункт врага, что от захвата этого пункта зависит успех операции.

И вдруг лейтенант Фрунзе увидел, что на нашу пехоту двигаются фашистские пикировщики Ю-87, прозванные «лапотниками» за их громоздкие неубирающиеся шасси.

Шутов летел вперед, но не сразу заметил врага. Это были роковые мгновения, решавшие успех боя. И тогда Тимур Фрунзе, ни секунды не колеблясь, вырвался вперед, указал ведущему цель и первый перевел машину в пики.

Так, во время гражданской войны, его отец Михаил Васильевич Фрунзе, видя, как заколебались цепи чапаевцев, атакованные превосходящими силами врагов при переправе через реку Белую, бросился вперед, выхватив винтовку из рук раненого, и возглавил штыковую атаку.

Командарм был ранен, но бой был выигран.

Тимур повторил подвиг своего легендарного отца.

И два истребителя стремительно бросились на густую стаю фашистских пикировщиков.

Шутов, обогнав Тимура, как более опытный, сумел выбрать цель так, чтобы атака сразу дала результаты.

Огоны И «юнкера», только что собравшийся перевалиться в пики для бомбежки, разлетелся в куски под двойным ударом.

Испуганные внезапным нападением наших истребителей, «лапотники» побросали груз куда попало и стали рассеиваться.

Преследуя, Тимур и Шутов сбили еще двоих. Атака пикировщиков на пехоту была сорвана.

Но тут два наших ястребка сами подверглись атаке восьмерки «мессершмиттов».

Фашистские летчики неслись сверху, плотным строем, готовясь одним ударом уничтожить дерзкую пару советских истребителей.

Но это им не удалось. Тимур и Шутов дружным огнем встретили вражескую атаку. Строй немцев был нарушен.

По тому, как стали стекаться к ведущему другие самолеты, как они пристраивались, Тимур угадал самолет командира вражеской эскадрильи. Фрунзе знал правило Московца: сбить вожака — половина победы. И он устремился на фашистского главаря в лобовую атаку.

Шутов шел вместе с ним. Войдя в азарт и форсируя мотор, он кричал изо всех сил:

— Врешь, отвернешь, собака!

При всех других способах атаки враг мог бы увернуться, его могли прикрыть подчиненные, но при лобовой — девать некуда. Тут решает человек: умереть и победить, или попытаться спастись.

Фашист решил спастись.

Он увернулся от Фрунзе, который шел впереди, но Шутов легким доворотом своей машины начисто срезал винтом хвост «мессершмита».

Немец выбросился с парашютом, но зацепился за самолет.

Гитлеровцы со страхом наблюдали гибель своего вожака.

И Тимур был не в силах оторваться от этого зрелища.

— Тимур, прикрой! — вдруг услышал он негромкий голос Шутова.

Его командир и друг просил о помощи.

Тимур огляделся и увидел одинокий самолет Шутова, скользящий вниз. Винт его висел неподвижно.

Несколько секунд Шутова спасала растерянность противника. Но вот один из фашистских летчиков, заметив легкую добычу, ринулся к ней.

Затем второй, третий немец пошли в вираж вокруг беспомощного ястребка.

Теперь секунды решали судьбу Шутова.

А земля жила своей жизнью. Как только наши истребители спугнули стаю фашистских пикировщиков, пехотинцы поднялись и с громким «ура» ринулись за танками. Они ворвались в окопы, захватили дзоты и вражеские танки, зарытые в землю, и полностью овладели опорным пунктом.

Неожиданно внимание пехотинцев привлек самолет, с бешеной скоростью скользящий к земле и покачивавшийся по ровному месту, вздымая снежную пыль. На самолете были красные звезды.

Когда машина остановилась, из кабины выкарабкался летчик. Все лицо его было окровавлено.

Он запрокинул голову к небу и, сорвав с себя шлем, что-то кричал.

— Ты что, ранен? — спросили подбегавшие.

— Нет, нет, смотрите, там же Тимур! Один против всех!

В небе продолжалось непонятное пехотинцам мелькание самолетов.

Вдруг о мерзлую землю гулко ударился горящий «мессершмитт».

— Вот этот хотел меня подбить! — крикнул Шутов.

По небу чертил красную дымную полосу другой подбитый фашист.

— А это — который его хотел сбить! — добавил Шутов и вдруг закричал:

— Тимур, держись, сейчас придут наши! Тимур, набирай высоту!

Фрунзе не мог услышать своего командира. Среди мелькающих в воздухе «мессершмиттов» трудно было заметить ястребок Тимура. Лишь иногда он давал знать о себе вспышками огня, словно стальное кресало высекало искры из кремня. Вся свора вражеских самолетов поднималась вверх спирально, и Шутов понял, что Тимур уходит все выше и выше.

В небе — ни облачка. Наблюдая маневр друга, Шутов притих, схватил комок снега и погрузил в него разбитое при ударе о щиток окровавленное лицо.

Он попытался глядеть на солнце, но оно слепило глаза. Все самолеты исчезли, словно растворились в пламенных лучах.

...Вернувшись в полк, Шутов долго ждал возвращения своего друга. Не верилось, что он мог погибнуть.

Что там случилось — высоко под солнцем, — никто не знает. Никто не видел последней борьбы Тимура с врагами. Как громом поразило однопольчан известие, что Тимур найден на земле мертвым.

