



№ 2
ФЕВРАЛЬ
1951

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ДАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

1—6 февраля (20—25 января) 1877 г. Специальная правительственная комиссия с участием Д. И. Менделеева обсуждала проект летательного аппарата А. Ф. Можайского. Комиссия одобрила этот проект и указала, что Можайский «в основание своего проекта принял положения, признаваемые ныне за наиболее верные и способные повести к благоприятным конечным результатам». По настоянию Д. И. Менделеева комиссия постановила выдать Можайскому 3 000 рублей для продолжения его опытов.

1 февраля 1941 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся научные достижения в области аэродинамики, открывшие широкие возможности для серьезного повышения скоростей боевых самолетов, заслуженному деятелю науки, профессору ЦАГИ, руководителю советской школы теоретической аэродинамики, академику Чаплыгину Сергею Алексеевичу присвоено звание Героя Социалистического Труда.

2 февраля (20 января) 1904 г. В слободе Василевой (ныне г. Чкаловск) родился Валерий Павлович Чкалов — великий летчик нашего времени.

2 февраля 1943 г. Советские войска полностью завершили ликвидацию немецко-фашистских войск, окруженных в районе Сталинграда. В разгроме и ликвидации окруженной группировки, тесно взаимодействуя с наземными войсками, огромную роль сыграла наша авиация.

6 февраля (25 января) 1883 г. Родился талантливейший русский конструктор Дмитрий Павлович Григорович, создатель первых в мире летающих лодок.

6 февраля (24 января) 1915 г. На Русско-Балтийском заводе закончена постройка самолета, который явился первым в мире истребителем.

8 февраля (27 января) 1834 г. Родился Дмитрий Иванович Менделеев, гениальный русский ученый-химик, один из зачинателей воздухоплавания и авиации.

8 февраля 1924 г. Закончились испытания первого советского пассажирского самолета АК-1, который впоследствии участвовал в перелете Москва — Пекин.

9 февраля 1923 г. Совет Труда и Обороны принял постановление о создании Гражданского Воздушного Флота. Вскоре после этого была открыта авиационная линия—Москва—Нижний-Новгород (г. Горький).

10 февраля 1923 г. В Закавказье закончилась первая в СССР «Неделя авиации», прошедшая под лозунгом—«Пролетарий, создавай воздушный флот!».

12 февраля 1921 г. Владимир Ильич Ленин горячо поддержал предложение советского ученого Н. А. Морозова об организации аэроклубов, определил конкретные задачи их и утвердил систему авиационной пропаганды, которая должна была проводиться в этих клубах.

14 (2) февраля 1895 г. Родился академик А. А. Микულიн, конструктор авиамоторов, Герой Социалистического Труда, лауреат Сталинской премии. На самолетах с мотором А. А. Микულიна АМ-34 были завоеваны один мировой и более двадцати международных авиационных рекордов.

15 (4) февраля 1754 г. Великий русский ученый Михаил Васильевич Ломоносов сделал на заседании Академии Наук сообщение об изобретенной им аэродромической (воздухобежной) машине, способной поднимать в атмосферу метеорологические приборы. Это был первый в мире вертолет.

17 февраля 1931 г. Открылась Центральная авиамодельная лаборатория.

18 (6) февраля 1806 г. Русской кругосветной научной экспедицией И. Ф. Крузенштерна произведен в Нагасакском порту (Япония) пуск шара-пилота с целью изучения воздушных течений.

21 (8) февраля 1907 г. Главным инженерным управлением образована спе-

циальная комиссия для составления проекта и постройки управляемого аэростата. К разработке вопросов аэродинамики дирижабля комиссия привлекла крупных русских ученых, в том числе академика А. Н. Крылова, который на одном из заседаний комиссии сделал сообщение «О значении формы управляемого аэростата, о фигуре и месте постановки на нем пропеллеров».

23 февраля 1928 г. Общество Друзей Воздушного Флота преподнесло в подарок Красной Армии в день ее десятилетия 65 боевых самолетов, построенных на средства трудящихся.

24 февраля 1935 г. Осуществлен полет первого в мире планерного поезда из пяти планеров «Г-9», конструкции В. К. Грибовского.

24 февраля 1945 г. Трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб впервые в истории авиации сбил в воздушном бою фашистский реактивный истребитель. И. Н. Кожедуб окончил Шосткинский аэроклуб.

26 (14) февраля 1877 г. А. Ф. Можайский разработал и представил в Главное инженерное управление подробную «Программу опытов над моделями летательного аппарата».

27 (15) февраля 1887 г. В Нижнем-Новгороде (ныне г. Горький) родился Петр Николаевич Нестеров, выдающийся русский военный летчик и ученый, родоначальник высшего пилотажа.

28 (16) февраля 1835 г. Из состава учебной гальванической роты сформирована первая русская авиационная часть—кадровая команда военных воздухоплавателей.

Февраль 1903 г. В журнале «Научное обозрение» опубликована классическая работа К. Э. Циолковского «Исследование мировых пространств реактивными приборами», в которой впервые в мире даются научная теория полета ракеты, расчеты расхода топлива, определение коэффициентов полезного действия и предлагается схема устройства жидкостного реактивного двигателя.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия авиации

ГОД ИЗДАНИЯ 2-й

№ 2

ФЕВРАЛЬ 1951 г.

33-я ГОДОВЩИНА СОВЕТСКОЙ АРМИИ И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

ЕНЫ СОВЕТСКОЙ Армии и Военно-Морского Флота советские люди отмечают, как всенародный праздник, как знаменательную дату в истории первого в мире социалистического государства.

Величайшие гении человечества В. И. Ленин и И. В. Сталин создали нашу армию, как надежную оплотненицу завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции. Боевые красные знамена по-прежнему развевались над полями сражений в период интервенции и гражданской войны. Красные полки и дивизии зорко охраняли мирный созидательный труд советских людей в годы довоенных сталинских пятилеток. Непревзойденное могущество Советской Армии и легендарный героизм ее бойцов блестяще проявились в битвах Великой Отечественной войны. После победы над германским фашизмом и американским империализмом, наша армия бдительно стоит на страже мира и безопасности народов.

В течение сравнительно короткого периода своей истории Советской Армии дважды пришлось поместиться силами с вооруженными до зубов злейшими врагами свободы и счастья народов. И в первый раз — в 1918—22 гг., во время интервенции и гражданской войны, и во второй раз, в Великой Отечественной войне 1941—45 гг., — от исхода этой борьбы зависело будущее народов СССР и судьба миллионов народов. Советская Армия с честью выполнила свою задачу разгрома сил международной империалистической агрессии, отстояла свободу и независимость нашего социалистического Отечества.

Великие вожди трудящихся и создатели советской Вооруженных Сил В. И. Ленин и И. В. Сталин неоднократно указывали, что никто не в состоянии создать армию, созданную самим народом, армию, о которой знают за что они воюют. Сознание общих целей борьбы, чувство долга перед

Родиной составляют одну из важнейших особенностей наших Вооруженных Сил.

В итоге победы социализма и уничтожения эксплуататорских классов в СССР, в результате успешного осуществления сталинской политики индустриализации страны и коллективизации деревни Советская Армия удесятерила свои силы. Она стала армией, обладающей непревзойденным по качеству оружием, первоклассной боевой техникой. Под гениальным руководством товарища Сталина народы Советского Союза создали могучую современную тяжелую промышленность. Наличие развитой тяжелой индустрии, и особенно машиностроения, позволило в кратчайшие сроки довести до совершенства все роды войск Советской Армии.

Советское Правительство, коммунистическая партия, наш народ строили советские Вооруженные Силы, твердо придерживаясь того взгляда, что война, которую стремятся развязать империалисты, будет представлять собой длительное противостояние общественных и экономических систем, идеологий, государственного строя, а не кратковременную схватку армий. Исход Великой Отечественной войны блестяще подтвердил правильность советской военной науки, созданной товарищем Сталиным.

«Конечные результаты войны всякой армии с сильным противником являются единственным реальным мерилом ее мощи, ее боевых качеств и той военной науки, которая положена в основу ее строительства и боевой деятельности. Вторая мировая война подвергла суровому испытанию армии СССР и Германии, боровшиеся друг против друга один на один в течение более трех лет. И это испытание по-настоящему выдержали советские Вооруженные Силы, построенные и действовавшие на основах советской военной науки, чего нельзя сказать о германских вооруженных силах, не выдержавших длительного

ЗАВОД № 115

№

194 г.

испытания и потерпевших полный крах». Так говорил товарищ Булганин в своем докладе о тридцатой годовщине Вооруженных Сил Советского Союза.

Вместе со всей армией блестяще выдержала испытание наша авиация, созданная в годы сталинских пятилеток и сражавшаяся против врага в тесном и неразрывном взаимодействии со всеми другими родами войск. Ни одна армия, в том числе и гитлеровская, к началу второй мировой войны не имела самолетов такого высокого качества, как советские самолеты. В первый период войны гитлеровская Германия имела перевес в количестве самолетов, но никогда не обладала качественным превосходством воздушных сил. В 1943 году она уже потеряла преимущество и в числе самолетов. В воздушных боях над Кубанью, а тем более в дни битвы на Курской дуге, небом уже всецело владели советские летчики. В течение последних трех военных лет социалистическая индустрия давала Вооруженным Силам ежегодно до 40 тысяч самолетов, обеспечивая успешные действия всех видов авиации: бомбардировочной, истребительной, штурмовой, специальной.

Все победы над врагами нашей Родины советские люди неразрывно связывают с именем любимого всеми народами вождя, гениального стратега и полководца товарища Сталина. С этим великим именем связаны все достижения, успехи и победы нашей армии и ее авиации. Одним из решающих условий успешного развития авиационного дела в Советском Союзе была и остается неутомимая забота товарища Сталина о воспитании и подготовке кадров для воздушных сил.

Отечественное внимание товарища Сталина распространяется и на развитие спортивной авиации. Воздушный спорт, благодаря вниманию и заботе И. В. Сталина, приобрел в нашей стране массовый характер. Юноши и девушки в аэроклубах и различных кружках получают знания и навыки авиационного дела. Спортивная авиация дает прекрасные кадры мастеров пилотажа, парашютизма и планизма.

Тридцать третью годовщину Советской Армии люди нашей Родины отмечают в обстановке, когда американско-английские претенденты на мировое господство, не взирая на явный и полный провал своей авантюры в Корее, продолжают расширять масштабы своих агрессивных планов. Кровожадные бизнесмены с Уолл-стрит руками трумэнов и макартуров творят свое преступное дело. Они встали на путь агрессии против великого китайского народа, лихорадочно возрождают германский милитаризм и армию японских империалистов. В США, ставших центром современного воинствующего империализма и главным очагом агрессии против миролюбивых стран и народов, идет бешеная гонка вооружений. Введение Трумэном чрезвычайного положения в Соединенных Штатах свидетельствует о том, что правящие круги империи доллара лихорадочно военизируют экономику и жизнь страны, подавляя всякое

движение прогрессивных, демократических сил. Все это делается для того, чтобы подготовить нападение на Советский Союз и страны народной демократии, ввергнуть человечество в пучину новых бедствий и страданий.

Лагерю империализма и реакции противостоит могучий лагерь демократии и социализма, возглавляемый Советским Союзом. Народы мира объединяют усилия и требуют прекращения войны, которая опустошает Корею, угрожает пожаром всему человечеству. Народы мира решительно выступают против попыток империалистов возродить агрессивные силы Германии и Японии.

Наше государство наглядно и убедительно доказывает, что оно искренно отстаивает дело мира, что оно не заинтересовано в войне. На всем протяжении своего существования Советское государство последовательно и неутомимо отстаивает политику мира и сотрудничества между народами. Никогда у Советского Союза и его Вооруженных Сил не было стремления навязать свою волю другим народам, а тем более стремления к захвату чужих земель и богатств. Советская Армия принесла народам освобождение и своим бессмертным подвигом в борьбе с германским фашизмом обеспечила мир для народов всего мира. Это знают, в этом убедились сотни миллионов людей во всех странах земного шара. В миролюбии советских народов, в их готовности отстаивать дело мира простые люди всех континентов видят вдохновляющий пример. На нашу Родину, стоящую во главе сил мира и демократии, с надеждой смотрят все, кому дороги прогресс и культура, настоящее и будущее человечества.

Борясь за дело мира, осуществляя гигантский сталинский план строительства коммунизма, народы Советского Союза возлагают на Советскую Армию почетную задачу защитника своего созидательного труда, стража мира и безопасности. Партия большевиков, В. И. Ленин и И. В. Сталин воспитали советские народы в духе высокой бдительности. Вскоре после победы над гитлеровцами и японскими империалистами, первого мая 1946 года, товарищ Сталин в своем приказе указал: «Развертывая мирное социалистическое строительство, мы ни на минуту не должны забывать о происках международной реакции, которая вынашивает планы новой войны. Необходимо помнить указания великого Ленина о том, что, перейдя к мирному труду, нужно постоянно быть на-чеку, беречь, как зеницу ока, вооруженные силы и обороноспособность нашей страны».

Окруженная всенародной любовью, руководимая непобедимой партией большевиков, великим Сталиным, доблестная Советская Армия с честью оправдывает доверие трудящихся, выполняет свою благородную задачу стража мира и защитника государственных интересов нашей прекрасной Родины, идущей под знаменем партии Ленина—Сталина к коммунизму.



Друзья мира

Картина художника С. А. Гельберга
(Всероссийская художественная выставка 1950 года)

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Цезарь СОЛОДАРЬ

Взгляни, товарищ, в небо
Родины своей:
Взлетают ввысь стальные птицы
И вся Отчизна милая гордится
Отвагою крылатых сыновей.

Великий вождь страны
им крылья дал —
Бесстрашным, молодым, счастливым.
И потому народ наш горделиво
Их светлым именем вождя назвал.

Мы не забудем никогда,
Как подвигами ратными своими
Они прославили в сраженьях это имя
В незабываемые
грозные года,

Как за пределами родной земли
Легенды сложены об их отваге,
Как матерям Варшавы,
детям Праги
Навек они свободу принесли.

Сейчас они оберегают мирный труд,
Любовью всенародно согреты.
И люди доброй воли всей планеты
Защитниками мира
их зовут.

Мир!

В этом слове — матери наказ,
Наказ страны, наказ вождя родного,
Оно зовет вперед к высотам новым,
Оно, как знамя, спланивает нас.

Оно зовет к бестрашию молодых
Питомцев сельского аэроклуба;
Напор Покрышкина
и удаль Кожедуба
Оно, как пламя, зажигает в них.

Оно зовет вперед, оно велит
Победы и успехи наши множить.
Крылатые мечты
советской молодежи
Оно уносит за собой в зенит.

Цветите, сердцу милые края,
Цвети, страна труда и изобилья!
Воздушный флот наш —
сталинские крылья
Оберегают день и ночь тебя!

И наш народ предупреждает тех,
Кто смеет людям угрожать войною,
Что выше всех,
быстрее всех и дальше всех
Летают птицы с красною звездою!

Товарищу Клименту Ефремовичу Ворошилову

Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) и Совет Министров Союза ССР приветствуют Вас, верного соратника Ленина и Сталина, выдающегося деятеля большевистской партии и Советского государства, в день Вашего семидесятилетия.

С юношеских лет, вступив в революционное движение, Вы всю свою сознательную жизнь посвятили борьбе за освобождение трудящихся от ига капитализма, за победу Великой Октябрьской социалистической революции, оборону и упрочение Советского государства, за построение социалистического общества в нашей стране. На всех постах партийной и государственной деятельности Вы, как стойкий последователь наших великих учителей Ленина и Сталина, отдавая на службу Родине свои силы, знания, опыт и талант, с честью выполняли все задачи, которые ставили перед Вами Коммунистическая партия и Советское государство.

Советский народ высоко ценит Ваши заслуги перед нашей Родиной. Своей неутомимой работой в качестве партийного руководителя, государственного деятеля, одного из выдающихся строителей Советской Армии, Вы заслужили глубокое уважение и горячую любовь советского народа, для которого Ваша деятельность является вдохновляющим примером.

От всей души желаем Вам, наш боевой друг и товарищ, наш дорогой Климент Ефремович, многих лет здоровья и плодотворного труда на благо нашей Родины, во имя великого дела партии Ленина—Сталина.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ВКП(б)

СОВЕТ МИНИСТРОВ
СОЮЗА ССР

У К А З ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР О награждении товарища Ворошилова К. Е. орденом Ленина

За выдающиеся заслуги перед коммунистической партией и советским народом наградить товарища Ворошилова Климента Ефремовича в день его семидесятилетия орденом Ленина.

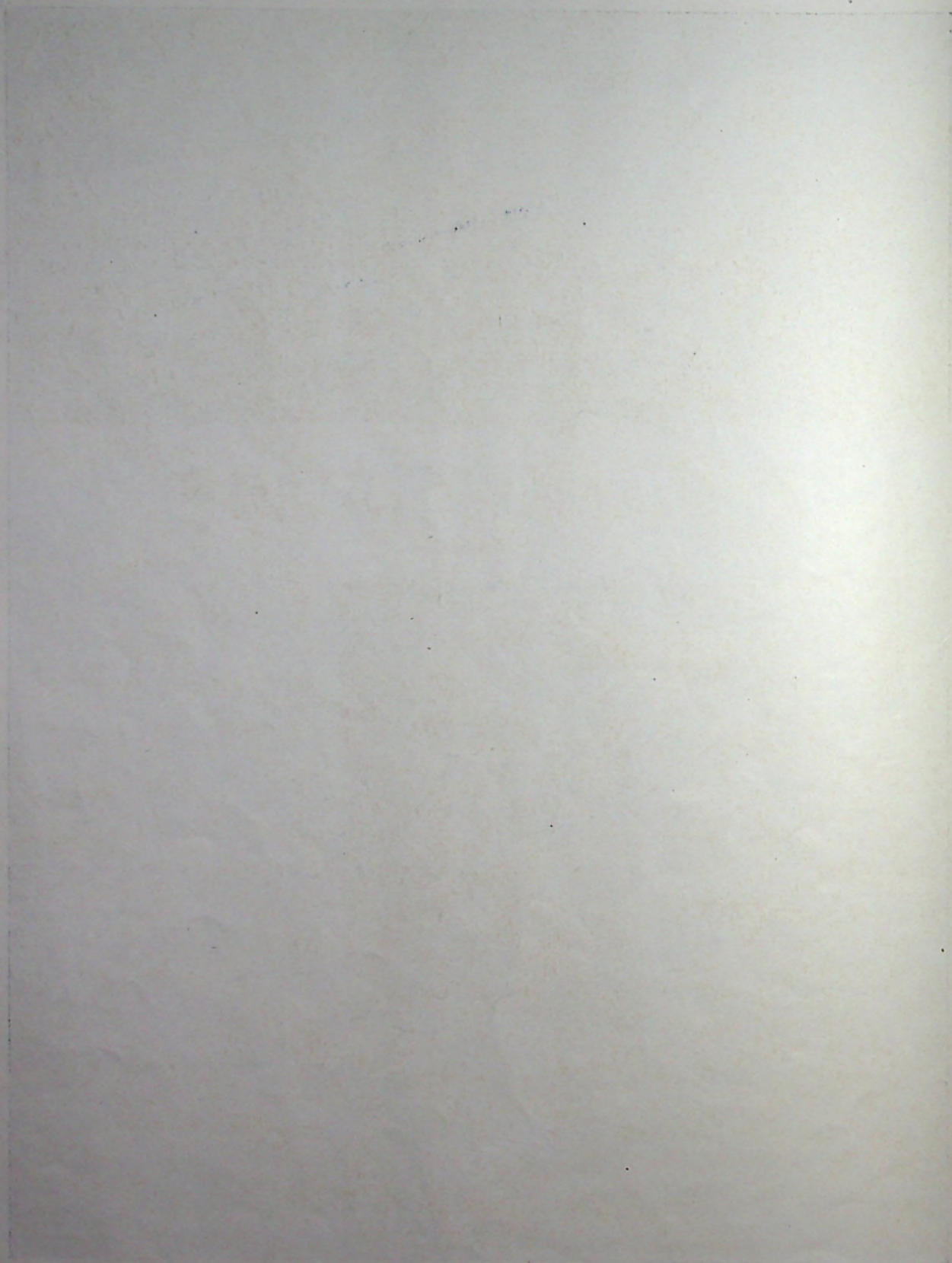
Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.

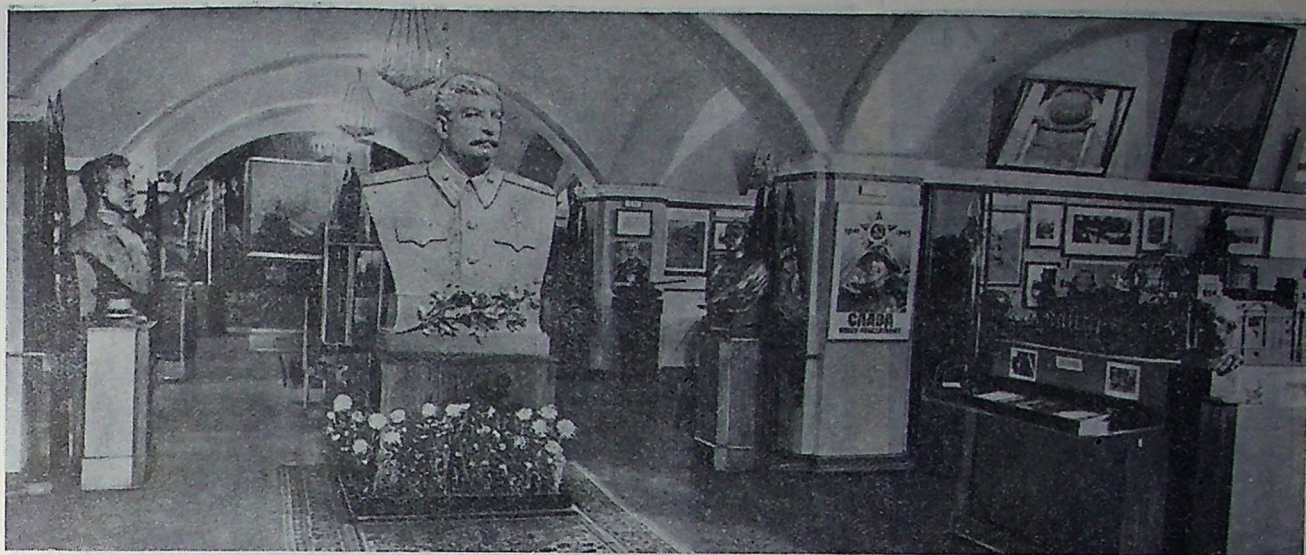
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 3 февраля 1951 г.



Клемент Ефремович Ворошилов





ЛЕТОПИСЬ ВОИНСКОЙ СЛАВЫ

А. И. ИВАНСКИЙ

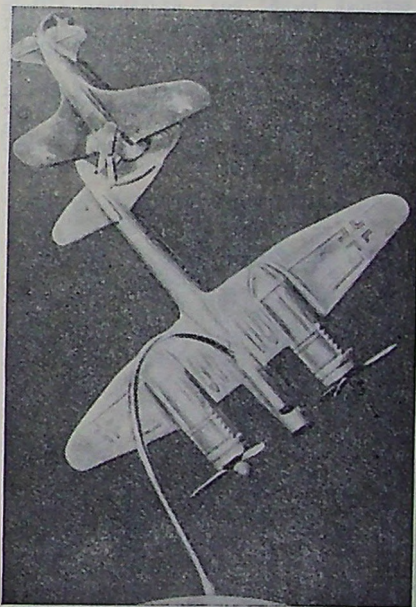
КАЖДЫЙ, КТО входит в Центральный музей Красной Армии, сразу же обращает внимание на большую скульптуру «В. И. Ленин и И. В. Сталин в Горках». Великие вожди трудящихся ведут оживленную деловую беседу. Рядом, в центре главного зала — скульптура Генералиссимуса Советского Союза товарища И. В. Сталина.

Созданное В. И. Лениным и И. В. Сталиным первое в мире социалистическое государство с первых же дней своего существования думало только о мире, о мирном созидательном труде. «... Взявшись за наше мирное строительство, — говорил Владимир Ильич, — мы приложим все силы, чтобы его продолжать беспрерывно. В то же время, товарищи, будьте на-чеку, берегите обороноспособность нашей страны и нашей Красной армии, как зеницу ока...»

Советская Армия, созданная В. И. Лениным и И. В. Сталиным для защиты нашей Родины от нападения чужеземных захватчиков, прошла славный путь развития. Она с честью оправдала свое историческое назначение и по праву является любимым детищем советского народа.

В многочисленных документах, в драгоценных реликвиях, хранящихся в Центральном музее Красной Армии, наглядно отображен этот славный исторический путь наших Вооруженных Сил. Переходя из зала в зал, знакомясь с выставленными в музее экспонатами, мы как бы перелистываем, страницу за страницей, летопись боевой славы советских воинов, надежно стоящих на страже священных рубежей социалистической Отчизны.

Вот старательно сберегаемые под стеклом боевые знамена полков времен



Модель: Петр Харитонов таранит фашистский бомбардировщик.

Вверху на снимке: общий вид главного зала Центрального музея Красной Армии.

гражданской войны. Под этими знаменами полуголодные, плохо вооруженные красноармейские части разгромили и прогнали с советской земли отборные войска интервентов и белогвардейцев. Уже тогда Советская Армия проявила те свои особенности, благодаря которым

с ней не может сравниться ни одна армия в мире. Уже тогда она показала на что способна армия освобожденных рабочих и крестьян, армия братства народов нашей страны, армия, воспитанная в духе интернационализма, в духе уважения к народам других стран.

Многочисленные экспонаты музея убедительно показывают, как проведенные большевистской партией социалистическая индустриализация нашей страны и коллективизация сельского хозяйства позволили вооружить Советскую Армию первоклассной боевой техникой, еще более повысить сознательность ее воинов. Сталинские пятилетки превратили нашу страну в могучую индустриально-колхозную державу, подняли на еще более высокую ступень ее обороноспособность. В схватках с японскими самураями у озера Хасан, в боях с белофинскими захватчиками советские воины доказали, что они всегда готовы ответить ударом на удар тем, кто зарится на советскую землю.

Величайшим испытанием всех материальных и духовных сил Советского государства явилась Великая Отечественная война. В грозную для Родины минуту товарищ Сталин встал во главе Вооруженных Сил СССР, возглавил борьбу советского народа против злейшего и коварного врага — германского фашизма. В своем историческом выступлении по радио 3 июля 1941 года великий вождь и учитель трудящихся дал глубокий анализ происходящих событий, определил задачи армии и народа в защите социалистического Отечества.

Карты, фотографии, картины воспроизводят те суровые дни. Мы видим аэропланы воздушного нападения над Москвой, обломки «Мессершмитта», сбитого на подступах к столице, портрет



Лейтенант Тимур Фрунзе.

младшего лейтенанта Виктора Талалихина, в ночном московском небе протаранившего фашистский бомбардировщик. Бросает вызов врагу простая советская девушка Зоя Космодемьянская. Стоят насмерть двадцать восемь героев-гвардейцев, сказавшие устами политрука Клочкова: «Велика Россия, а отступать некуда. Позади Москва». Величие и духовная красота воспитанного партией Ленина—Сталина советского человека засверкали так ярко, что весь мир склонился перед ним в благоговейном уважении.

Материалы музея повествуют о славных делах советских летчиков, которые, защищая родную землю вместе с воинами других родов оружия, проявили изумительные образцы героизма и мужества. Летчику — комсомольцу Петру Харитонову первому в Великую Отечественную войну присвоено звание Героя Советского Союза. Об его подвиге рассказывает модель, преподнесенная Военно-Воздушными Силами Советской Армии XI съезду ленинско-сталинского комсомола.

Специальный уголок музея посвящен лейтенанту Тимур Фрунзе, сыну прославленного полководца. В зимний день 1942 года Фрунзе в паре со старшим лейтенантом Шутовым прикрывал наши войска в районе восточнее Старой Руссы. Вскоре они обнаружили тридцать «Ю-87» и восемь «Ме-109-ф». Силы были неравны — двое против тридцати восьми! Но разве советские воины отступают перед врагом? Атака сталинских соколов была такой стремительной и неотразимой, что фашисты в страхе сбросили бомбы на свои войска. Сбив «Ме-109-ф», Тимур Фрунзе погиб в этом бою смертью героя. Ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Приказом Министра Вооруженных Сил

Тимур Фрунзе навечно зачислен в списки 1-й эскадрильи Н-ского истребительного авиационного полка.

Осуществляя сталинский стратегический план, Советская Армия наголову разгромила немецко-фашистские войска под Москвой. Это поражение навсегда развеяло созданную гитлеровцами легенду о непобедимости германской армии.

Наступило лето 1942 года. Воспользовавшись отсутствием второго фронта в Европе, немцы и их союзники предприняли на юге наступление, имевшее целью обойти Москву с востока, отрезать ее от Заволжья и Урала. Началась великая битва за Сталинград.

В центре одного из залов музея установлен большой макет. Он воспроизводит участок обороны, который занимало в Сталинграде соединение Героя Советского Союза гвардии генерал-майора Родимцева. В глаза бросается обгоревший полуразрушенный четырехэтажный дом. В ночь на 27 сентября 1942 года четыре гвардейца во главе с сержантом Павловым отбили этот дом у фашистов.

Превратив его в опорный пункт, они держали под контролем городскую площадь и все соседние дома, мешали противнику подвозить боеприпасы и производить оборонительные работы. 58 дней героический гарнизон под командованием сержанта Я. Ф. Павлова держал оборону дома, отбивая все атаки вражеской пехоты и танков. Этот обыкновенный дом на Пензенской улице, известный ныне под названием «Дома Павлова», стал символом самоотверженной борьбы всех защитников Сталинграда.

В рамке под стеклом мы видим текст приказа товарища Сталина командующему Сталинградским фронтом. Он гласит: «Требую, чтобы вы приняли все меры для защиты Сталинграда. Сталинград не должен быть сдан противнику».



Скульптура К. Покорного «Братство».



Уличные бои в Сталинграде. Минометный расчет ведет огонь по противнику.

И тут же, рядом, помещено письмо товарищу Сталину, которое подписали 25 000 защитников Сталинграда. Это — торжественная клятва не щадить своей жизни для победы над врагом. «Под Вашим руководством, — писали И. В. Сталину воины Сталинградского фронта, — отцы наши победили в царькинской битве, под Вашим руководством победим мы и теперь в великой битве под Сталинградом!».

Клятва эта была свято выполнена. Военный гений товарища Сталина привел наши войска к победе, которой еще не знала история войн. Гитлеровцы потеряли 300-тысячную армию. «Сталинград, — говорит товарищ Сталин, — был закатом немецко-фашистской армии. После сталинградского побоища, как известно, немцы не могли уже оправиться».

Схемы, чертежи, карты, тексты, боевые приказы, собранные в музее, рассказывают о других больших сражениях Великой Отечественной войны — о битве под Курском, поставившей немецко-фашистскую армию перед катастрофой, о десяти сталинских ударах, в ре-



«Штурм рейхстага». Картина художника В. Богаткина.

зультате которых враг был изгнан из пределов советской земли, а военные действия перенесены на территорию Германии и ее союзников. Наглядно проследить победоносный путь Советской Армии помогает богатый иллюстративный материал. Сколько здесь собрано дорогих реликвий! Вот перед нами макет дома в селе Хорошево Ржевского района Калининской области, в котором товарищ Сталин останавливался 4—5 августа 1943 года во время поездки на фронт. Вот телеграфный аппарат Бодо-Д1 № 233. По этому аппарату товарищ Сталин передавал приказы действующим фронтам. Вот картина, запечатлевшая момент приема И. В. Сталиным в Кремле командиров партизанских отрядов. А рядом — экземпляр разработанного товарищем Сталиным Боевого Устава Пехоты. Руководя военными действиями советских Вооруженных Сил и хозяйственно-организаторской работой в тылу, товарищ Сталин продолжал огромную теоретическую деятельность, развивал также советскую военную науку.

Выполняя свою священную миссию, Советская Армия спасла народы Европы от гитлеровского порабощения. В музее собран огромный материал, свидетельствующий о том, что куда бы ни приходил советский воин, его повсюду встречали с любовью и благодарностью, как своего освободителя. В специальной витрине хранятся болгарское знамя, блюдо для «хлеба-соли» и почетная грамота, преподнесенные советской воинской части жителями сел Казичане и Кривена в знак братской дружбы болгарского и советского народов. Чешский профессор Карел Покорный создал скульптуру «Братство», изображающую встречу советского воина с чехословацким партизаном. «Мы, граждане древнего порабощенного фашизмом, а ныне опять свободного города Фридланта в Чехии, — написано на преподнесенном Советской Армии благодарственном адресе, — приносим за себя и своих детей самую горячую, самую глубокую благо-

дарность своей освободительнице — доблестной, победоносной Красной Армии, которая своей кровью возродила нашу свободу и вековые узы союза между нашими народами». Поляки, венгры, румыны, словаки, все вырванные из фашистского ига народы славят нашу армию — доблестную защитницу свободы и счастья народов.