Боевые друзья и товарищи с почестями похоронили его в березовом парке старинного русского городка Крестцы. Всю войну в боях с вражескими самолетами летчики правили по нему суровую тризну. Они закончили ее, сбив последний самолет над Берлином.

А Тимур Фрунзе был посмертно награжден званием Героя Советского Союза. Память о нем будет вечно жить в сердцах сталинских соколов.

ОБУЧЕНИЕ ВЗЛЕТУ НА СПОРТИВНЫХ САМОЛЕТАХ

А. Винокуров,

старший инструктор летчик-методист Московского городского аэроклуба

ВЗЛЕТ ЯВЛЯЕТСЯ одним из основных и наиболее сложных элементов полета. Инструктор должен учитывать, что это один из начальных элементов обучения курсанта, у которого навыки в управлении самолетом еще очень незначительны.

Взлет состоит из трех основных этапов: разбега, выдерживания и подъема до высоты, гарантирующей безопасный пролет над препятствиями вблизи от аэродрома. В процессе разбега самолет развивает скорость, необходимую для отделения его от земли и обеспечивающую его устойчивость и управляемость в воздухе.

Разбег самолета подразделяется на два участка: когда хвост самолета опущен и когда он поднят. Длина первого участка у современных самолетов редко превышает 25—30 метров. Хотя этот участок по своим размерам невелик, при взлете он играет большую роль. Если поднять хвост самолета раньше чем нужно, то из-за недостаточной скорости руль поворота будет мало эффективен, сохранить направление при взлете будет чрезвычайно трудно. Застопоренное хвостовое колесо или костыль способствуют путевой устойчивости самолета в начале разбега и препятствуют развороту.

Разбег является одним из трудных этапов взлета. Для малоопытных летчиков, и особенно курсантов, представляет большую трудность сохранение при разбеге направления. При разбеге у самолета появляется стремление к повороту в сторону, обратную вращению винта. Винт правого вращения вызывает тенденцию к повороту самолета влево, при левом вращении винта самолет стремится повернуть вправо. Причинами этого являются реакция винта, косой обдув фюзеляжа и вертикального хвостового оперения воздушной струей, отбрасываемой винтом, и гироскопический момент винта.

Сущность реакции винта заключается в следующем. Вращаясь в правую сто-

рону, винт встречает сопротивление воздуха, которое направлено в сторону, противоположную вращению. Сила сопротивления винта через коленчатый вал передается двигателю, а затем самолету, стремясь наклонить его в левую сторону (рис. 1, А). Возникает большая нагрузка на левое колесо. Это вызывает разницу сил трения и торможение левого колеса, вследствие чего самолет стремится к самопроизвольному повороту влево (рис. 1, Б).

При левом вращении винта самолет стремится повернуть вправо. Это более заметно в начале разбега, и особенно при резком увеличении оборотов двигателя. Начиная взлет, летчик всегда должен быть готовым парировать разворот самолета отклонением руля поворота в сторону вращения винта. Иногда курсанты бывают излишне осторожны. Зная стремление самолета при правом вращении винта поворачивать влево, они заранее, когда самолет еще не тронулся с места, отклоняют руль поворота вправо. Из-за этого в первый момент самолет начинает разворот в сторону отклоненного руля поворота. Тогда, стремясь сохранить направление взлета, курсант жмет на левую педаль и тем самым создает благоприятные условия к повороту влево. В итоге направление взлета не выдерживается.

Сущность косого обдува заключается в следующем. При работе винта воздух с большой скоростью отбрасывается назад, причем за винтом воздушная струя получает вращательное движение. В результате закручивания струи получается несимметричное обтекание вертикального хвостового оперения и создается боковая аэродинамическая сила, стремящаяся повернуть самолет в сторону, обратную вращению винта (рис. 2).

При правом вращении винта самолет от косого обдува стремится развернуть- ся влево.

В свое время летчик-спортсмен Недашковский, вылетая в первый самостоятельный полет на самолете Як-11, в самом начале разбега энергично под-

нял хвост самолета. Пробежав не более 30—40 метров, самолет резко развернулся влево на 180°. Несмотря на полное отклонение руля поворота вправо, парировать разворот Недашковскому не удалось. В чем же дело? Почему получился такой резкий поворот? Оказалось, что в данном примере основной причиной к резкому повороту послужил гироскопический момент.

Сущность гироскопического момента винта в следующем. Вращающийся винт приобретает качество мощного гироскопа, основным свойством которого, как известно, является стремление сохранить плоскость своего вращения. Если какая-либо внешняя сила поворачивает плоскость вращения винта, то при этом развивается значительная гироскопическая пара сил, действующих перпендикулярно к направлению внешней силы. При разбеге гироскопическая пара сил винта возникает во время подъема хвоста самолета и при правом вращении винта стремится повернуть самолет влево (рис. 3). Величина этой пары сил зависит от скорости вращения винта и от резкости подъема хвоста самолета. Чем больше обороты винта и чем энергичнее поднимается хвост самолета, тем больше поворачивающая сила.

Итак, мы видим, что реакция винта, косой обдув вертикального хвостового оперения и фюзеляжа воздушной струей от винта и гироскопический момент винта, действуя на самолет, создают поворачивающие силы одного и того же направления в сторону, противоположную вращению винта. Эта суммарная сила значительно увеличивается от резкого увеличения оборотов двигателя и быстрого подъема хвоста самолета. Чтобы избежать подобных явлений при разбеге, необходимо плавно давать газ и не допускать резкого подъема хвоста самолета.

На спортивных самолетах выдерживание производится на высоте 0,75—1 метр.

Отделившись от земли, самолет стремится к увеличению угла набора высоты. Задача летчика—соразмерным уменьшением угла атаки крыльев предотвратить это стремление и не допустить ухода самолета от земли с малой скоростью. Не менее важная задача летчика—после отделения самолета от земли не допускать удара самолета колесами о землю. Бывают случаи, когда, подпрыгнув в конце разбега, самолет отделяется от земли преждевременно. В этот момент летчик обязан отклонением ручки управления на себя увеличить угол атаки и не допустить пробного удара колесами о землю.

Третий этап взлета—переход самолета к подъему и набор высоты до 25 метров. Этот этап входит во взлетную дистанцию, как ее составная часть; рас-

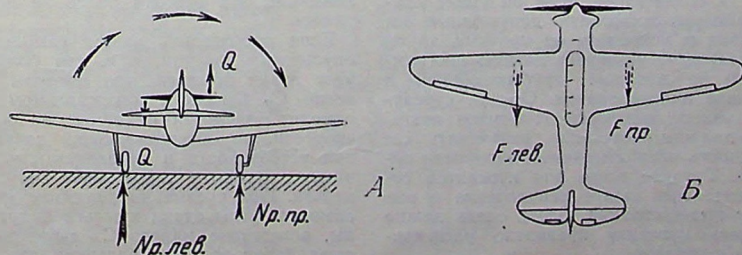


Рис. 1. Действие реакции винта при разбеге.

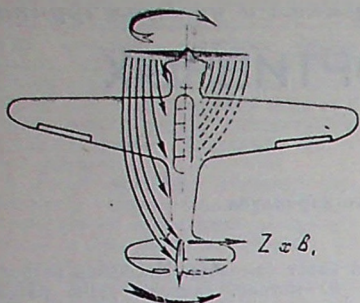


Рис. 2. Возникновение при разбеге поворачивающего момента от воздушной струи, создаваемой винтом.

стояние, которое при этом пролетает самолет, приблизительно равно длине разбега. Таким образом, если мы сложим расстояния, которые покрывает самолет за все при этапа взлета, то получим длину взлетной дистанции, которую летчику надо знать обязательно, особенно при взлете с площадки ограниченных размеров. Летчик также должен оценивать основные внешние условия, влияющие на длину разбега, а именно: качество грунта, ветер, наклон площадки, температуру окружающего воздуха, атмосферное давление.

Приближенные расчеты для самолета, имеющего среднее ускорение 3 м/сек.², дают следующие результаты влияния этих факторов. Если длину разбега по твердому травяному грунту принять за 100%, то при разбеге на бетонированной полосе его длина уменьшается на 4—5%; при мягком травяном грунте разбег увеличивается на 12—13%; на песчаном грунте разбег может увеличиться на 50—70%. При увеличении скорости встречного ветра на 1 м/сек. длина разбега уменьшается на 3—4%, при таком же увеличении попутного

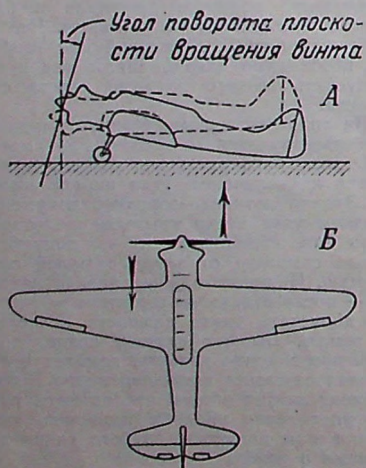


Рис. 3. Возникновение гироскопического момента винта при разбеге.

ветра длина разбега увеличивается на 4,5—5%. Наклон взлетной площадки на один градус в сторону, обратную направлению взлета, увеличивает длину разбега на 5—6%. Наклон площадки на один градус в сторону взлета уменьшает дистанцию разбега на 5—6%. При увеличении температуры окружающего воздуха на каждые 10° Ц длина разбега увеличивается на 10%. Уменьшение веса самолета на 1% дает уменьшение длины разбега приблизительно на 2%. С уменьшением атмосферного давления на 10 мм ртутного столба длина разбега увеличивается на 1—2%, с увеличением давления соответственно увеличивается и длина разбега.

Иногда летчику приходится совершать взлет с боковым ветром. При таком взлете самолет подвергается косому обтеканию воздухом. Благодаря этому возникает дополнительная боковая сила Z , приложенная позади центра тяжести. Момент этой силы, равный $Z \cdot l$, стремится повернуть самолет против ветра (рис. 4, А). Момент этой боковой силы должен быть уравновешен моментом руля поворота, который надо отклонить в сторону, куда дует ветер.

Боковая сила вызывает противодействие шасси в точках опоры колес, в результате чего пневматики и все шасси получают боковую нагрузку сил трения F_1 .