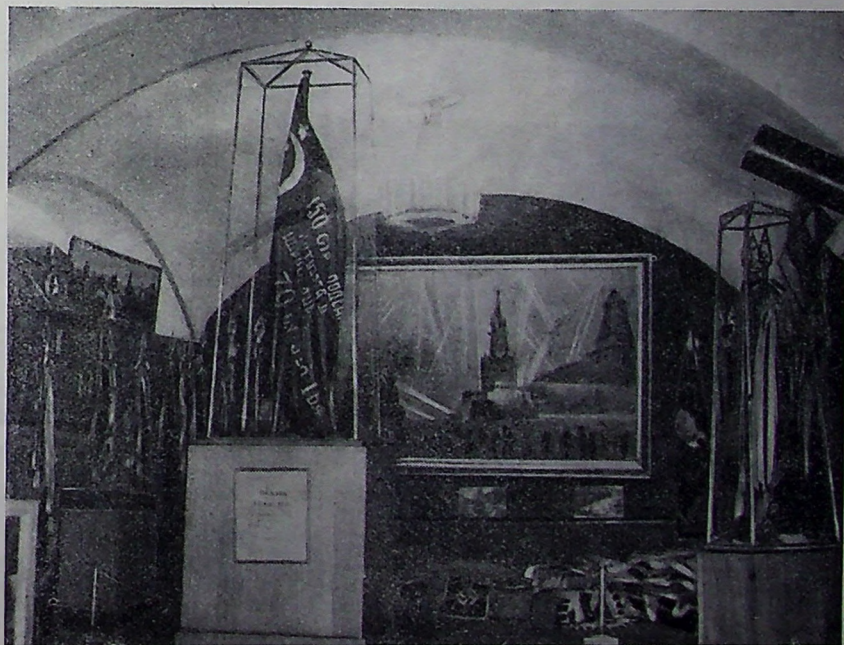
Разгромлен германский фашизм. Знамя Победы взвилось над рейхстагом. 24 июня 1945 года в Москве, на Красной площади, состоялся Парад Победы. К подножию Ленинского Мавзолея, к

ногам Советского народа Советская Армия бросила знамена разбитых ею фашистских полков и дивизий. А 2 сентября 1945 года безоговорочно капитулировала империалистическая Япония. Война, каких еще не знала история, закончилась. Победил советский общественный и государственный строй, победили наши Вооруженные Силы, победила мудрая политика коммунистической партии большевиков. «Это наше счастье, — говорил В. М. Молотов в своем докладе 6 ноября 1945 года, — что в трудные годы войны Красную Армию и Советский народ вел вперед мудрый и испытанный вождь Советского Союза — Великий Сталин. С именем Генералиссимуса Сталина войдут в историю нашей страны и во всемирную историю славные победы нашей армии».

Еще живы в памяти народов ужасы последней войны, а американско-английские империалисты разжигают пожар новой кровавой бойни. Материалы, имеющиеся в музее, рассказывают, как простые люди всего земного шара во главе с Советским Союзом срывают планы поджигателей новой войны, настойчиво борются за мир во всем мире.

Мирный созидательный труд советского народа попрежнему зорко охраняет могучая, закаленная в боях Советская Армия. На фотографиях, плакатах, картинах мы видим, как повышают свое воинское умение пехотинцы, танкисты, артиллеристы, летчики, саперы. Упорной боевой учебой они множат славные традиции. И, глядя на их спокойные, мужественные лица, на то, с каким совершенством они владеют первоклассной боевой техникой, каждый советский человек преполняется твердой уверенностью:

Наши границы неприступны!



Знаменный зал Центрального музея Красной Армии.

Выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик члены Добровольного общества содействия авиации отмечают новыми производственными достижениями и значительным подъемом авиационно-массовой работы.

МОЛОДЕЖИ—АВИАЦИОННУЮ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ

Молодежь Самаркандской области успешно овладевает авиационными специальностями. Вступив в члены Досава, колхозники Самаркандского сельского района, комсомольцы Кудратов Ташпулат, Абдулаев Амри, Джумаев Таракул, Ашуров Рашид изучили мотор и самолет. Сейчас молодые активисты передают свои знания вновь принятым членам Общества. Они помогают оборудовать авиауголки в хлопководческих бригадах, рассказывают колхозной молодежи об истории развития отечественной авиации.

В колхозах имени Жданова и имени Кагановича, Джизакского района, были организованы кружки по изучению радиотехники. Комсомольцы Назаров Юсуп, Аскарар Минзакир, Урунбаев и многие

другие молодые колхозники получили авиационную специальность.

Ученики средней школы № 32 и студенты города Самарканда Ишанкулов Мамат, Вера Панфилова, Майя Гречаник, Базаров Махмуд стали авиационными электриками. При первичной организации Досава, где председателем тов. Крепак, занимается кружок по изучению мотора «М-11».

Руководит Джизакским районным комитетом Досава офицер запаса Б. И. Удальцов, организовавший работоспособный актив, который проводит большую агитационную работу. Активистами комитета сделано 40 докладов на авиационно-политические темы, столько же лекций прочтено по истории отечественной авиации, о достижениях со-

ветского воздушного флота. Сам Удальцов выступал во многих первичных организациях с докладом «К. Э. Циолковский — основоположник реактивной техники».

Сочетая производственную работу с общественными обязанностями председателя Багшмальского районного комитета Досава города Самарканда, тов. Нестеренко оказывает постоянную помощь первичным организациям Общества в их работе. Он развивает у членов Общества интерес к авиации. При его участии на заводе приведены в порядок самолет и авиационный мотор, оборудован учебный класс.

В. Скворцов

г. Самарканд



В агитпункте избирательного участка № 7 г. Тушино Московской области.



Минск. Председатель Сталинского районного комитета Досава Г. Селиванов вручает значок Досава комсомольцу С. Усидовичу, стахановцу, слесарю Станкостроительного завода им. Ворошилова, работающему в счет 1953 года.

МОЛОДЫЕ АВИАМОДЕЛИСТЫ ЭСТОНИИ

Авиамодельный спорт — любимое занятие молодежи нашей республики. В первичных организациях Досава, а также в домах пионеров работают десятки авиамодельных кружков. Их количество непрерывно растет.

Юные авиамodelисты добились значительных достижений. Так, например, модель ученика 20-й средней школы г. Таллина Мати Кутсер на местных соревнованиях неоднократно превышала мировой рекорд. М. Кутсер принимал участие во Всесоюзных соревнованиях 1950 года и завоевал звание чемпиона СССР. Его модель достигла высоты 722 метра.

Хороших результатов добились комсомолец Корк и пионер Роосмаа. Они завоевали первенство на республиканских состязаниях. Комнатная модель члена Таллинского аэроклуба Г. Лааса продержалась в воздухе 3 минуты 19 секунд, что также является рекордом для данного класса моделей.

В дни подготовки к выборам в Верховный Совет республики авиамодельная секция Таллинского аэроклуба значительно оживила свою деятельность. Она занята сейчас подготовкой инструкторов авиамодельного спорта для школ. В план работы секции также входит организация краткосрочных курсов для

повышения квалификации инструкторского состава.

Организуя курсы, проводя лекции и доклады, оборудуя выставки, авиамodelисты Эстонской ССР тем самым стремятся еще шире распространять авиационные знания, пропагандировать авиацию среди населения.

Э. Хельме,
инструктор авиамодельного
спорта Таллинского аэроклуба

ПРИЛЕТАЙТЕ ПОЧАЩЕ!

Когда самолет ПО-2 развернулся над районным центром, все увидели на нем эмблемы Добровольного общества содействия авиации и надпись: «Агитсамолет». Приземлившись, летчик Любовицкий и техник Заславский быстро извлекли из первого отсека задней части фюзеляжа лозунги, обтянутые красной материей легкие складные стенды — плоды любовного труда инструктора Румянцева и столяра Виноградова.

Агитсамолет и его экипаж был дружно окружен избирателями. «Все на выборы!» — призывал их плакат-календарь, расположенный между стоек центроплана. Здесь же радовали взор изображенные на красной материи слова, полные горячих чувств: «Да здравствует товарищ Сталин — творец конституции победившего социализма!», «Голосуйте за великое дело Ленина — Сталина, за кандидатов блока коммунистов и беспартийных!»

Избиратели подолгу любовались красочными стендами. Первый стенд посвящен Сталинской конституции — самой демократической конституции в мире. На переднем плане — портрет творца Конституции, первого всенародного кандидата в депутаты — товарища Сталина. По сторонам размещены фотоснимки, посвященные великим правам советских граждан на труд, на отдых, на образование, на обеспечение в старости. На втором стенде под девизом — «Мы стоим за мир и отстаиваем дело мира» смонтированы политическая карта нашей Родины, схемы-карты великих строек коммунизма на Волге, Днестре, Амударье и Дону. На третьем — литература к выборам и книги по авиации. Четвертый стенд отображает историю развития авиации, показывает, что родина авиации — наша великая страна.

Почти три тысячи человек побывали у агитсамолета во время его вылетов в Ростов-Ярославский, Гаврилов-Ям, Переяславль. Жители ближайших сел и деревень, рабочие и служащие, домашние хозяйки и школьники с интересом рассматривали стенды, слушали здесь содержательные доклады и беседы. Все от души благодарили экипаж агитсамолета и ярославского лектора тов. Демина за проделанную работу.

— Прилетайте почаще! — восклицали избиратели.

К. Третьяков

г. Ярославль.

О ХОДЕ ПОДГОТОВКИ К ОТЧЕТАМ И ВЫБОРАМ

Центральный комитет Совета Досав заслушал и обсудил доклады председателей ряда республиканских, областных, районных и городских комитетов, а также комитетов первичных организаций о подготовке к отчетам и выборам руководящих органов Общества. Центральный комитет отметил, что многие комитеты своевременно начали подготовку к отчетно-выборной кампании и достигли в этом деле значительных успехов.

Заслуживает внимания работа республиканского комитета Досав Украины. Этот комитет учел положительный опыт отчетно-выборной кампании 1949 года. Он наметил ряд нужных мероприятий по подготовке к отчетам и выборам, привлек к участию в предстоящей кампании большое число работников комитетов и активистов.

Во многих районах республики созданы специальные бригады, в задачу которых входит оказание практической помощи комитетам в укреплении существующих первичных организаций, а также в создании новых. Бригады эти пропагандируют цели и задачи Общества, распространяют авиационные знания среди трудящихся, проводят большую работу по подготовке отчетно-выборных собраний и активистов.

Правильно организовали подготовку к отчетно-выборной кампании Краснопресненский районный комитет Москвы, Сталинский и Сипельниковский районные комитеты Одессы, а также Красногорский комитет Досава Московской области. Утверждены планы и графики проведения отчетно-выборных собраний и конференций. Состоялись семинары председателей первичных организаций. На собраниях первичных организаций обсуждался вопрос о том, как лучше провести отчеты и выборы.

В указанных районах значительно оживилась повседневная деятельность по пропаганде авиационных знаний. Оборудованы авиауголки, регулярно

читаются лекции и доклады, первичные организации обеспечены необходимой литературой. Создаются новые первичные организации, непрерывно растет число членов Общества.

Однако, неправильно было бы думать, что в подготовке к отчетно-выборной кампании все обстоит благополучно. В этом важном деле и по настоящее время имеются существенные недостатки, которые необходимо устранить как можно скорее.

Совершенно нетерпимое положение создалось в Курском областном комитете (председатель — тов. Малютин).

В нарушение постановления ЦК Совета Досав от 17 ноября 1950 года Курский областной комитет решил начать отчетно-выборные собрания в первичных организациях 10 января 1951 года. Вся подготовительная работа к предстоящей кампании ограничилась там составлением плана и, по существу, была пущена на самотек.

Обком сделал попытку провести совещание председателей районных комитетов. Однако, на него явилась только одна треть вызванных. Совещание было проведено формально, оно не принесло никакой пользы в деле подготовки к отчетам и выборам. Чтобы исправить создавшееся положение, областному комитету следовало провести кустовые совещания, для оказания практической помощи послать в районы работников областного комитета и аэроклуба. Всего этого не было сделано.

Курский областной комитет плохо заботится об организации агитационно-массовой и пропагандистской работы, о распространении авиационных знаний среди членов Досава и населения. Лекции и доклады читаются от случая к случаю, не оборудованы авиационные выставки и витрины. Некоторые районные комитеты (например, Курский городской, Фатежский, Обоянский) край-

не слабо используют средства наглядной агитации.

Многие перечисленные недостатки в работе Курского обкома Досав характерны и для деятельности республиканского комитета Эстонской ССР, а также для ряда других республиканских, краевых и областных комитетов Общества.

Центральный комитет Совета Досав постановил рекомендовать республиканским, краевым и областным комитетам в ходе подготовки к отчетно-выборной кампании использовать положительный опыт республиканского комитета Досава Украинской ССР.

Республиканские, краевые и областные комитеты обязаны обсудить на своих заседаниях ход подготовки к отчетам и выборам руководящих органов. При этом должны быть учтены серьезные недостатки, допущенные Курским областным и Эстонским республиканским комитетами. Следует принять самые решительные меры для устранения недочетов в подготовительной работе, обнаруженных на местах.

ЦК Совета Досав отменил постановление Курского областного комитета о проведении отчетно-выборных собраний первичных организаций с 10 января, ввиду явной неподготовленности к этому мероприятию. Он обязал Курский областной и Эстонский республиканский комитеты в кратчайший срок устранить отмеченные недостатки и в дальнейшем в своей работе строго руководствоваться постановлением ЦК Совета Досав от 17 ноября 1950 года.

Председатель Курского областного комитета тов. Малютин и председатель Эстонского республиканского комитета тов. Ломан предупреждены о том, что если они не выправят положение, ЦК Совета Досав не будет рекомендовать их для избрания в новый состав комитетов.



Отчетно-выборное собрание членов Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. С годовым отчетом выступает начальник Центрального аэроклуба Герой Советского Союза В. А. Смирнов.

ОРГАНИЗАЦИИ ДОСАВ БЕЛОРУССИИ ПЕРЕД ВЫБОРАМИ

А. МОЗГОВОЙ

председатель Республиканского комитета Досав Белорусской ССР.

Постановление ЦК Совета Досав о подготовке и проведении отчетно-выборной кампании белорусские организации Общества восприняли как боевую программу действий. Осуществляется развернутый план мероприятий, в котором определены конкретные обязанности каждого члена Республиканского комитета Досав.

Особое внимание мы уделяем практической помощи областным и районным комитетам. По вопросам подготовки и проведения отчетно-выборной кампании проведены совещания с председателями областных, районных комитетов и первичных организаций. Областные и районные комитеты проводят собрания актива, на которых обсуждаются вопросы улучшения деятельности первичных организаций.

Развертывается агитационно-пропагандистская работа. Проводятся заседания секций по пропаганде авиации при областных комитетах, совещания лекторских групп при райкоммах.

На расширенном заседании Республиканского комитета совместно с активом, обсуждено как и когда лучше проводить отчетно-выборные собрания в первичных организациях. Теперь члены Совета Досав Белоруссии выехали в области, где они избирались, для оказания практической помощи комитетам в подготовке и проведении отчетно-выборных собраний и конференций.

Комитеты основательно занялись укреплением первичных организаций. Они наводят порядок в учете членов Общества, в приеме членских взносов, улучшают пропаганду авиационных знаний среди населения, повышают качество учебы в кружках, на курсах, в аэроклубах. В Кагановичском районе гор. Минска (председатель комитета тов. Козлов) организовано изучение членами Общества Устава и инструкции по выборам руководящих органов Досав. Подготовка к отчетам и выборам сопровождается здесь ростом первичных организаций и массовым вступлением населения в члены Общества. Недавно в школе ФЗО № 25 была прочитана лекция о деятельности и задачах Досав. Заинтересовавшись воздушным спортом, учащиеся сразу же после лекции вступили в Досав. В школе создана первичная организация, избран комитет во главе с учащимся тов. Ковчур. Всем, вступившим в Досав, вручены членские билеты.

Хорошо ведут воспитательную работу с членами Общества также Дрогичинский районный комитет Досав, Пинской области (председатель тов. Сапчик) и Полоцкий городской комитет.

Республиканский комитет много внимания уделяет отстающим организациям. В ходе подготовки к отчетам и выборам мы тщательно проверим работу отдельных комитетов. В результате такой проверки вскрыты серьезные недостатки в

деятельности Бобруйского областного комитета Досав, возглавляемого тов. Колосовым. Обком плохо руководил районными организациями, не помогал председателям комитетов — общественникам. Это привело к тому, что авиационно-массовая работа с членами Общества находится здесь в запущенном состоянии. Например, в Октябрьском районе, где председателем комитета тов. Шилень, членов Общества мало. Авиационных кружков в районе нет. Тов. Шилень не потрудился даже выдать членские билеты и принять членские взносы. Плохо организован прием членских взносов и в Витебском областном комитете (пред. тов. Смирных).

Республиканский комитет принимает меры к тому, чтобы в оставшееся до отчетов и выборов время широко развернуть авиационную работу в отстающих организациях, помогает им занять подобающее место в ряду других передовых организаций Досав Белоруссии.



На городских состязаниях комматных авиамodelей 1951 г. в Москве. Слева направо: участники состязаний комсомольцы Ина Каурова — участница 7 класса 543 школы, Виталий Воробьев — ученик 9 класса 238 школы и Леонид Родэ — ученик 8 класса 254 школы.