При взлете с боковым ветром, кроме момента силы Z , возникает еще кренящий момент подъемной силы, равный $Y \cdot a$ (рис. 4, Б). Этот момент появляется вследствие косо обтекания самолета воздухом и перемещения центра давления в сторону против ветра. При ветре слева центр давления перемещается влево и стремится наклонить самолет в правую сторону. Величина кренящего момента тем больше, чем больше сила ветра, угол между направлением ветра и направлением продольной оси самолета и чем меньше скорость самолета.

Парируется этот момент рулями крена — элеронами. Ручку управления для этого надо отклонять против ветра. После отделения самолета от земли из-за этого может возникнуть большой крен, и летчику надо быть осторожным, чтобы не задеть консолью крыла за землю. При выдерживании величина крена должна быть такой, чтобы погасить снос. От поворота самолета в сторону крена самолет удерживается отклонением руля поворота в сторону, противоположную крену.

Практика многих лет показала, что если курсант все свои движения и действия в полете выполняет не механически, а сознательно, если он умеет правильно анализировать допущенные им ошибки и вскрывать их причину, то он всегда легче усваивает летную программу и не допускает грубых ошибок в технике пилотирования. Обучая курсантов взлету, инструкторы-летчики поэтому должны неустанно разъяснять им сущность обрабатываемых элементов полета. Труднее всего для курсантов сохранить при взлете направление и высоту выдерживания. Здесь очень важно помочь курсанту правильно распределить внимание.

Курсант Тихонов при разбеге очень часто допускал отклонение самолета

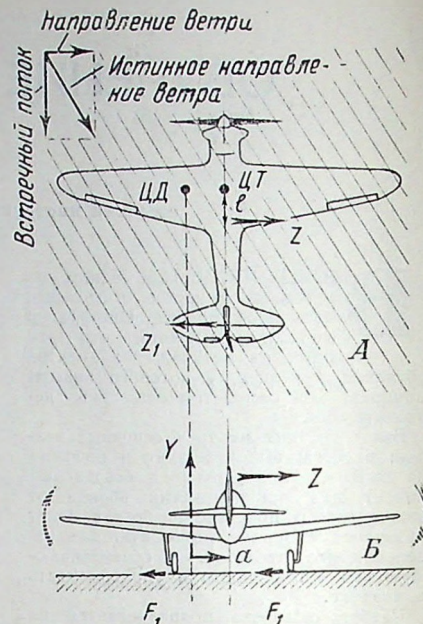


Рис. 4. Возникновение поворачивающего и кренящего моментов при взлете с боковым ветром.

влево. После отделения от земли самолет у него ударялся несколько раз колесами о землю, а потом без достаточной скорости переходил к большому углу набора высоты. Инструктор-летчик долгое время не мог определить причину этих ошибок. При проверке умения правильно распределять внимание курсант Тихонов давал правильные ответы. Лишь при более тщательном наблюдении за курсантом во время взлета выяснилось, что при разбеге, стремясь не допустить чрезмерного подъема хвоста самолета, он все свое внимание сосредоточивал на наблюдении за положением капота относительно горизонта, а ориентир, выбранный для контроля направления взлета, упускал из виду и направления не выдерживал. После отделения самолета от земли этот курсант не переводил взгляд влево на землю, как это положено, а смотрел поверх капота, в результате чего положенной высоты 0,75—1 м также выдержать не мог. После того, как инструктор-летчик подробно объяснил курсанту причину возникновения указанных ошибок и научил его правильно распределять свое внимание, эти ошибки более не повторялись.

Если производить разбег самолета с опущенным хвостом, т. е. при большом угле атаки крыльев, при котором значение C_y близко к максимальному, то самолет отделится от земли на малой скорости, не обеспечивающей достаточной устойчивости и управляемости. Поэтому в практике такой взлет допускать нельзя. При чрезмерно поднятом хвосте самолета углы атаки крыльев будут малы, вследствие малого C_y скорость отрыва будет излишне большая, что значительно увеличит длину и время разбега. Такой взлет в практике также до-

пускать нельзя, так как самолет перед отделением от земли будет подпрыгивать, сильно ударяясь колесами о землю, а при плохом грунте аэродрома может скапотировать.

С курсантами, допускающими грубые

ошибки при разбеге, рекомендуется проходить руление на повышенной скорости с подъемом хвоста самолета. Для упражнения по рулению должен быть специально приспособленный самолет.

Хорошая теоретическая, а также наземная и предварительная подготовка по выполнению взлета является залогом успеха в обучении молодых авиационных спортсменов этому сложному и ответственному элементу полета.

ФЮЗЕЛЯЖНАЯ МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА

НА ЛИЧНО-КОМАНДНЫХ соревнованиях авиамodelистов-спортсменов модель планера, с которой я выступал, заняла по своему классу первое место. Эта модель представляет собой свободнонесущий моноплан с верхним расположением крыла, которое в средней своей части имеет прямоугольную форму, переходящую к концам в трапециевидную с эллиптическими закруглениями. Крыло имеет вогнуто-выпуклый профиль и состоит из небольшого центроплана длиной 180 мм и двух отъемных частей — консолей длиной по 1410 мм.

Фюзеляж состоит из 25 шпангоутов, восьми стрингеров и носовой бобышки. Стрингеры сделаны из сосны, имеют постоянное сечение 3×4 мм, за исключением нижнего, который с 1-го по 8-й шпангоут имеет сечение 4×2 мм. Все стрингеры предварительно выгибают по форме фюзеляжа. Шпангоуты делают из фанеры толщиной 1 мм. Носовую бобышку изготавливают из липы. Липовой бобышке придают форму носовой части фюзеляжа. Бобышку раскалывают на две части, каждая из которых делается полый. После этого обе половины склеивают. Сверху в верхней части бобышки сверлят отверстие диаметром 5 мм, для которого делают пробку из сосны. Полая внутренняя часть носовой бобышки служит для загрузки носика планера свинцом. Это делают для того, чтобы можно было точно отрегулировать положение центра тяжести планера (28—30% средней хорды).

Фюзеляж собирают на стапеле, причем корпус стапеля сечением 10×20 мм у корня и 5×10 мм в конце должен быть изогнут по форме линии, соединяющей середины шпангоутов. К нижнему стрингеру (см. чертеж) надо прикрепить два проволоочных крючка из стальной проволоки диаметром 1 мм.

После сборки фюзеляж обтягивают трансформаторной бумагой и покрывают тремя слоями нитролака (эмалита) и красной нитрокраской.

Центроплан — составная часть фюзеляжа — является силовым узлом крепления крыльев. Он имеет пять шпангоутов, две нервюры, переднюю и заднюю

кромки, а также две коробки для крепления консолей крыла. Шпангоуты центроплана делают из 1,5-мм фанеры. Нервюры изготавливают из дощечек липы толщиной 4 мм, в которых для крепления к шпангоутам фюзеляжа пропиливают углубления шириной 1,5 мм и глубиной 2 мм. Передний зализ делают из пенопласта ПС-1, а задний — из 1,5-мм фанеры шириной 28 мм. Между боковыми фанерными стенками коробок сверху и снизу приклеивают казенным клеем рейки сечением 3×3 мм. Коробки должны быть наклонены под углом 10° , соответственно поперечному V крыла. После того, как клей высохнет, коробку надо зачистить и уси-

лить. Для этого ее концы и центральную часть обматывают тонкими шелковыми нитками, которые надо мотать ряд к ряду. Предварительно нитки смазывают клеем. Готовую коробку приклеивают к шпангоуту фюзеляжа.

Каждая консоль состоит из передних и задних лонжеронов и кромок, восемнадцати основных и семнадцати вспомогательных нервюр.

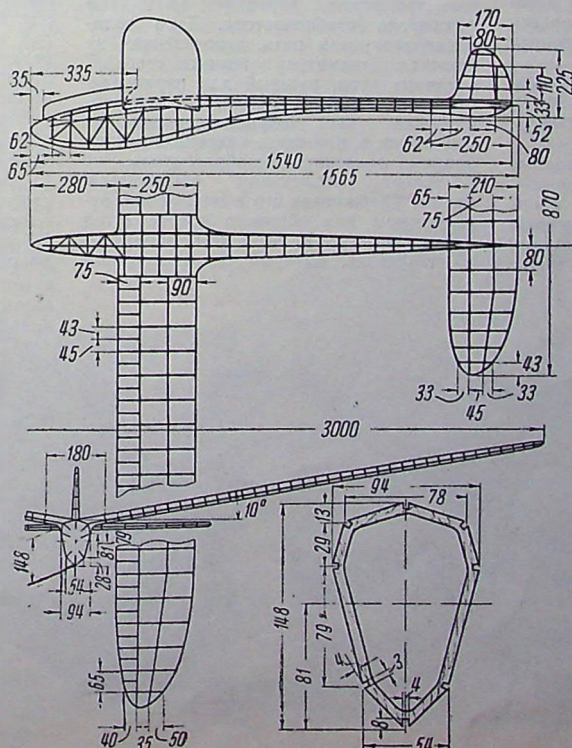
Сечение верхней и нижней полок переднего лонжерона: у корня — 4×4 мм, у конца — 3×3 мм. Сечение верхней и нижней полок заднего лонжерона: у корня — 4×4 мм, у конца — 2×2 мм. Передняя и задняя кромки консоли — сосновые. Передняя кромка имеет по всей длине одинаковое сечение — 2×4 мм, задняя — у корня $3,5 \times 14$ мм, у конца — $2,5 \times 10$ мм. Концевые закругления клееные, из полосок шпона. Нервюры консолей сделаны из 1-мм фанеры. Каждая четвертая нервюра крыла усилена. Корневые нервюры изготавливают из дощечек липы толщиной 4 мм.

Между полками лонжеронов, от первой до второй нервюры консоли, вставляют и приклеивают штырьки из 3-мм фанеры, которые выступают за пределы корневой нервюры консоли на 90 мм и плотно входят в коробки центроплана. На всем протяжении крыла полки лонжеронов рассчитывают сосновыми рейками сечением 3×3 мм, что обеспечивает большую упругость крыла. Несущие поверхности модели обтягивают папиросной бумагой. Для повышения прочности крыла лобовую его часть — от передней кромки до переднего лонжерона — необходимо обтянуть более плотной бумагой и трижды покрыть нитролаком.