НА ПОДЪЕМЕ

С каждым днем все шире разворачивается подготовка к отчетам и выборам руководящих органов Добровольного общества содействия авиации в Ульяновской области. Местные комитеты и многочисленный актив, добиваясь того, чтобы отчеты и выборы прошли на высоком идейно-политическом уровне, включились в подготовку к ним под знаком оживления авиационно-спортивной работы, подтягивания отстающих низовых коллективов до уровня передовых. На фабриках и заводах, в городах и селах, повсеместно налаживается учет членов Общества, создаются новые первичные организации и авиационные кружки. Сотни трудящихся области вступают в Досав.

Оживленно идет подготовка к отчетам и выборам в первичных организациях Гурьевской средней школы (председатель комитета тов. Гаврилов), фабрики имени Гладышева (председатель комитета старшина запаса тов. Жбанов) и центральных авторемонтных мастерских г. Ульяновска (председатель комитета бывший член «Добролета» тов. Булавкин). Жизнь здесь бьет ключом. Регулярно занимаются авиационные кружки, проводятся общие собрания, своевременно собираются членские взносы. Председатели комитетов навели в своем организационном хозяйстве образцовый порядок. Сейчас они с помощью активистов заканчивают подготовку отчетных докладов.

Большой подъем наблюдается и в других организациях. В Барышском районе почти все члены Досав занимаются авиационной учебой. Там создано более тридцати кружков по изучению авиамodelей, парашюта, авиационного двигателя и самолета.

Подготовка к отчетам и выборам вызвала у трудящихся области еще больший интерес к авиации. Стать пилотом, планеристом, парашютистом или другим авиационным специалистом — мечта многих. И патриоты воздушного спорта приобретают авиационные специальности помимо кружков — на курсах и в аэроклубах. Сейчас в области разрастается патриотическое движение юношей и девушек за овладение несколькими авиационными специальностями. Работники Барышского ремонтного завода тт. Хабаров и Каштанов, рабочие фабрики имени Свердлова тт. Фионов и Никитенко уже овладели двумя авиационными специальностями. Слесарь строительного треста № 39 тов. Никифоров и слесарь автозавода имени Сталина тов. Кислов, овладев самолетом и мотором, учатся в аэроклубе на планеристов. Учащиеся тт. Цветков и Егоров, киномеханик тов. Рудковский и другие, получив в аэроклубе знания планеристов, сейчас овладевают мастерством пилота.

Чем меньше остается времени до дня отчетов и выборов, тем оживленней и интересней становится работа в первичных организациях нашего Общества. И мы принимаем меры к тому, чтобы этот подъем непрерывно нарастал.

Н. Красников,
председатель Ульяновского
областного комитета Досав

Насущные задачи Общества

В СВОЕМ ПОСТАНОВЛЕНИИ от 18 января 1951 года Центральный комитет Совета Досав отметил, что большинство комитетов провело в 1950 году большую работу по дальнейшему укреплению Общества и его основы — первичных организаций. Оживилась деятельность кружков по изучению авиационного мотора, самолета, планера, парашюта. Развивается авиационный, планерный, парашютный и авиамодельный спорт.

Члены Досава показывают образцы стахановского труда на фабриках и заводах, в колхозах и совхозах. Вместе со всеми советскими людьми они настойчиво борются за выполнение и перевыполнение народно-хозяйственных планов.

Основными достижениями Общества являются рост сгорядов, повышение качества организационно-массовой и агитационно-пропагандистской работы. Пропаганда авиации в нашей стране приобрела массовый размах. Этому в большой степени способствуют установление тесной связи с отделениями Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний, организация постоянных и передвижных авиационных выставок, использование в целях пропаганды печати и радио.

Значительных успехов добились спортсмены.

Однако наряду с достижениями, в работе ряда республиканских, краевых и областных организаций Общества в 1950 году имелись крупные недостатки. Ослабление внимания к организационно-массовой работе привело к тому, что многие первичные организации недостаточно активно участвуют в решении стоящих перед Обществом задач. В практике некоторых комитетов укоренились канцелярско-бюрократические методы руководства. Кое-где еще слабо используются средства наглядной агитации, снизились требования к ее идейному содержанию и качеству.

Эти недостатки привели к тому, что в ряде мест замедлились темпы роста первичных организаций. Имеются еще предприятия, колхозы, где первичные организации до сих пор не созданы.

Центральный комитет Совета Досав наметил ряд важнейших задач, решение которых должно привести к устранению имеющихся недостатков, к подъему на новую, высшую ступень всей деятельности Общества.

ЦК Совета Досав обязал председателей областных, краевых и республиканских комитетов обеспечить активное участие всех организаций и членов Общества в подготовке и проведении выборов в Верховные Советы союзных и автономных республик. Организационная и пропагандистская работа в Обществе должна органически увязываться с жизнью всего советского народа.

Большое внимание уделяется в постановлении отчетам и выборам руководящих органов Досава. Они должны быть проведены на высоком идейно-политическом уровне и в установленные сроки. Оживление работы в период отчетно-выборной кампании следует использовать для ликвидации выявленных недостатков.

Важнейшей задачей является организационное укрепление и активизация работы первичных организаций. Каждое общее собрание первичной организации необходимо превратить в школу для членов Общества. Собрание должно развивать в них самостоятельность, воспитывать чувство личной ответственности за состояние дел в своей организации.

Во всех звеньях Общества необходимо установить четкий контроль, систематически заслушивать доклады председателей

комитетов районных и первичных организаций. Нельзя забывать, что успех в работе может быть достигнут лишь при условии широкого развертывания большевистской критики и самокритики.

Большие задачи стоят перед Обществом в области пропаганды авиации и распространения авиационных знаний.

Пропаганда авиации должна быть целеустремленной и систематической. Ее следует развертывать в первичных организациях предприятий, колхозов, учебных заведений и учреждений.

Одним из основных методов пропагандистской работы являются лекции, доклады и беседы на авиационные темы. Здесь организациям Досава большую помощь могут оказать местные отделения Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний.

Большую роль в пропаганде авиации играют секции и лекторские группы при районных, городских и областных комитетах Досава. Следует улучшить руководство ими, регулярно проводить семинары и совещания лекторов и руководителей секций. Каждый доклад, каждая лекция и беседа должны проводиться на высоком идейно-теоретическом уровне, отличаться доходчивостью и яркостью изложения материала. Там, где секций и лекторских групп еще нет, их необходимо создать до 1 июня 1951 года.

Комитеты Досава обязаны добиваться регулярного проведения занятий в кружках и на курсах. Должен быть установлен постоянный контроль за качеством занятий, а также за соблюдением всех требований программы обучения.

Качество занятий во многом зависит от умения и опыта преподавателей. Вот почему должна быть организована систематическая подготовка руководителей кружков и инструкторов-общественников. С ними надо регулярно проводить семинары, методические занятия. Опыт работы лучших преподавателей должен обобщаться и распространяться во всех кружках и на курсах. В самый короткий срок надо создать учебные классы, полностью оборудовать их пособиями и экспонатами. Большое внимание должно быть также уделено расширению сети авиамодельных кружков при первичных организациях Досава, домах и дворах пионеров, детских технических станциях, парках культуры, рабочих и колхозных клубах.

Чтобы улучшить работу учебных организаций, необходимо избирать Советы клубов, создать авиационно-массовые и спортивные секции. К работе в них следует привлечь широкий актив.

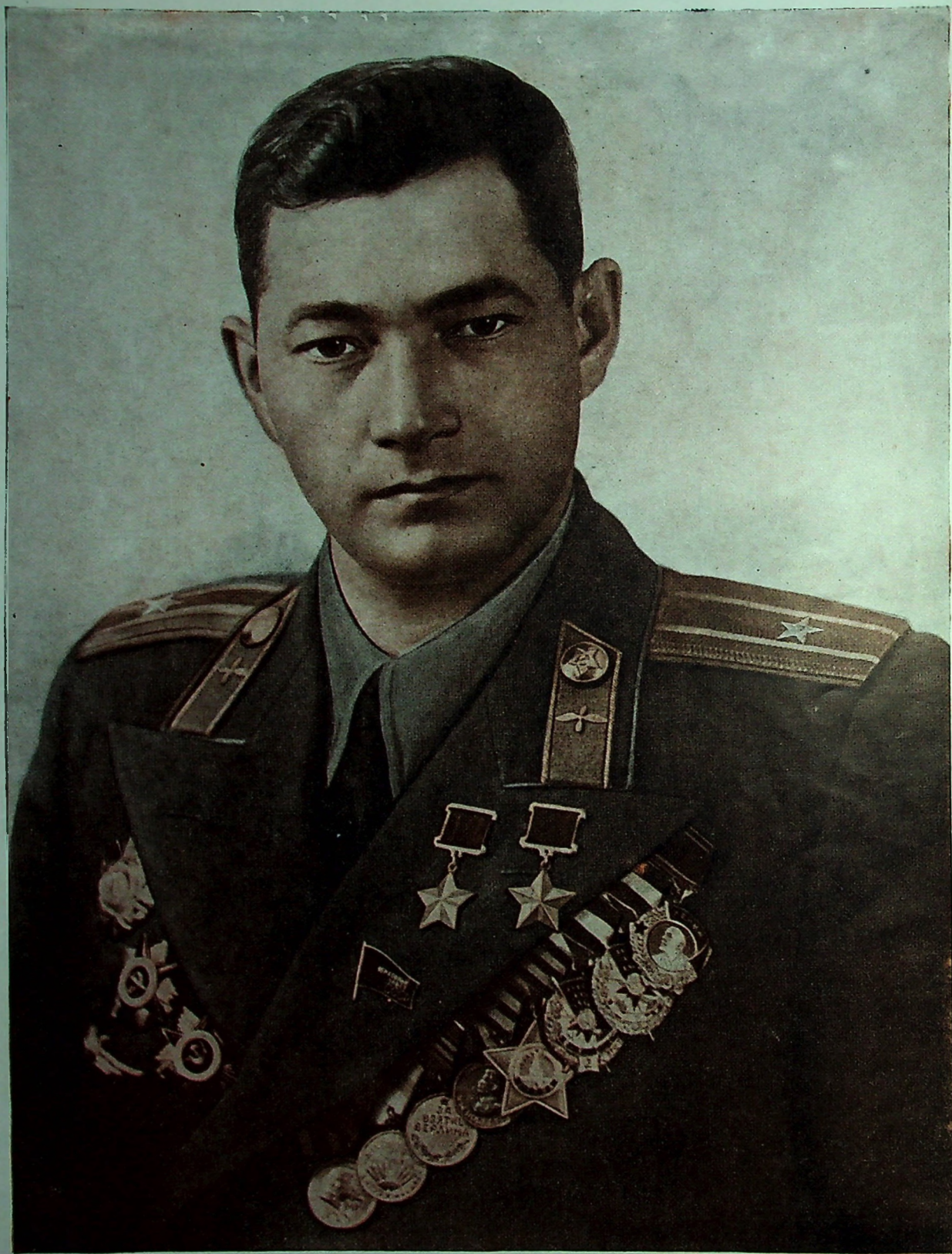
Стоящие перед Обществом задачи требуют наличия постоянных кадров, имеющих хорошую политическую подготовку, в совершенстве знающих свою специальность. Работники Досава обязаны непрерывно повышать свой идейно-политический уровень, обогащать свои специальные знания. Следует систематически проводить семинары, учебные сборы и инструкторские совещания, оказывать постоянную помощь в учебе.

Огромную роль в улучшении работы Досава призван сыграть актив. Поэтому расширять актив — важнейшая обязанность комитетов. При комитетах должен быть создан институт внештатных инструкторов, что позволит значительно улучшить руководство первичными организациями Общества.

Выполнение поставленных задач обеспечит еще больший подъем всей работы Общества.



*Дважды Герой Советского Союза майор Виталий Иванович Попков.
В 1940 году тов. В. И. Попков окончил учебу в Московском аэроклубе.*



Дважды Герой Советского Союза майор Талгат Якубекович Бегельдинов.
Тов. Т. Я. Бегельдинов учился в Смоленском аэроклубе,



Дважды Герой Советского Союза подполковник Анатолий Константинович Недбайло. В 1941 году тов. А. К. Недбайло окончил аэроклуб.



Дважды Герой Советского Союза подполковник Григорий Флегонтович Сивков.

Характер советского летчика

В. ВИКТОРОВ

СКОЛЬКО лет прошло с того весеннего дня, когда Григорий Сивков совершил свой последний боевой вылет? А он все такой же подтянутый, настороженный, словесно попрежнему за дверью слышится попискивание рации и шорох карт, и каждую минуту может прозвучать голос командира: — «По машинам».

9 мая 1945 года Сивков вылетел на своем «Иле», потому что немцы нарушили условия капитуляции. Ему, штурману полка, дано было задание перекрыть пути вражеским частям. Машина шла над узкими ущельями и навстречу привычно неслась дорога, забитая солдатами, грузовиками, орудиями, танками. Вот и головная машина, и рука летчика привычно легла на бомбовую кнопку...

Так где-то в Альпах разорвалась последняя бомба, сброшенная Сивковым.

Да, с войной было покончено. Желанная победа, к которой Григорий Сивков стремился так упорно, сражаясь над Донбассом, Таманью, Севастополем, над Карпатскими взгорьями и кварталами Будапешта, была, наконец, достигнута. Сколько проведено боев? Разве сочтешь число яростных штурмовок?

«Чем же заниматься дальше? — спросил себя Григорий Сивков. И, не задумываясь, ответил: — Конечно, надо продолжать учиться».

Таков уж характер советского летчика. Кто связал свою жизнь с авиацией, непрерывно, неустанно стремится открывать новые для себя области, обогащать свои знания, учиться, учиться, учиться. А Григорий Сивков еще шестнадцать лет тому назад избрал своей специальностью авиацию.

Он жил тогда вместе с родными в деревне Мартыново, недалеко от города Молотова, на Урале. Учился в школе, помогал родителям и, если видел иногда самолеты, то только высоко в воздухе, летящими неведомо куда.

Какими же путями четырнадцатилетний колхозный паренек пришел в авиацию? Это были все те же пути, по которым идет сейчас наша молодежь, жадная к знаниям, неутолимая в учебе. Когда была окончена семилетка, колхозные ребята задумались о дальнейшей своей жизни. И однажды, сверстники Гриши Сивкова вернулись из Молотова с волнующим сообщением: «подали бумаги в авиационный техникум. Подавай ты тоже».

— А чему же там учат? — спросил Сивков. — Летать, что ли?

— Нет, там учат не летать, а строить самолеты. Что, разве плохо?

— Нет, не плохо. Конечно, очень интересно строить такие машины.

И вот уже сданы экзамены. Григорий Сивков переехал жить и учиться в большой город. Он должен был получить специальность техника по термобработке металла. И, как знать, пожалуй, был бы Григорий Сивков сейчас почтенным инженером, если бы, еще будучи студентом 2-го курса авиатехникума, как-то случайно не наткнулся на объявление, прибитое к дверям. Объяв-

ление сообщало, что все студенты могут вступать в члены аэроклуба.

— И каждый может притти и записаться? — спросил Сивков.

— Да, может, — ответили ему.

Группа студентов прошла комиссию и начала занятия в аэроклубе. Инструктор клуба Григорий Сирицкий сперва знакомил новичков с устройством самолета, с мотором, а о полетах не было и речи. Но однажды несколькими отличникам, в числе которых был и Сивков, разрешили в качестве пассажиров подняться в воздух. Приземлился Сивков с твердым решением обязательно стать летчиком.

В 1938 году Григорий Сивков уже летал самостоятельно, все более уверенно чувствуя себя в воздухе. Когда он в следующем году окончил техникум, то был уже опытным летчиком-спортсменом, ему даже предложили остаться в клубе инструктором. Но у Сивкова были другие планы. Он решил совершенствовать полученные в аэроклубе знания. И, проработав несколько месяцев на заводе, Сивков стал курсантом военного училища.

Перед войной он получил звание младшего лейтенанта. Но и тогда молодой летчик не перестал учиться. Сперва он учился летать на скоростных бомбардировщиках, а когда грянула Великая Отечественная война, когда пришло время пустить в дело полученные знания, Сивков пересел из кабины бомбардировщика в кабину штурмовика.

Когда Сивков впервые увидел на аэродроме эту закованную в броню, грозную машину, он долго ходил вокруг, присматриваясь к ней. Придется серьезно учиться! Ведь для того, чтобы хорошо использовать это новое оружие, надо было прекрасно его знать. Он вел свой «Ил» на бреющем полете, грошил вражеские колонны, артиллерийские позиции, отбивался от вражеских истребителей.

Штурмовик требовал от летчика исключительного самообладания, несокрушимого хладнокровия, высокой техники.

В первом же боевом вылете в машине Григория Сивкова был перебит маслопровод. Он совершил вынужденную посадку, сам устранил повреждение и снова поднялся в воздух. Сколько раз на него наседали вражеские истребители, осыпали огнем зенитки! Осколки, как стальной град, стучали по бронированной кабине.

Во время ожесточенного сражения в Донбассе, Сивков был ранен в голову, но дотянул до аэродрома, пролежал месяц в госпитале и снова сел в кабину самолета.

С каждым днем, с каждым вылетом он чувствовал себя все увереннее, и с каждым днем перед ним раскрывались все новые замечательные свойства штурмовика. Недавно враги так боялись «Илов» и называли их «черной смертью».

Эскадрилья Григория Сивкова уничтожала фашистские танки под Дзавджикау, сокрушала «голубую линию»

немцев в Тамани, громила вражеские артиллерийские батареи и топчила транспортные пути врага в сражении за Севастополь...

В 1944 году испытанному штурмовику Григорию Сивкову было присвоено звание Героя Советского Союза, а в августе 1945 года вторая золотая медаль украсила его грудь.

Дважды Герой Советского Союза подполковник Григорий Сивков был зачислен слушателем Военно-воздушной инженерной академии имени Жуковского. И вот снова лекции, зачеты, лаборатории. А в свободное время Григория Сивкова можно было встретить на аэродроме Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Какой летчик может жить без полетов?

Прошедшим летом Григорий Сивков поехал в отпуск домой, в родные, прикамские места, проводить мать, подышать воздухом своей юности...

Над городом Молотовым кружились спортивные самолеты местного аэроклуба. И на одно мгновение знаменитому летчику показалось, что он наблюдает за полетом другого молодого Гриши Сивкова, колхозного паренка, из деревни Мартыново.

Как волновал его этот привычный, прерывистый рокот «По-2», с которым навсегда связана для него радость первого полета.

Тут все возвращало Григория Флегонтовича к далеким юношеским годам: аэроклуб, авиатехникум, загорелая, оживленная молодежь. Он невольно вглядывался в лица, искал знакомых, забывая, что его ровесники уже давно покинули родное гнездо.

Три брата жили в городе, — один работал бригадиром на заводе, другой техником, третий топографом, а четвертый, младший брат — служил в штурмовой авиации стрелком-радистом. Мать-старушка попрежнему жила в деревне, в том самом доме, где родились ее сыновья. И вот один из них, самый знаменитый, за которого она так тревожилась в долгие годы войны, Гриша, приехал повидаться с ней. Какой это был праздник для нее, для всей родни, для всей деревни. Сколько было разговоров о прожитом, о теперешней жизни в Москве, о дальнейших планах. Скромный, неразговорчивый по натуре, Григорий Флегонтович только хмурился. Он не любил всей этой суеты вокруг себя и когда однажды солнечным тихим утром мать сказала ему: — Гриша, сходи туда?.. — он нахмурился и хотел было отказаться, но сдержался и только молча кивнул головой.

Сивков знал, что московский скульптор Шильников по государственному заказу сделал его скульптурный портрет. Знал он также, что этот бюст, — как это положено Указом Президиума Верховного Совета СССР — установлен на его родине, в деревне Мартыново.

Мать писала ему, как торжественно открыт был бюст, как вокруг него разбили скверик. Теперь она хотела по-

(оконч. на 14 стр.)



МАЛЕНЬКИЙ светложелтый «Москвич», скрипя тормозами, остановился у здания областного аэропорта. Из автомобиля вышел полный, небольшого роста человек в бобриковом пальто с поднятым воротником и в шапке-ушанке. Круглое лицо его, на котором выделялись большие голубые глаза, было простым, добродушным. Множество морщин на лбу и возле рта свидетельствовало, что человеку по меньшей мере за пятьдесят, хотя движения его легки и энергичны. В руках он держал желтый портфель, альбом наглядных пособий и еще какой-то большой рулон. Войдя к дежурному по аэропорту человек назвал себя.

— Ваш самолет готов, — приветливо улыбаясь, сказал ему дежурный. — Но я должен вас огорчить. Видите ли, последняя сводка погоды... одним словом, вылет задерживается.

— Надолго? — в голосе человека почувствовалось беспокойство.

— На час, может быть, на два. Да вы не волнуйтесь. Ведь вам в «Новую жизнь». Успеете. А пока отдохните тут и, указав в сторону дивана, дежурный вышел.

Когда же спустя минут сорок он снова вернулся в диспетчерскую, он застал пассажира за необычным занятием. Уткнувшись в газету, тот, морща лоб, что-то бормотал про себя, записывал, затем вскакивал и подбегал к карте, расстеленной на столе (большой рулон оказался ничем иным как политической картой мира), затем снова углублялся в чтение.

Дежурный негромко кашлянул.

— Ах, это вы! — заметил, наконец, вошедшего, проговорил толстяк. — Извините, пожалуйста, что я здесь как дома

РАССКАЗ

расположился. Уж такая привычка нехорошая.

— А мне кажется, даже очень хорошая! — от души рассмеявшись, сказал дежурный. — Мы, летчики, тоже народ... — он хотел было заговорить о летчиках, но, поймав на себе нетерпеливый взгляд чудаковатого пассажира, сказал серьезно: — Погода улучшается. Правда, по маршруту облачность, местами довольно низкая, но лететь можно. Разрешите сделать пометку на командировке?

Дежурный внимательно прочел удостоверение.

— То-то я смотрю, что вы как будто к выступлению готовились. Карта, газеты... Значит, вы лектор?

— Угадали, молодой человек, только наполовину.

— Как так?

— Да уж так, — загадочно ответил тот, скрывая улыбку, и вдруг заторопился. — Ну где же ваш самолет? Можно трогаться? — И, поспешно уложив вещи, он вышел вслед за дежурным.

...Вскоре самолет, подняв за собой целое облако снежной пыли, плавно оторвался от земли и, сделав круг над аэродромом, взял курс на север.

Петр Николаевич Добряков говорил правду, назвав себя лектором только наполовину, то-есть не по профессии, а нештатным. Бывший преподаватель, он работал инспектором областного отдела народного образования. Но, пристрастившись в свое время к пропагандистской работе, Добряков пользовался каждым случаем, каждым свободным часом, чтобы собрать людей в кружок, рассказать им о событиях в стране и за рубежом, поговорить о делах, планах на будущее. Будучи членом Общества по распространению политических и научных знаний,

он читал лекции и доклады, проводил беседы. Петр Николаевич часто бывал в различных уголках области, встречался с людьми всех возрастов и профессий, собирал богатый материал об их жизни и работе, который использовал в своих докладах.

Теперь Добряков летел в самый отдаленный район — Заозерный, где он должен был выступить перед колхозниками с лекциями о Сталинской Конституции, международном положении, пренесть беседы о предстоящих выборах в Верховный Совет республики.

«ПО-2» летел на небольшой высоте. Внизу виднелась железная дорога, по которой в ту и другую сторону шли поезда. Рядом с дорогой вылась притча безымянной речушки. Но вот и дорога и речушка вдруг свернули направо и затем вовсе исчезли из вида. Остался один лес — угрюмый, таинственный, словно океан перед штормом. Вскоре, однако, оказалось, что и лес живет своей большой жизнью. В дебрях и лесосеках электропилилки валяли деревья. Лесные великаны медленно, словно нехотя, падали на землю, вздымая огромные фонтаны снега. Десятки тракторов, похожие на огромных черепах, тащили за собой столетние сосны и ели; подъемные краны и лебедки укладывали древесину в штабели. Красивые, аккуратные поселки лесорубов виднелись под самолетом.

Вдруг Петр Николаевич почувствовал, как машину стало бросать, сначала едва заметно, затем все сильнее и сильнее — то вверх, то вниз, то в стороны. Темные, хмурые облака порю обволакивали ее и тогда казалось, что она плывет в какой-то мутной, сырозатой мгле. Видимость ухудшилась, уже нельзя было разобрать, что делалось внизу. Внезапно повалил снег — густой, крупными хлопьями.

Болтанка усиливалась. Машину, как перышко, то неудержимо тащило вниз, и тогда Петр Николаевич отделился от сиденья, то подбрасывало на десятки метров вверх, и тогда его с силой прижимало к сиденью.

— Идем на вынужденную, — сквозь свист ветра скорее почувствовал, чем разобрал слова летчика Добряков. И

(окончание)

сидеть там рядом со своим сыном. Ну как ей можно было отказать в этом? И, присев на скамеечку около притихшей старушки, которая никак не могла свыкнуться с этим удивительным событием, Сивков смотрел на бронзовое лицо скульптуры и думал: «Неужели это я...

Неужели это мне?»

И снова задает себе вопрос Григорий Сивков, все тот же вопрос, который он задавал, окончивая авиатехникум, получая свой первый диплом летчика в аэроклубе, вернувшись из последнего боевого вылета: где учиться дальше?

как ни серьезно было положение, он с сожалением подумал о том, что лекция, к которой так долго и тщательно готовился, сорвется. Петр Николаевич ждал, что самолет вот-вот врежется в какой-то темный предмет, маячивший впереди, но машина прошла выше его, затем куда-то провалилась вниз, стукнулась о землю и, пробежав цемного, остановилась.

Когда с помощью летчика Добряков, пытая и отдуваясь, выбрался из кабины, то увидел, что от села, расположенного за соседним оврагом, к ним спешили местные жители, бежала ватага ребятнишек.

— Что произошло, молодой человек? — как можно хладнокровнее спросил Добряков пилота, хотя еще не совсем оправился от пережитого и полез в карман за платком, чтобы отереть с лица обильно выступивший пот. — Непредвиденная задержка? Ай-ай-ай, — и он сокрушенно покачал головой. — Ночевать придется?

— Придется часа два подождать, — спокойно ответил тот. — Видите, как метет. Да мотор надо посмотреть.

— Что у вас случилось? Мы поможем, — последние слова принадлежали высокому курчавому пареньку. — Я механиком на электростанции работаю, кроме того, окончил кружок мотористов. Помогу с радостью.

— Вот и договорились, — весело крикнул летчик. — Подходи и помогай. — И они вдвоем принялись за работу.

Петр Николаевич тоже хотел принять в ней участие, но, почувствовав, что только мешает другим, отошел к группе колхозников, о чем-то оживленно между собою беседовавших.

— Народ весь в клуб собрался, а ее все нет и нет, — говорил низкорослый крестьянин, скручивая цыгарку.

— Застряла где-нибудь. Возле Рождественки дорогу замело, сугробы метровые, — отвечал ему кто-то басом.

— А картина, говорят, интересная — «Далеко от Москвы».

— Да, не повезло нам в это воскресенье.

Петр Николаевич догадался, что люди говорят о кинопередвижке, которая уже должна была быть в селе, но, видимо, где-то застряла в пути.

— А народ весь в клубе, говорите? — спросил он того, кому принадлежал бас. — А? — и насторожился.

— В клубе. Вот уже минут сорок — и все не расходит.

Добряков сорвался с места, побежал к пилоту.

— Слушайте, молодой человек, чувствую, что я вам не нужен. Два часа — это большое время. Я успею побывать в селе, — быстро заговорил он.

— А что у вас там? Да, впрочем, идите. Только не задерживайтесь. — Заметив, что пассажир уносит свои вещи, крикнул вдогонку: — уж не невесте ли подарки? — и рассмеялся.

— Ладно, ладно, — проворчал Добряков, ухмыляясь про себя, и, о чем-то быстро переговорив с колхозниками, направился вместе с ними в село.

Прошел час. Мотор был проверен. Метель стала утихать.

— Ну, я пойду, а то и так задержался, — сказал механик, когда самолет, наконец, был полностью подготовлен к вылету и, крепко пожав руку летчику, направился на электростанцию.

Прошло еще полчаса. Добряков не возвращался.

— А ну слетай до села, — попросил пилот одного из мальчуганов, гурьбой окруживших самолет. — Мой пассажир совсем задропал. Пусть быстрее идет, а то без него улеу.

Малыш, польщенный тем, что летчик обратился именно к нему, а не к другому, шмыгнул носом от удовольствия и что есть духу побежал в село.

Но прошли и вторые полчаса. Ни пассажир, ни посланный за ним мальчик не возвращались.

— Уж не случилось ли что-нибудь, — с тревогой подумал летчик. — Через час — полтора и вылетать будет поздно. Неужели нити самолета? А ведь придется, — и он, попросив, чтобы ребятнишки не отходили от самолета, отправился на поиски пропавшего пассажира.

Летчик зашел в правление колхоза, но там, кроме глухого старика дежурного, никого не было. Тогда он посту-

чался в соседний дом. Но тоже напрасно — на его стук никто не откликнулся.

— Что за напасть такая, — все больше расстраиваясь, пробормотал он и, машинально свернув в соседнюю улицу, вдруг увидел, что возле двухэтажного кирпичного здания толпились ребятнишки.

— Что здесь происходит, ребята? — обратился летчик к черноглазому шустрому паренку, который, только что выскочив из помещения, что-то с жаром рассказывал обступившим его сверстникам.

— Лекция, ух, интересная... — волнуясь, ответил тот. — Насчет выборов. Как у нас, значит, в СССР выбирают, ну и у них, в Америке, — и он негодуяюще махнул рукой. — А сейчас про то, как во Франции девушку в тюрьму посадили. Она на рельсы легла, чтобы не дать пройти эшелону с американским оружием. Под поезд легла, не побоялась. Вот здорово! Правда, дяденька!

— Правда, — согласился пилот. — А кто лекцию читает? Из учителей кто-нибудь?

— Не-ет, не здешний. Из области, говорят, у него и карта своя огромная. На самолете к нам специально прилетел...

— На самолете? — изумился летчик. — Низенький такой, толстый — и, не дождавшись ответа, он бросился к подъезду. Но в это время дверь распахнулась и из клуба повалил парод.

— Получше передвижки будет, — тут и там раздавались восхищенные голоса. — Вот говорит, так говорит. Век бы слушал.

— Слушать мало — делать надо, — громче всех сказал кто-то. Мир сохранить — не репу сеять. Борьаться за него надо — вот что... Трудом ударным!

— Дело говоришь, Савельич, — поддержали того. — Дело.

— А не послать ли нам завтра в лес дополнительную бригаду лесорубов и возчиков, — предложил мужик в заячьем треухе. — Люди у нас свободные есть. Глядишь, задание-то и перекроем раза в два. Подарок ко дню выборов сделаем. Как вы, товарищи члены правления, на это смотрите?

— Правильно! Послать! Так и сделаем.

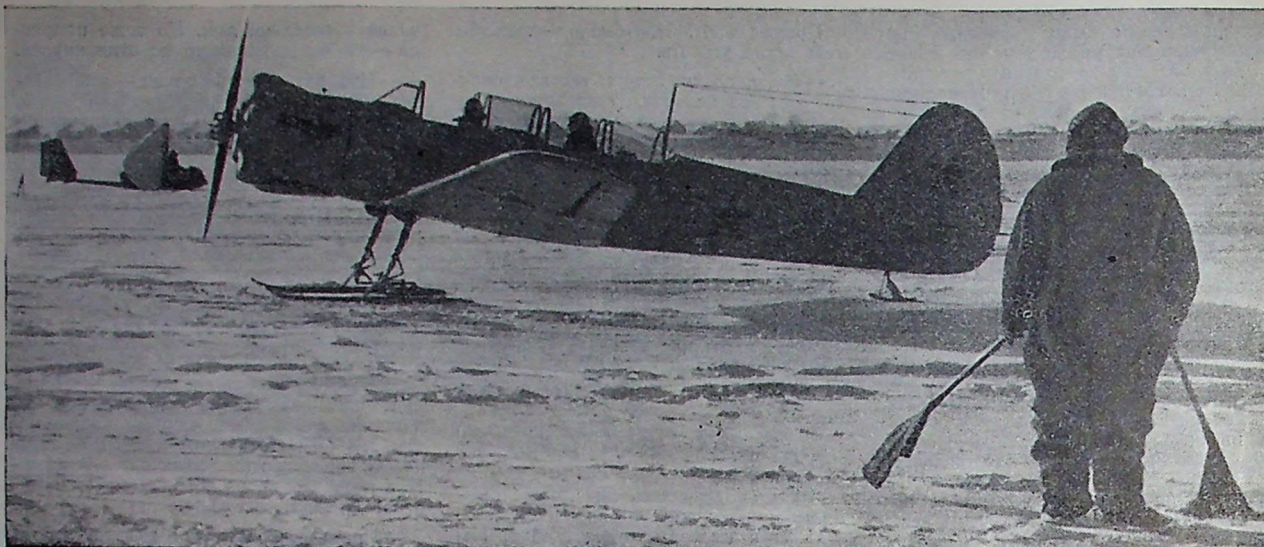
— Чего до завтра тянуть, можно сегодня выехать. Подзаправимся и в дорогу, — заволновалась молодежь и звонкое разноголосие — «я еду», «я еду», «я тоже», «вместе поедем», — раздавалось то тут, то там. Летчик пробрался к сцене, где, окруженный со всех сторон колхозниками, стоял его пассажир, довольный, улыбающийся. Завидев летчика, он сказал:

Опоздали, молодой человек, лекция кончилась.