Горизонтальное оперение разъемное, прямоугольное, с закругленными концами, симметричного профиля, делается из сосновых лонжеронов и фанерных нервюр. Лонжероны двухполочные. Сечение передних лонжеронов (верхнего и нижнего): у корня — 3×3 мм, у конца — 2×2 мм. Сечение задних лонжеронов (верхнего и нижнего): у корня — $2,5 \times 2,5$ мм, у конца — $1,5 \times 1,5$ мм. Переднюю и заднюю кромки с закруглениями делают из миллиметрового шпона, как одно целое. Передняя кромка имеет прямоугольное сечение 2×4 мм,

Ю. Соболев,

чемпион СССР
по авиамodelному спорту
на 1952 год



АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬ РЕАКТИВНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

15 мая 1942 года советский летчик Григорий Яковлевич Бахчиванджи впервые в мире произвел успешный полет на реактивном истребителе с жидкостным реактивным двигателем.

Пламенный патриот Советской Родины, коммунист Григорий Бахчиванджи был одним из искуснейших летчиков-испытателей. Вся его летная практика явилась ярким отражением той классической характеристики, которую дал советским летчикам товарищ Сталин. Бахчиванджи был действительно летчиком концентрированной воли, характера, умения идти на риск; смелость и отвага у него сочетались с отличными знаниями.

Григорий Бахчиванджи родился 20 февраля 1909 года в семье слесаря-механика. До призыва в Советскую Армию в 1931 году он и сам по примеру отца работал помощником железнодорожного машиниста и слесарем. В армии Бахчиванджи успешно окончил школу техников по вооружению, а затем летную школу. Партийная организация воспитала в нем высокую сознательность, неукротимую волю и упорство в достижении поставленной цели.

В 1934 году молодой летчик получил назначение в испытательный институт Военно-Воздушных Сил. Здесь в полную силу стал быстро раскрываться его талант летчика-испытателя. Бахчиванджи в первых же полетах проявил себя подлинным исследователем, новатором. Испытывая каждую новую машину, он умел полностью выявить все ее достоинства и недостатки, помогал конструкторам и инженерам совершенствовать боевые самолеты, за что был награжден орденом Ленина.

С первых дней Великой Отечественной войны капитан Бахчиванджи — на фронте. Бахчиванджи становится истребителем, грозой для зарвавшихся фашистов. Пламенная любовь к Родине и жгучая ненависть к врагу вели его в бой. Неотразимые воздушные атаки Бахчиванджи наводили ужас на фашистских летчиков. На превосходных советских истребителях конструкции А. Микояна командир эскадрильи Бахчиванджи произвел 65 боевых вылетов и лично сбил 5 фашистских самолетов.

В те суровые дни, когда над нашей Родиной нависла серьезная опасность, фронт и тыл сплотились в единый и нераздельный боевой лагерь. Вместе со всем народом стали на odpor врагу и советские самолетостроители. В глубоком тылу коллектив конструкторов и инженеров во главе с В. Ф. Болховитиновым, выполняя задание великого Сталина, создал невиданный еще быстроеходный истребитель.

Испытание нового самолета было поручено Григорию Бахчиванджи. Возвратившийся с фронта летчик принял за освоение машины. Дело это было совершенно новым, связанным с определенным риском. Как себя поведет необычный самолет в воздухе?

Бахчиванджи всесторонне изучал схему управления двигателем. Он тщательно тренировался в управлении двигателем на стенде, а затем 2 мая 1942 года произвел пробную пробежку нового самолета по земле. Вскоре летчик доложил о своей готовности поднять самолет в воздух.

Исторический полет был назначен на 15 мая. Поверхность аэродрома была влажной от недавно растаявшего снега. С запада надвигалась облачность, и прибывший еще рано утром на аэродром Бахчиванджи волновался, опасаясь, как бы не отменили полет. Но когда после полудня облачность стала рассеиваться, он повеселел и радостно воскликнул: — Летим! Летим!

Руководитель полетов все же поручил Бахчиванджи и инженеру А. Н. Сорокину с целью определения видимости сначала облететь аэродром на винтовом самолете, что и было выполнено. Вскоре они доложили, что видимость хорошая и благоприятствует вылету. Старт

был назначен на 19 часов. Конструкторы и инженеры еще раз осматривают поблескивающий на солнце полированной поверхностью самолет. Капитан Бахчиванджи пристегивает парашют. В. Ф. Болховитинов желает ему успеха и обнимает его. Капитан по-хозяйски садится в машину. В небо взвивается ракета — сигнал о вылете. Загудел реактивный двигатель, отбрасывая длинные языки пламени. Самолет стремительно помчался вперед.

Григорий Бахчиванджи мастерски испытал еще никем неизведанную в полете машину. Когда он спокойно и уверенно посадил самолет, все присутствующие на аэродроме горячо поздравили его с выдающейся победой в развитии реактивной авиации.

Ныне советские летчики в совершенстве владеют индивидуальным и групповым высшим пилотажем на реактивных самолетах. Но первым, кто пронесся в воздушных просторах на реактивном истребителе с жидкостным реактивным двигателем, был доблестный сталинский сокол Григорий Бахчиванджи.