...Их провожало почти все село. Впереди всех торжественно шагали мальчуганы, неся поочередно портфель, альбом и карту лектора.

Через несколько минут самолет поднялся в воздух. Покачивая на прощанье крыльями, он низко пролетел над селом и вскоре скрылся за горизонтом.





Самолет Як-18 перед взлетом.

НЕПРЕРЫВНО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ТЕХНИКУ ПИЛОТИРОВАНИЯ

Все шире развивается самолетный спорт в нашей стране. Об этом свидетельствуют большие успехи летчиков-спортсменов, показавших значительный рост мастерства пилотирования на вторых Всесоюзных соревнованиях по самолётному спорту. В числе способных растущих спортсменов — много представителей нашей авиационной молодежи. Молодым летчикам — воспитанникам аэроклубов Добровольного общества содействия авиации открыты все пути для достижения новых рекордов в самолетном спорте.

Я начал летать в 1939 году. Неоднократно принимал участие в различных соревнованиях, занимая на них призовые места. Впервые я завоевал первенство на соревнованиях по технике пилотирования в 1950 году, на внутриклубном соревновании летчиков-спортсменов в прошлом году занял первое место. За 12 лет я налетал 1600 часов.

Конечно, я не надеялся только на свои прошлые достижения и многолетний опыт. Я тщательно готовился ко Всесоюзным соревнованиям 1950 года и был прав: очень скоро мне пришлось убедиться в том, что молодые спортсмены отлично владеют первоклассными советскими самолетами и стали серьезными соперниками. Программа соревнований была сложна, упражнения трудные, но многие молодые спортсмены отлично их выполняли, показывая высокое мастерство вожения и управления самолетом.

Мне пришлось выполнить такие упражнения: полеты на точность приземления с высоты 300 метров и с выключенным мотором, с высоты 500 метров на трех типах самолетов — ПО-2, Ут-2 и Як-18, а также фигуры высшего пилотажа на Як-18. В трудной и упорной борьбе я занял второе место.

Прошедшие соревнования показали значительный рост летной подготовки и спортивного мастерства пилотов нашего Общества. Но достигнутые результаты — далеко не предел.

Из итогов соревнований я сделал для себя вывод, что нужно еще лучше изучить материальную часть, непрерывно совершенствовать технику пилотирования, повышать теоретические знания.

Сейчас я работаю над решением этих задач. Зимний период использую для подготовки к предстоящим соревнованиям. Совершаю тренировочные полеты на самолетах Як-11, Як-18, выполняя упражнения на точность приземления с различных высот, выражи и фигуры высшего пилотажа (перевороты, петли, боевые развороты, бочки, иммельман и т. д.). Тщательно анализирую итоги каждого полета, добиваясь точного соблюдения требований для всех видов упражнений. Тщательно отрабатываю каждый элемент полета. Отработке техники пилотирования я решил посвятить весь зимний период.

У меня есть группа молодых спортсменов, которых я тренирую в зимних условиях. Как и себя я готовлю их к предстоящим соревнованиям.

В учебных организациях Досава созданы все условия для развития самолетного спорта. Есть там безупречная авиационная техника, есть кадры инструкторов-летчиков. Нет сомнения, что в нынешнем году пилоты-спортсмены Добровольного общества содействия авиации покажут еще большие успехи в развитии массового самолетного спорта, добьются новых достижений и рекордов.

А. Г. Афанасьев,
летчик-инструктор Центрального
аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова

МОЯ УЧЕБА

Много лет я занимаюсь парашютным спортом. За это время около 700 раз прыгал с самолета и опускался на землю с парашютом. Должен сказать, что для меня каждый новый прыжок — это движение вперед, совершенствование своего спортивного мастерства.

Серьезным испытанием для меня были прошлогодние Всесоюзные соревнования в честь 20-летия советского массового парашютного спорта. В программе входили сложные упражнения, выполнение которых требовало основательной физической подготовки, смелого и точного расчета, умения ориентироваться в воздушной обстановке.

В течение нескольких дней соревнований я совершил восемь прыжков по нескольким видам упражнений. Я прыгал с трех различных высот (1000, 1300 и 1600 метров) со свободным падением в 10, 15 и 20 секунд.

Соревнования на точность приземления прошли в особенно острой борьбе. При первых прыжках с высоты 1000 и 1500 метров у меня и молодого, способного спортсмена тов. Калинина были почти равные показатели. Мне и будущему чемпиону пришлось повторить эти упражнения. По очкам тов. Калинин дал лучшие показатели чем я, и мне досталось третье место.

После соревнований я продолжал работать над совершенствованием своего мастерства. Я систематически тренировался, улучшая качество каждого прыжка, добиваясь еще лучших показателей. В течение октября и ноября прошлого года я совершил 15 прыжков.

У меня есть свой план личной тренировки на зимний период, который я уже осуществляю. Особое внимание уделяю отработке прыжков на точность приземления и на задержку раскрытия парашюта в 10, 15, 20 и 30 секунд. В течение зимних месяцев я сделаю 25 прыжков с самолета. Кроме того зимний пе-

риод использую и для теоретической подготовки. Изучаю материалы прошедших соревнований, знакоюсь с новой литературой по парашютному спорту, вновь повторяю инструкции для парашютистов, чтобы знать до тонкостей каждое правило совершения прыжка, сохранения материальной части, укладки парашюта.

Как инструктор аэроклуба веду работу по подготовке молодых спортсменов. Некоторые из моих учеников уже стали зрелыми парашютистами.

Больших успехов добился шофер А. Г. Волков. Он совершенствует выполнение затяжных прыжков с высоты 600, 1000, 1300 метров в течение 10, 15, 20 секунд. На его счету уже 65 прыжков с парашютом.

Рабочий завода имени Бабаева — А. П. Богачев тоже стал парашютистом в нашем аэроклубе. Хороших результатов добился он на городских соревнованиях. Это способный курсант, которого я готовлю сейчас к сдаче зачетов на получение звания парашютиста-спортсмена первого разряда.

Успешно овладевает парашютным спортом студентка Московского государственного университета А. А. Каспарова. В аэроклуб она пришла весной 1950

года и уже совершила 30 прыжков, принимала участие во Всесоюзных соревнованиях. Сейчас способная парашютистка продолжает тренироваться в зимних условиях.

Парашютисты-спортсмены нашего аэроклуба имеют уже немалые успехи. Команда в составе В. А. Афанасьева, А. П. Богачева, А. Г. Волкова и А. А. Каспаровой, выступая на городских соревнованиях, заняла первое место. Московский городской комитет Досав наградил наших парашютистов почетной грамотой.

Успехи спортсменов нашего аэроклуба обязывают нас еще больше совершенствовать технику выполнения парашютных прыжков, добиваться еще лучших показателей, еще шире развивать парашютный спорт среди нашей молодежи.

Нам совершенно ясно, что соревнования нынешнего года потребуют от спортсменов большой подготовки. Мы стараемся, поэтому, использовать все возможности для тренировки и учебы.

И. В. Козлов,
парашютист-инструктор
Московского аэроклуба

ПОРАДОВАТЬ РОДИНУ НОВЫМИ УСПЕХАМИ

(на соревнованиях строителей комнатных авиамodelей)

В. ЗЕМНОЙ

Стало уже традицией в зимние каникулы школьников проводить соревнования авиамodelистов. Во всех городах нашей необъятной Родины Добровольное общество содействия авиации совместно с комсомолом и органами народного образования организуют своеобразный смотр достижений юных авиастроителей. Хорошая это традиция!

И все на этих соревнованиях необычно: проводятся они не в открытом поле, не на модельдерме, а в больших залах. И авиамodelи многим отличаются от тех, которые мы видим на летных состязаниях: они сделаны из соломы и травы, обтянуты микропленкой. А вес

такой модели — от полутора до четырех-пяти граммов! Разумеется, сконструировать такую модель — дело сложное, требующее большой точности, аккуратности и умения. Все эти качества присущи нашим советским строителям «малой авиации».

В минувшие зимние каникулы во многих городах состоялись соревнования комнатных авиамodelей, которые принесли новый успех юным авиастроителям. Расскажем о них подробнее.

...Юрий Леонов — представитель команды города Тушино вышел на старт. Он запустил схематическую модель гидросамолета, и, затаив дыхание, стал

следить за ее полетом. Вот она сделала круг, другой, третий... Зрители с восхищением наблюдали за нею.

— Красиво!

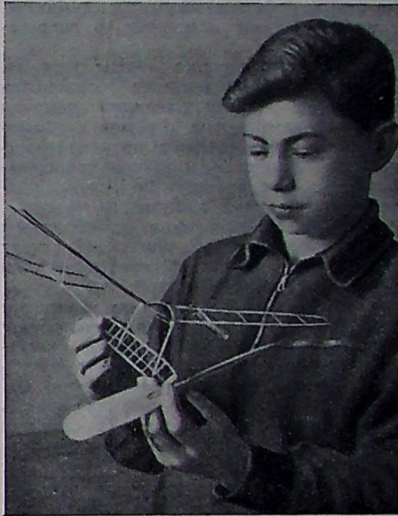
— Здорово!

Это кто-то из зрителей бурно выражает свой восторг.

Модель повисла у потолка и кажется совсем неподвижной. Но это только кажется — на самом деле она продолжает плавный полет.

— Продолжительность полета авиамodelи Юрия Леонова — три минуты — сообщил судья соревнований.

В прошлом году авиамodelь Юрия Леонова продержалась в воздухе 2 минуты 8 секунд, установив областной рекорд. Новый результат хотя высокий, но



Ученик 7-го класса школы № 29 г. Куйбышева — Александр Ромышев — неоднократный участник Всесоюзных авиамodelных соревнований.

не таков Юрий, чтобы этим удовлетвориться. Он запускает свою модель вторично, и она снова показывает такой же результат — 3 минуты!

— Попробуем еще раз — говорит Юрий, и в третий раз выходит на старт. На этот раз результат — 3 минуты 5 секунд. Это почти на одну минуту выше установленного им же прошлого года областного рекорда.

Случай этот произошел на третьих Московских областных соревнованиях комнатных авиамodelей, которые были проведены 6-го января. В них участвовало 103 авиамodelиста в возрасте от 13 до 18 лет. Они представили 130 комнатных авиамodelей самых разнообразных типов.



В авиамodelном кружке Дома пионеров Сталинского района гор. Куйбышева. Очередное занятие проводит руководитель авиамodelной лаборатории Досав — В. П. Харитонов (четвертый слева).

**Авиационный
СПОРТ**

В этих соревнованиях участвовал молодой рабочий, член Досава Николай Кирсанов из города Подольска. Его фюзеляжная модель гидросамолета летала 2 минуты 57 секунд, перекрыв прошлогодний областной рекорд, принадлежавший Евгению Шанину (2 мин. 15 сек.).

В командных соревнованиях первое место завоевали авиамоделисты города Тушино, второе — города Подольска.

К сожалению в Московских областных соревнованиях почти не участвовали сельские авиамоделисты.

Три дня продолжались 1-е республиканские соревнования строителей комнатных авиамоделей в столице Украины. В них участвовали — киевляне, харьковчане, днепропетровцы и представители других городов УССР. Они вышли на старт с фюзеляжными и схематическими моделями самолетов и гидросамолетов.

Борьба развернулась очень упорная. Пятьдесят авиамоделистов оспаривали первенство. Победу одержала команда Киева (капитан тов. Громов). Фюзеляжная модель самолета пятнадцатилетнего киевлянина Каминского продержалась в полете 5 минут 28 секунд, превысив почти на 2 минуты, ранее существовавший рекорд по этой возрастной группе. Результат — 2 минуты 47 секунд показала модель юной авиамоделистки столицы Украины Титовой.

На этих же соревнованиях с успехом выступали гости Украины — азербайджанские авиамоделисты. Модель «летающее крыло» пятнадцатилетнего бакинца Айдинова находилась в полете 6 минут 50 секунд, а фюзеляжная модель гидросамолета — 5 минут 53 секунды. Оба эти результата превышают всесоюзные рекорды.

* * *

В канун нового, 1951 года были проведены IV-е республиканские соревнования комнатных авиамоделей в Азербай-

джанской ССР. Шесть команд участвовали в них, в том числе команды районов Кубы, Сабирбада и гор. Хаклара, впервые выступивших на соревнованиях.

Шестьдесят различных комнатных моделей самолетов и гидросамолетов запускались со старта. 1-е место заняла команда Центрального дома пионеров Азербайджана, завоевавшая переходящий кубок, второе — команда Ленинской станции юных техников гор. Баку. Ей была вручена грамота республиканского комитета Досав.

На соревнованиях были установлены и перекрыты 6 всесоюзных рекордов. Так, «схематичка» типа «бесхвостка», сделанная учащимся Э. Рагимовым летала 2 минуты 40 секунд; фюзеляжная модель школьника В. Кузовенко показала результат — 6 минут 57 секунд; международный рекордсмен Султан Айнатинов выступал с фюзеляжной моделью типа «бесхвостка», которая летала 2 минуты 7 секунд. Все эти результаты являются новыми всесоюзными рекордами.

Большой успех выпал и на долю учащегося Фаика Асланова, который впервые представил на соревнованиях летающую модель автожира. Она совершила полет в течение 45 секунд. Это новый республиканский рекорд.

* * *

Два дня, 7 и 8 января, на зимних кортах стадиона «Динамо» проходили 11-е Московские городские соревнования комнатных авиамоделей. В них приняли участие свыше двадцати команд. Москвичи — опытные строители «малой авиации». Недаром им удалось превзойти три всесоюзных рекорда. Лучшие результаты показали: Максимов — фюзеляжная модель сухопутного самолета с резиномотором — 5 минут 53,5 сек., Токарев — модель типа «летающее крыло» — 2 минуты 27,6 секунды, Яковлев —

орнитоптер — 2 мин. 24 секунды. Было установлено 3 новых всесоюзных достижения: Михайлов — схематическая модель типа «летающее крыло» — 2 минуты 20 секунд. Толченников — схематическая гидромодель того же типа — 2 минуты 36 секунд и М. Васильченко — модель, летающая на привязи, с бензиномотором показала скорость 100,44 км в час.

По группе младших школьников 1-е место заняла команда Московского авиационного техникума. По группе старших школьников — на первом месте команда станции юных техников Октябрьского района гор. Москвы.

* * *

Прошли соревнования и на берегах великой русской реки Волги — в гор. Куйбышеве. В них участвовали 36 юных авиастроителей, представивших 17 моделей, в том числе, модели самолета с убирающимися шасси и поплавками, модели типа «летающее крыло», геликоптеры.

Третьи городские соревнования отличались от предыдущих тем, что они демонстрировали возросшую культуру и технику авиамоделестроения, отличное качество авиамоделей.

Лучший результат показала фюзеляжная модель самолета с резиномотором, сделанная В. Барбария — 2 минуты 15 секунд.

По «схематичкам» лучшее время полета — 2 минуты — показала модель Т. А. Абрамова.

Отлично летала модель геликоптера юного авиастроителя Новичкова. Результат — 36 секунд.

* * *

Не успокаиваясь на достигнутых успехах наши авиамоделисты будут работать еще лучше, чтобы встретить лето 1951 года подготовленными и порадовать нашу любимую Родину новыми рекордами и достижениями.



В Ленинграде состоялись пятые городские соревнования юных авиамоделистов. В них приняли участие 29 городских и 3 областных команды, было представлено 186 летающих моделей. Первое место заняла команда Дома пионеров и школьников Октябрьского района г. Ленинграда. На снимке: команда-победительница с врученным ей призом — макетом самолета.

ВЫДАЮЩИЙСЯ РУССКИЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК

СРЕДИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ первооткрывателей почетное место занимает выдающийся русский военный летчик Петр Николаевич Нестеров. Опираясь на исследования отца русской авиации профессора Н. Е. Жуковского, Нестеров проявил себя как талантливейший ученый. Явившись родоначальником высшего пилотажа, он разработал основные положения ведения воздушного боя, был начинателем во многих вопросах теории и практики боевого применения авиации. Положив начало фигурному полету, Нестеров не только увеличил возможности применения самолета, обогатил содержание летного обучения, но и опровернул господствовавшие в то время в авиации предрассудки и ложные взгляды в подготовке летчиков.

Жизнь и деятельность Нестерова были полны непрерывных творческих исканий. Преодолевая сопротивление реакционной военщины и царского самодержавия, он, ценой огромных усилий, добивается признания каждого найденного им способа боевого применения самолетов.

Петр Николаевич Нестеров родился 27 (15) февраля 1887 года в Нижнем Новгороде (г. Горький). С юных лет он был любознательным и общительным человеком. Успешно закончив в 1904 году Нижегородский кадетский корпус, Нестеров поступил в артиллерийское училище, где занимался прилежно, проявляя особую склонность к математике, механике и черчению. Окончив училище в октябре 1906 года, Петр Николаевич направляется на Дальний Восток.

В то время последователи М. В. Ломоносова, Д. И. Менделеева, А. Ф. Можайского продолжали развивать их идеи в области военной авиации и воздухоплавания. Смелые дерзания русских ученых увлекли Петра Николаевича, решившего посвятить свою жизнь авиации. Ему было двадцать два года, когда он добился своего перевода из артиллерийской бригады в крепостную воздухоплавательную роту в г. Владивостоке.

Путь будущего летчика в авиацию сначала ограничивался полетами на привязных аэростатах. Но и здесь скоро он проявил себя как новатор, внося ценные предложения по усовершенствованию привязных аэростатов, их применению для воздушной разведки и корректирования артиллерийской стрельбы. Одновременно будущий авиатор пополняет свои знания, с увлечением читает работы профессора Н. Е. Жуковского и С. А. Чаплыгина.

Внимательно изучая первые полеты русских летчиков, Петр Николаевич знал о трудностях управления существовавшими тогда летательными аппаратами. Он задумал лично проверить управляемость машины. Находясь в отпуску у себя на родине, Нестеров летом 1911 года с помощью одного из учеников Н. Е. Жуковского, Петра Петровича Соколова, строит планер. На этом планере Петр Николаевич неоднократно летал, проверяя свои взгляды на управляемость машины. И каждый раз перед смелым



исследователем открывались неведомые до сих пор возможности свободного полета человека в воздухе.

Необходимость получения более глубоких авиационных знаний приводит Нестерова в Петербургскую офицерскую воздухоплавательную школу, где, как теперь стало известно, у него впервые зародилась идея выполнить на самолете «мертвую петлю». Класс воздухоплавания Петербургской воздухоплавательной школы Нестеров окончил летом 1912 года и вскоре, начав летать на самолетах, получил звание пилота-авиатора. Но для присвоения звания военного летчика, Нестерову требовалось пройти курс полетов по специальной программе авиационного отдела офицерской школы. Нестеров совершает несколько успешных полетов согласно этой программы и 5 октября 1912 года становится военным летчиком. С группой выпускников его направляют в Варшаву для полетов на скоростной машине. В Варшавском отделении авиационного отдела школы он успешно заканчивает специальный курс подготовки и назначается в Киев, где и осуществляет на практике свои длительные теоретические разработки.

Небезинтересно, что ценнейшие для развития авиации исследования Нестеров начал еще до того, как сам стал летать на самолетах. Его пылкий ум уже тогда позволил определить необходимость глубоких кренов при поворотах самолета.

Несмотря на всю разумность доводов Нестерова, несмотря на то, что внедрение в практику пилотирования его предложений сократило бы количество катастроф и аварий, улучшило бы устойчи-

вость самолетов в полете, расширило бы возможности применения авиации, царские военачальники, рабелепствовавшие перед границей, всячески препятствовали талантливому новатору. Иностранцы-гастролеры, часто наезжавшие в Россию по приглашению царских правительственных ведомств и предпринимчивых дельцов, усиленно пропагандировали опасность глубоких кренов. Во всех иностранных летных школах в те годы учили летчиков делать повороты без крена. Между тем передовые русские летчики Ефимов, Васильев и другие стали пробовать в полетах то, что предлагал Нестеров. Глубокие вертикальные виражи, скольжение на крыло и на хвост, перевороты, — все это до Нестерова в авиации никто не делал.

Когда Петр Николаевич приехал с группой летчиков в Варшавское отделение офицерской школы для освоения нового скоростного самолета, неожиданно сложилась такая обстановка, которая позволила ему публично продемонстрировать правильность своих взглядов на практику полетов. Случай был очень поучительным. Поднявшись на высоту около 80 метров и успев выйти лишь за черту аэродрома, Нестеров вдруг услышал резкий перебой в работе мотора. В то же мгновение вспыхнул бензин в карбюраторе. Пилот быстро выключил зажигание. Но что делать дальше? Под самолетом строения городской окраины. Пожар становился сильнее. В таком, казалось бы, безвыходном положении, Нестеров принял решение, противоречившее тогдашним официальным инструкциям. Пока скорость еще не погасла, он резко накренил самолет, сделал крутой разворот и, осторожно подведя машину к аэродрому, мастерски посадил ее. Пожар быстро погасил. Всем стало ясно, что без глубокого виража Нестеров не смог бы вернуться на аэродром. Присутствовавшие здесь опытные летчики изумились мастерству Нестерова, который, управляя совершенно незнакомым для него самолетом, так умело и сноровисто вышел из тяжелого положения.

В конце 1912 года военные летные и технические кадры России были сведены в несколько авиационных рот. На стрельбище около села Святошино построили аэродром для созданной 3-й Киевской авиационной роты. Летчики роты много слышали о творческих исканиях и опытах Нестерова. И когда поручик Нестеров стал во главе 11 отряда роты, они искренне обрадовались этому. Начальник отряда прежде всего решил обучить их своим приемам пилотирования. Сначала он объяснял как делать малый крен, средний и глубокий, затем поднимался в воздух и показывал все это по этапам. И все-таки некоторые недоумевали как же выполняется глубокий вираж. Почему, — спрашивали они, — в момент, когда машина лежит в воздухе на боку, руль высоты выполняет роль руля поворота, а руль поворота становится рулем высоты?

Поняв недоумения товарищей, Петр Николаевич решил показать им это как можно нагляднее и убедительнее. На аэродроме установили две высокие тесные мачты — пилоны в 45—50 метрах друг от друга. Вырулив самолет от ангаров, Нестеров поднялся в воздух. Вот он развернулся и, снижаясь, приблизился к одной из мачт. Самолет был настолько близок к мачте, что казалось правое крыло неотвратно зацепит за нее. Но в какое-то мгновение самолет резко лег на бок, накренившись до 75—80 градусов. Одно крыло его устремилось вверх, другое опустилось почти отвесно вниз. Самолет описал круг между пилонами радиусом всего в 22,5 метра.

Прежде чем осуществить этот смелый опыт, Петр Николаевич Нестеров первым в мире теоретически разработал и практически разрешил задачу управления самолетом при вертикальном выражении. Летчики наглядно увидели что такое вертикальный вираж и были восхищены мастерством Нестерова. Командир роты горячо благодарил Петра Николаевича. А он с увлечением рассказывал:

— Вот вы только сейчас видели круг, или петлю, выполненную в горизонтальной плоскости, но точно таким же образом ее можно выполнить и в вертикальной плоскости. При этом положение летчика будет несколько необычным: в вершине петли он будет находиться вниз головой. Но к этому мы еще вернемся.

Выдающийся летчик не заставил себя долго ждать с осуществлением замкнутой кривой в вертикальной плоскости. 9 сентября (27 августа) 1913 г. над Киевским военным аэродромом Петр Николаевич Нестеров первым в мире выполнил на самолете знаменитую петлю, названную его славным именем.

Осуществив свою заветную мечту, Нестеров положил начало высшему пилотажу. Таким образом, русский летчик первым доказал возможность ведения воздушного боя.

В дальнейшем Нестеров продолжает свои исследования в области расширения возможностей боевого применения авиации. Так он совершает несколько рекордных дальних перелетов, осуществляет посадки в различных условиях, летит в сильный ветер, на малых и больших высотах. Он становится пионером аэрофотосъемки. Для выполнения фигур высшего пилотажа Петр Николаевич строит самолет своей конструкции.

В исследованиях Нестерова особое место занимают его опыты в июле 1913 года по использованию авиации для целеуказания и корректирования артиллерийской стрельбы. Под его руководством на полигоне под Киевом артиллеристы, впервые в истории, практически отрабатывали способы наводки орудий для стрельбы по летящим самолетам. Будучи образованным артиллерийским офицером и летчиком, Нестеров особенно тщательно разрабатывал вопросы взаимодействия авиации с артиллерией. Его опыты послужили основой совместных действий авиации и ар-

*Одного когу мимб я,
свою петлю осуществил
тотбы, мертвой петлей,
была до в воздухе живая*

А. Нестеров

тиллерии. Нестеров писал, что «11-му отряду удалось за этот короткий срок применения аэропланов в артиллерии показать на какую огромную помощь может рассчитывать в бою артиллерия от своих воздушных наблюдателей».

С 6 по 19 сентября 1913 года отряд Нестерова принимал участие в больших войсковых маневрах Киевского военного округа. Маневрам предшествовала длительная тренировка. В отряде отрабатывались приемы взаимодействия авиации с артиллерией, проводились полеты в неблагоприятных метеорологических условиях. В ходе маневров Нестеров продемонстрировал высокое искусство в выборе полевых аэродромов, в организации размещения, обслуживания и ремонта самолетов в полевых условиях, связи с войсковым командованием, в постановке боевых задач, плановости авиационной разведки. Действия нестеровского отряда явились основой тактики разведывательной авиации. На маневрах имел место случай, когда Нестеров, заметив «неприятельский» самолет, взлетел навстречу ему и своими маневрами заставил его прекратить разведку и вернуться обратно. Этот случай является как бы прообразом будущего воздушного боя Нестерова.

Опыт маневров дал возможность Нестерову сделать выводы об усовершен-

ствовании способов воздушной разведки, взаимодействия с артиллерией, пехотой и кавалерией. Здесь он с новой силой убедился в правильности своих взглядов о неизбежности воздушных боев в будущем.

В ноябре 1913 года Нестеров произвел несколько ночных полетов с прожектором и пришел к выводу, что сила света прожекторов недостаточна. Петр Николаевич сконструировал установку самолетного прожектора для ночной разведки и посадки. Источником света был газ в баллонах. Ночные посадки при кострах были освоены Нестеровым еще до опытов с прожектором. В ночных полетах он видел возможность круглосуточной работы разведывательной авиации. Это предвидение целиком оправдалось в наше время.

Нестеров подчеркивал, «что в бою сможет победить только тот, кто в совершенстве владеет самолетом, кто сможет придать ему «воздушную подвижность ястреба» и первым нанесет удар по самолету противника.

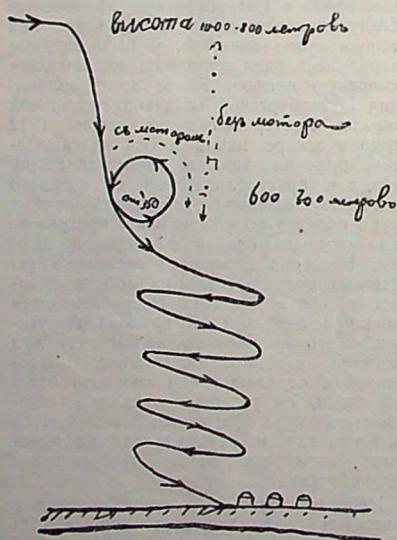
Самолеты тогда пулеметом еще не вооружались. Нестеров установил сзади фюзеляжа длинный острый нож, чтобы им разрезать в воздухе оболочку вражеских аэропланов. Кроме того, летчик привязал к своей машине на длинном стальном тросе груз, с помощью которого намеревался выводить из строя винты самолетов противника и заставлять его приземляться на нашей территории. В то же время Нестеров высказывал мысль, что можно принудить неприятельского летчика к посадке различными эволюциями в воздухе и угрозы сбить его своим самолетом. Если же этого достигнуть не удастся, тогда нужно сбить машину врага прямым ударом корпуса своего самолета — таранить противника.

26 августа 1914 года австрийский самолет приблизился к расположению штаба третьей армии Юго-Западного фронта на высоте 1000—1200 метров. Не теряя времени, Нестеров поднялся в воздух. Поравнявшись с противником, он пытался принудить его к посадке. Но враг поспешно обратился в бегство. Не имея на борту своего самолета оружия, Нестеров сбил противника ударом своей машины, при этом погиб и сам.

Так выдающийся русский военный летчик Петр Николаевич Нестеров впервые в истории авиации применил в воздушном бою таран.

Царское правительство ничего не предприняло, чтобы увековечить подвиг героя. Лишь после Великой Октябрьской социалистической революции наш народ воздал должное своему славному сыну. На месте гибели Петра Николаевича Нестерова сооружен памятник. Прах летчика перенесен в столицу Украины — Киев. Краткая надпись на могильном камне гласит: «Путник, преклони Голову, здесь — прах героя Нестерова».

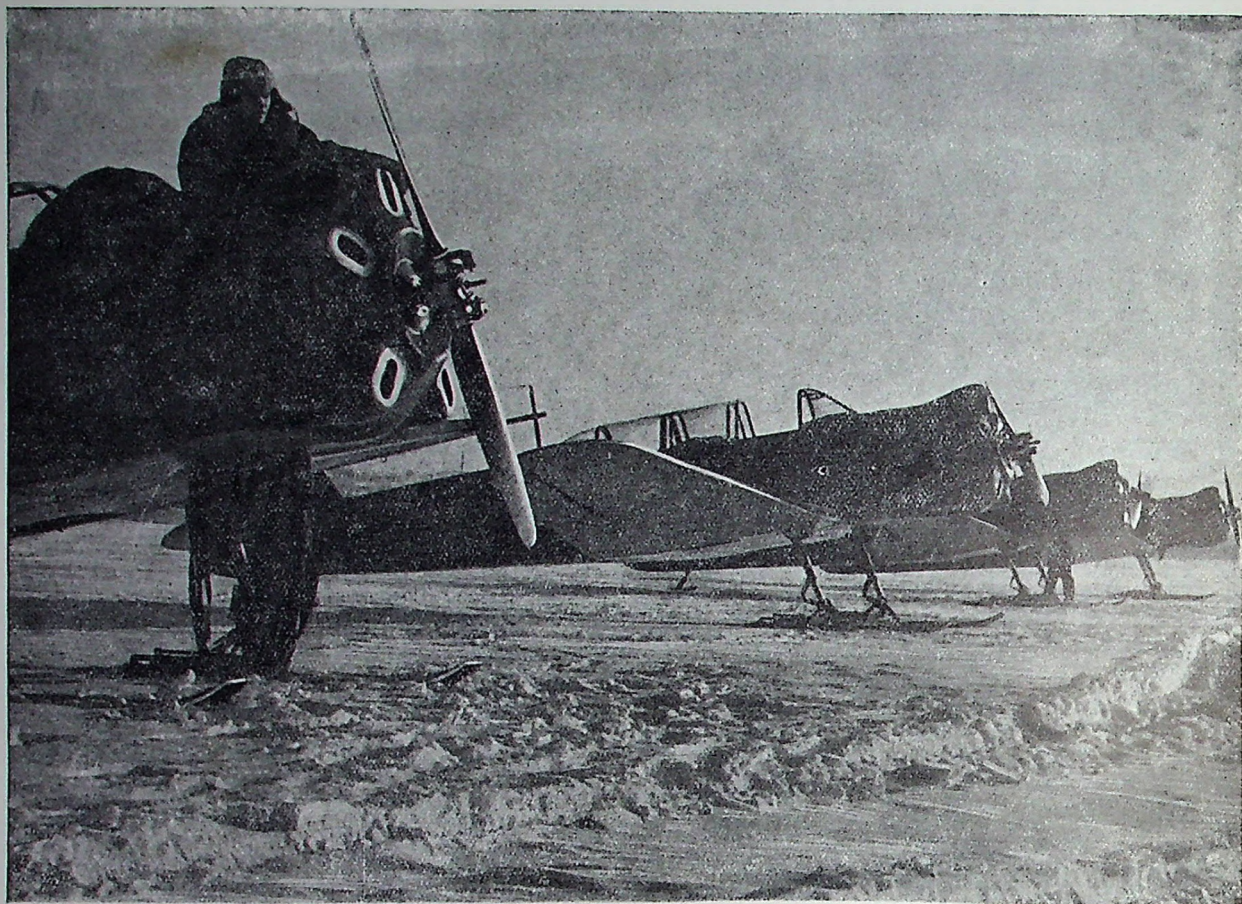
И. Шипилов



Траектория исторической «мертвой петли», впервые в мире пробеланной Нестеровым в Киеве 27 августа 1913 г. (Собственноручная схема П. Н. Нестерова).



Минск. Учащиеся Педагогического училища им. Крупской, активисты Досава А. Юркевич, А. Андриянчик, Н. Гавриченко, Н. Шуппо и В. Лобач начинают свой рабочий день с лыжной прогулки,



*Сейчас пилоты займут места в кабинах и планерный поезд, буксируемый самолетом, поднимется в воздух.
Вверху: самолеты подготовлены к вылету.*

ДЛЯ ЗИМЫ характерно резкое изменение условий погоды, которое зачастую бывает неожиданным не только для летчиков, но даже и для специалистов-метеорологов. Зимние месяцы: декабрь-февраль, а также частично и март отличаются, кроме того, особенно частым прохождением циклонов, несущих с собой неустойчивую, мешающую полетам погоду.