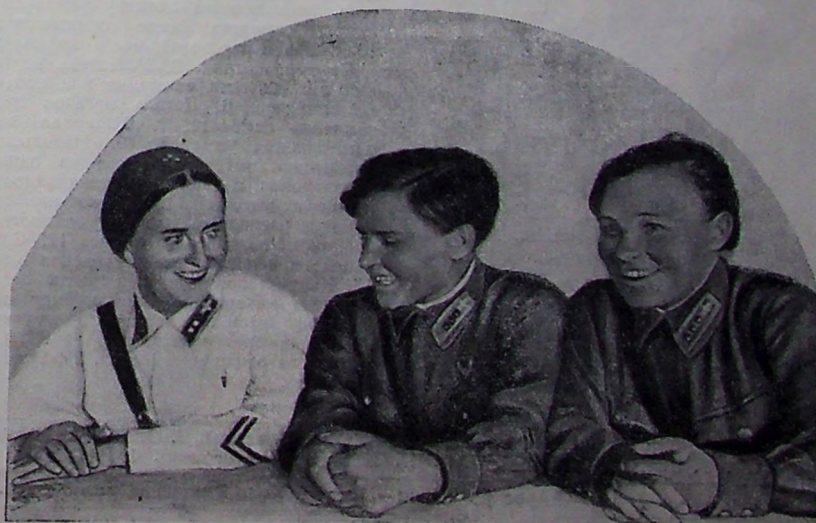
НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЕ РЕКОРДЫ

24 мая 1938 года выдающиеся советские летчики П. Д. Осипенко, В. Ф. Ломако и штурман М. М. Раскова на гидросамолете установили мировой рекорд дальности полета по замкнутой кривой. Полет совершался на моноплане МП-1 (морской пассажирский) конструктора Г. М. Бериева, с мотором АМ-34 конструкции академика А. А. Микулина, мощностью 750 л. с.

Управляемый опытной рукой Полины Осипенко, гидросамолет плавно оторвал-

ся от спокойной глади Севастопольской бухты и взял курс на Херсонес. Преодолев первый труднейший участок воздушного пути, отважные летчики направили гидросамолет к Евпатории, а затем снова к Севастополю. Таким образом, по замкнутому маршруту Севастополь — Херсонес — Евпатория — Севастополь советские летчики пролетели без посадки 1749,213 километра.

Такое расстояние на морском самолете не пролетала еще ни одна жен-

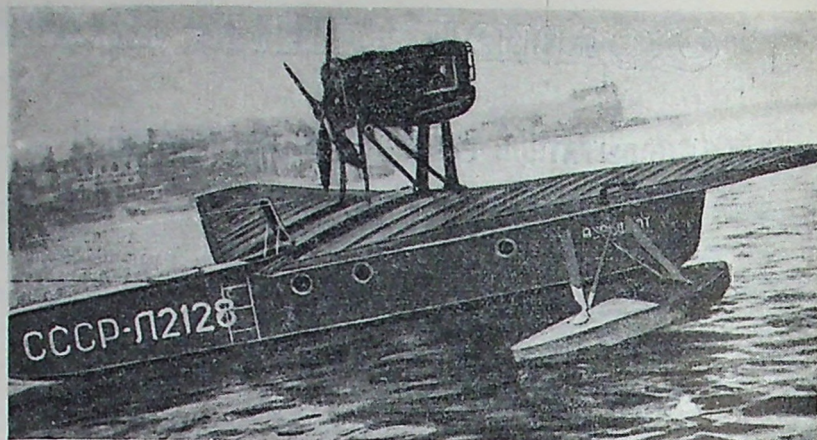


Марина Раскова, Полина Осипенко и Вера Ломако.

щина в мире. Это выдающееся достижение советских летчиц 15 лет числится непревзойденным в таблице мировых рекордов Международной авиационной федерации (ФАИ).

Славные дочери советского народа П. Д. Осипенко, В. Ф. Ломако и М. М. Раскова являются одними из первых женщин, чьи имена были занесены в таблицу мировых авиационных рекордов. Воспитанные и вдохновленные Коммунистической партией и лично великим Сталиным, они не жалели сил и энергии на благо Советской Родины. С трибуны Всесоюзного совещания жен командного и начальствующего состава Советской Армии Полина Осипенко заверила любимого Сталина, что с честью выполнит его указание и будет летать выше, дальше и быстрее всех женщин мира. Ее слова никогда не расходились с делом. Еще за год до полета по замкнутой кривой, в Севастопольской бухте Полина Осипенко подняла в воздух летающую лодку на высоту 8864 метра. Этот мировой рекорд высоты полета до сегодняшнего дня числится в таблице ФАИ.

Блестящий перелет совершили П. Д. Осипенко, В. Ф. Ломако и М. М. Раскова 2 июля 1938 года. На гидросамолете МП-1 они пролетели за 10 часов 33 минуты всю страну с юга на север. Вылетев в 4 часа 36 минут по московскому времени из Севастополя, экипаж гидросамолета в 15 часов 09 минут мастерски произвел посадку на Холмовском озере близ Архангельска. Пройденный советскими летчицами путь в 2241,501 километра зарегистрирован



Гидросамолет МП-1.

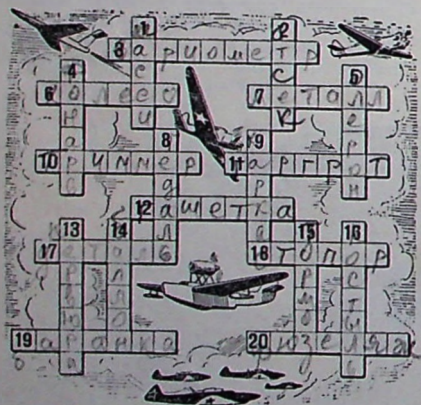
ФАИ в качестве мирового рекорда дальности полета по прямой по классу гидросамолетов и не превзойден до сих пор.

За проявленную во время перелета доблесть Президиум Верховного Совета СССР наградил П. Д. Осипенко, В. Ф. Ломако и М. М. Раскову орденами Ленина.

В сентябре того же года П. Д. Осипенко и М. М. Раскова во главе с В. С. Гризодубовой совершили на самолете «Родина» новый беспримерный перелет из Москвы на Дальний Восток (река

Амгунь, район Керби). Экипаж «Родины» преодолел без посадки путь в 5908,61 километра, что также является до сих пор непревзойденным мировым рекордом дальности полета по прямой по классу сухопутных самолетов с поршневыми двигателями. За проявленную доблесть и мастерство отважные летчицы были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

КРОССВОРД „САМОЛЕТ“



По вертикали: 1. Тележка под фюзеляжем. 2. Изолированное помещение в летательном аппарате. 4. Легкосъемный прозрачный колпак над кабиной летчи-

ка. 5. Маленькое крылышко, расположенное в задней части крыла. 8. Деталь механизма управления рулем поворота. 9. Основа фюзеляжа. 13. Одна из основных деталей каркаса крыла. 14. Сосуд для топлива и окислителя. 15. Устройство, позволяющее летчику уменьшить пробег самолета после приземления. 16. Опора в хвостовой части самолета.

По горизонтали: 3. Указатель вертикальной скорости снижения или подъема самолета. 6. Деталь органов приземления самолета. 7. Материал для изготовления деталей. 10. Небольшое крылышко, устанавливаемое на одном из элеронов, а также на рулях направления и высоты. 11. Обтекаемые накладки, расположенные сверху хвостовой части каркаса фюзеляжа. 12. Спускное приспособление для ведения огня. 17. Какая-либо отдельная часть летательного аппарата. 18. Деталь амортизационной стойки хвостового колеса. 19. Кольцо эллиптической формы в верхней части ручки управления. 20. Основа самолета.

СОДЕРЖАНИЕ

Международный праздник трудящихся	1
И. Кожедуб. Советская авиация в берлинском сражении	2
Н. Игнатов. Повседневно руководить организациями Досаафа	5
Л. Савельев. Насыщенная потребность советского патриота	6
Родное дело комсомола (обзор печати)	8
П. Евгеньев. Как приходит успех	9
Н. Саварский. Опыт подготовки авиамотористов	10
В Хабаровском авиатехническом клубе	11
Е. Степанов. Физическая подготовка авиационных спортсменов	12
Ю. Каменецкий. Чемпион Нина Слесаренко	14
А. Петров. На авиационной выставке (стихотворение)	15
Радио в авиации	16
Н. Богданов. Победный бой Тимура Фрунзе	17
А. Винокуров. Обучение взлету на спортивных самолетах	19
Ю. Соколов. Фюзеляжная модель планера	21
Авиационный календарь	23

Обложка работы художника В. Викторова

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

Адрес редакции—Москва, Ново-Рязанская ул., 36, тел. Е 1-69-33 и Е 1-68-71.

Г-97608.

Сдано в произв. 24-III 1953 г. Подп. к печ. 6-V 1953 г. Бум. 60×92 —1,5 бук. л. 3 п. л.

Цена 3 руб.

Тираж 30 000 экз.

Издательство Досаафа

Заказ 146.

13-я журнальная типография Союзполиграфпрома Главиздата Министерства культуры СССР, Москва, Гарднеровский пер., 1а.

Обложка отпечатана в 3-й типографии Главиздата «Красный пролетарий»

Авиамодель управляется по радио

Число любителей, занимающихся управляемыми по радио авиационными моделями, быстро растет. Растет и спрос на радиоаппаратуру для управляемых моделей. Ежедневно в Центральную авиамodelьную лабораторию (г. Тушино, Московской области) приходят письма молодых спортсменов с просьбой оказать им помощь в постройке радиоаппаратуры.

Значительных успехов в строительстве управляемых по радио моделей добились авиамodelисты Алма-Атинского авиатехнического клуба Досаафа. Такие модели успешно строятся также авиамodelистами Харькова, Ленинграда, Новосибирска и других городов.

Еще до недавнего времени на Всесоюзных соревнованиях авиамodelистов с управляемыми по радио моделями выступали только отдельные товарищи. Победитель этих соревнований получал приз имени А. С. Попова. По положению о Всесоюзных соревнованиях авиамodelистов-спортсменов 1953 года в составе каждой команды обязательно должен быть спортсмен с управляемой по радио авиационной моделью. Сейчас на местах идет деятельная подготовка к этим соревнованиям, строится много авиамodelей, управляемых по радио. В связи с этим спрос на радиоаппаратуру еще более возрос.

Идя навстречу запросам первичных организаций, Центральная авиамodelьная лаборатория изготавливает малую серию радиоаппаратуры для летающих моделей.

На снимке: конструкторы Центральной авиамodelьной лаборатории С. Ф. Малик (справа) и Ю. С. Хухра проверяют радиоаппаратуру.

Фото В. Тюккеля



52
П.ЯШ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКЕ
2 1.12 4Р РОП

Цена 3 р.