Каждому циклону, как правило, предшествуют осадки. Они выпадают преимущественно в виде снега и значительно ухудшают горизонтальную видимость. Видимость исключительно сильно ухудшается в тех случаях, когда выпадение снега сопровождается сильным ветром, вызывающим метели. После прохождения циклона, в его тыловой части также выпадают осадки, но они менее длительны, хотя бывают иногда очень сильными.

Летчики и штурманы должны уметь различать длительные, непрерывные, так называемые обложные осадки в передней части циклона от кратковременных ливней — в тыловой его части. Самолет, застигнутый в воздухе внезапным снегопадом в тылу циклона, имеет все возможности благополучно закончить полет.

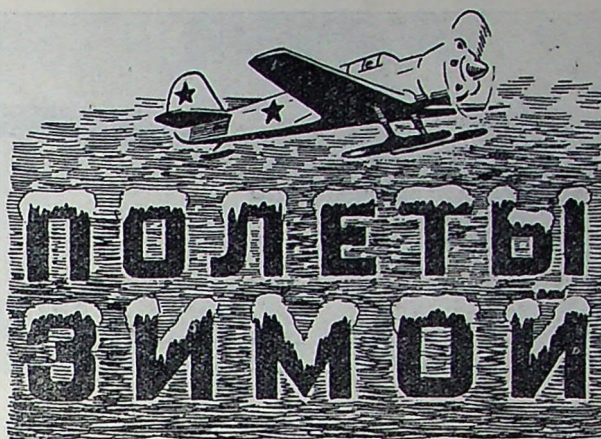
Большое значение для полетов зимой имеет значительное снижение нижней границы облаков. Если для лета наиболее характерной является высота облачности около 600 метров, а в южных районах даже 1000 метров, то в зимний период она равна всего 200 метрам. Зимние облака более плоские; они имеют преимущественно слоистую структуру и часто очень тонкие.

Последнее обстоятельство хорошо известно опытным летчикам. Они часто используют эту особенность зимней облачности для полетов над облаками или в прослойках между ними, тем самым избегая угрожающих самолету в подоблачном слое осадков, обледенения и туманов.

В зимний период, как известно, светлое время суток наиболее короткое в году; солнце даже в полдень стоит низко над горизонтом. Дневной прогрев воздуха незначителен. Дымки и туманы, исчезающие летом через час-полтора после восхода солнца, зимой могут удерживаться по несколько часов, что еще более сокращает летный день.

Приведенные выше особенности погоды в зимний период относительно усложняют полеты. Поэтому метеорологическому обеспечению полетов зимой должно уделяться особенно большое внимание.

Прежде всего, надо правильно организовать консультацию экипажей перед полетами. Летчик и штурман должны лично ознакомиться с метеорологической обстановкой, выслушать сообщения специалиста-метеоролога об ожидающемся изменении погоды. Очень важно, чтобы летный состав не только знал



П. АСТАПЕНКО
кандидат географических наук

прогноз погоды, но и понимал характер происходящих в атмосфере процессов. Нельзя допускать, чтобы консультация экипажа перед полетом сводилась к формальному акту получения информационного бюллетеня. Метеоролог должен в каждом случае объяснить, чем будет обуславливаться погода на маршруте и в районе аэродрома посадки, как может измениться обстановка и какие конкретно летно-метеорологические условия ожидаются во время полета. Здесь имеются в виду количество и форма облаков, высота их нижней кромки, мощность и структура облачности, наличие и характер осадков, условия видимости, вероятность и интенсивность обледенения, болтанки, распределение ветра у земли и на высотах. Особое внимание при консультации следует уделять погоде в пункте посадки. Экипаж должен знать, существует ли угроза закрытия аэродрома туманом, сильным снегопадом или метелью и на каком из запасных аэродромов в этом случае погода будет более благоприятной.

Для большей наглядности прогноз погоды должен представляться экипажу не только в виде текста, но и графически, в виде вертикального разреза нижнего слоя атмосферы в районе или по маршруту полета. На таком разрезе наглядно можно показать все, что интересует летчика: облака, осадки, зону возможного обледенения, направление и скорость ветра и т. п.

Метеорологическая обстановка зимой иногда бывает настолько сложной, что для ее оценки данных обычных карт погоды может оказаться недостаточно. В таких случаях организуются специальные полеты для изучения летно-метеорологических условий или для получения данных, отсутствующих на картах погоды.

Не всегда отражают все детали состояния погоды и синоптические карты. Отдельные облака, дающие кратковременный снег, или небольшие пятна тумана в низинах, так же, как и просветы в облачном покрове, могут оказаться не отмеченными на карте. В прогнозе также может быть упущено то или иное явление, возникновения которого метеоролог не ожидал. Поэтому летчик и

штурман должны быть готовы к тому, что во время полета они встретятся с атмосферными явлениями, которые не предусмотрены прогнозом. Такие явления должны получить соответствующую оценку и послужить основой для дальнейших самостоятельных решений экипажа.

Летчик, хорошо разбирающийся в метеорологии, знает, что зимой наиболее опасным для самолета является обледенение. Недостаточно перед полетом проверить антиобледенительные средства, нужно быть готовым в любой момент сменить режим полета, выйти из зоны обледенения. Лучшим способом избежать сильного обледенения является выход из облаков и, если возможно, из зоны

осадков. Зимой часто это проще сделать, пробивая облачность вверх, если известно, что вертикальная мощность облаков невелика.

Наиболее опасным видом обледенения является обледенение в ледяном дожде. При низких температурах воздуха капли переохлажденной воды, ударяясь о поверхность самолета, моментально замерзают и образуют твердую ледяную корку, толщина которой может очень быстро расти. Попав в такое обледенение, необходимо немедленно выйти из зоны осадков или прекратить полет.

Не менее важным для летчика является умение разбираться в характере выпадающих осадков, в формах облаков, из которых эти осадки выпадают. Он должен хорошо знать разницу между перемещающимися с ветром туманами, так называемыми адвективными и туманами радиационными, возникающими в безветренную и безоблачную погоду.

Сложность метеорологических условий в зимний период требует четкой работы всех средств связи и особенно радиосвязи. Если хорошо работает радиосвязь, самолет, находящийся в воздухе, никогда не останется без метеорологической информации. При встрече с плохой погодой он всегда сможет получить все необходимые данные о метеорологической обстановке в районах ближайших аэродромов или на оставшемся отрезке маршрута.

Необходимо добиваться как можно более тесного контакта между метеостанцией и руководителем полетов. Руководитель полетов обязан наблюдать за изменением погоды и принимать меры к прекращению полетов в случае угрозы штормовых явлений.

Изменения погоды в зимний период часто бывают очень резкими, внезапными. Это обстоятельство требует от руководителя полетов, всего летного состава и работников метеорологической службы особого внимания, быстрых, решительных мер при внезапном появлении опасных для авиации атмосферных явлений.



Планер моей конструкции предназначен для тренировки летчиков и воздушных спортсменов в выполнении фигур высшего пилотажа и парения. При проектировании планера основное внимание уделялось достижению высоких летных данных и максимальной надежности материальной части в эксплуатации.

Удобообтекаемые формы планера обеспечили ему высокую аэродинамическую характеристику. Силовая схема, тщательный расчет всех узлов и деталей дали возможность при небольшом весе конструкции достичь прочности и надежности. Планер может буксироваться спортивными самолетами на скоростях полета от 80 до 180 км/час. На нем можно выполнять все фигуры высшего пилотажа и перевернутый полет.

Правильное расположение центра тяжести относительно средней аэродинамической хорды, а также высокая эффективность органов управления обеспечили планеру достаточную устойчивость и легкость управления на всем диапазоне скоростей буксирного и свободного полета. Даже при полном отклонении ручки управления на себя до потери скорости планер хорошо слушается элеронов, устойчиво парашютирует и не сваливается в штопор.

Эффективность воздушных тормозов позволяет сильно увеличивать скорость снижения и облегчает точность расчета на посадку.

В работе по созданию планера принимали непосредственное участие инженер-конструктор В. В. Крылов и кандидат технических наук инженер И. К. Костенко. Коллектив завода, на котором строился планер, творчески потрудился при изготовлении этой машины.

I. Конструкция планера

Планер представляет собой свободнонесущий моноплан деревянной конструкции с высоко расположенным крылом.

Планер состоит из отдельно изготовленных деталей — блоков, что создает большие удобства при его транспортировке и облегчает производственный процесс. Буксирный замок планера смонтирован в углублении фюзеляжа. Фюзеляж эллипсовидного сечения. Для удобства обшивки фанерой контуры его сделаны прямыми.

А. ПЬЕЦУХ

Каркас фюзеляжа собран из шпангоутов таврового сечения, связанных стрингерами. Нижний стрингер в передней части фюзеляжа представляет собой килевую балку коробчатого сечения. Усиленные боковые стрингеры обеспечивают надежную склейку швов фанерных листов.

Передняя часть фюзеляжа представляет собой дюралевый кок. Фонарь кабины пилота составляет продолжение контуров фюзеляжа и состоит из несъемного козырька и откидной части. Сочетание переднего козырька и фонаря обеспечивает хороший обзор.

В кабине пилота, кроме ручного и ножного управления, размещены также сектор воздушных тормозов и ручка открытия буксировочного и стартового замков.

В месте расположения крыла фюзеляж закрывается обтекателем, обеспечивающим отличное сочетание крыла и фюзеляжа, а также возможность осмотра узлов крепления и управления.

Все обтекатели крепятся к фюзеляжу при помощи анкерных гаек.

Костыль изготовлен, как часть фюзеляжа, и предохраняет руль поворотов и нижнюю часть фюзеляжа от трения о грунт.

В качестве посадочного приспособления используется лыжа с пластинчатой резиновой амортизацией. При посадке точка касания лыжи с землей оказывается позади центра тяжести и планер, стремясь опустить нос, садится без козлов. Такая посадка напоминает посадку самолета с трехколесным шасси.

Крыло планера — свободнонесущее, трапециевидное в плане, однолонжеронной конструкции с фанерной обшивкой в лобовой части профиля. В месте соединения крыла с фюзеляжем правая и левая половины крыла соединяются между собой только узлами основного лонжерона.

Каркас консоли состоит из основного лонжерона двутаврового сечения, косоугольного лонжерона, направленного к носку крыла, и набора нервюр.

Для крепления элерона имеется легкий добавочный лонжерон П-образного сечения.

Лобовая часть крыла до главного лонжерона защищена двухмиллиметровой

фанерой у корня консоли и полтора-миллиметровой — к концу. Слои фанеры расположены под углом 45°. Концы крыльев отогнуты книзу для предохранения элерона при опускании крыла на грунт.

Элерон — деревянной конструкции, состоит из лонжерона, нервюр и носков обтекателя. Лобик элерона защищен полтора-миллиметровой фанерой, образуя жесткую трубу.

Горизонтальное оперение состоит из стабилизатора и руля высоты.

Стабилизатор крепится к верхней части фюзеляжа в четырех точках. Щель между стабилизатором и фюзеляжем закрывается дюралевым обтекателем.

Стабилизатор состоит из лонжерона, нервюр и лобового стрингера, соединяющего носки нервюр. Каркас стабилизатора обшит полтора-миллиметровой фанерой.

Руль высоты подвешивается к стабилизатору на трех шарнирах. На лонжерон накладываются нервюры, которые связываются ребром обтекания. Лобовая часть рулей высоты обшита фанерой, остальная часть каркаса обтягивается авиалотом.

Вертикальное оперение состоит из небольшого килля, изготовляемого заднюю часть фюзеляжем, и руля поворотов.

Руль поворотов собирается из двух лонжеронов, соединенных фанерными стенками, образующими жесткую коробку. Хвостовики нервюр соединяют лонжеронную коробку с ободом, образуя каркас руля. Компенсатор руля обшит фанерой. Весь руль обтянут авиалотом. К киллю руль подвешивается на трех шарнирах.

Схема управления планера — смешанного типа.

Управление рулем высоты — жесткое и осуществляется посредством трех трубчатых тяг и двух качалок.

Управление элеронами в крыле — троевое. От ручки управления усилия передаются на вал, соединенный посредством трубчатой тяги с качалкой крыла, связанной тросом с дифференциальными роликами правого и левого крыла. Ролики соединяются трубчатыми тягами с кабачиками элеронов. Все шарниры и ролики — на широкоподшипниках.

Управление рулем поворотов — троевое. От педалей по направляющим ро-

лика тросы проходят под кабиной и в хвостовой части соединяются с кабаниками руля поворотов.

Управление воздушными тормозами осуществляется посредством тросов, заключенных в боуденовскую оболочку. Закрытие воздушных тормозов производится амортизатором, растягиваемым при открытии.

Управление буксирным замком осуществляется также посредством троса, заключенного в боуденовскую оболочку.

Пилотажное оборудование планера состоит из указателя скорости, вариометра, указателя высоты, указателя поворотов и скольжения, компаса, часов и указателя траектории планирования.

Электрооборудование включает в себя: легко снимаемый аккумулятор, устанавливаемый вблизи центра тяжести планера, лампочки световой сигнализации (на правой консоли крыла—красную, на левой—зеленую, на руле управления—белую), лампочку освещения компаса и лампочку освещения кабины, съемную посадочную фару, устанавливаемую на левом борту фюзеляжа перед выполнением ночных полетов.

Электроштекер расположен на левом борту кабины пилота и имеет включатель аккумулятора, включатель аэронавигационных огней и освещения кабины, включатель обогрева приемника Пито, включатель фары.

Буксирный замок устанавливается в носовой части фюзеляжа и крепится к усиленному нижнему стрингеру и первому шпангоуту.

Крючок для запуска амортизатором располагается сзади крепления буксирного троса и выполнен как одно целое с буксирным замком. Легкий стартовый

замок расположен в хвостовой части посадочной лыжи. Управление буксирным и стартовым замками находится на левом борту кабины пилота.

Швартовочное крепление планера на стоянке представляет собой изогнутую трубку, проходящую внутри крыла и прикрепленную к лонжерону. Швартовочный трос пропускается через трубку и привязывается к шгопорам.

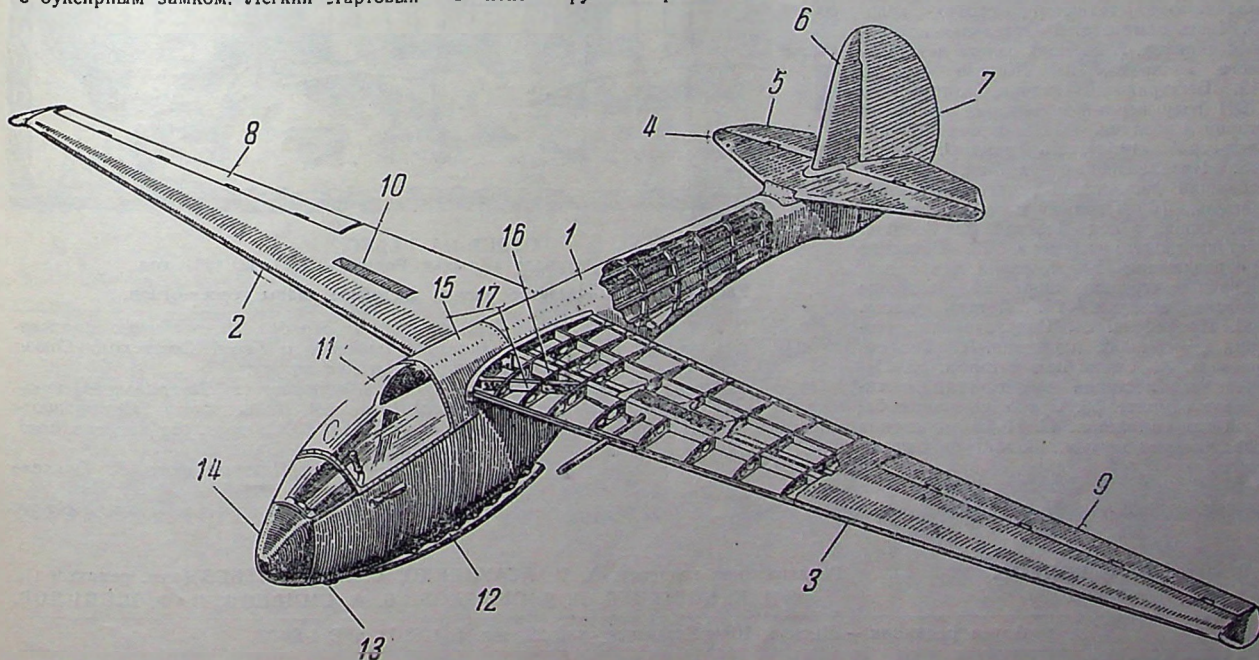
Для обеспечения радиосвязи за спиной пилота установлена радиостанция. Антенна радиостанции располагается внутри фюзеляжа.

Во время эксплуатации планера в аэроклубах Досава выявились следующие дефекты: недостаточна прочность амортизационной лыжи; большое усилие для открытия воздушных тормозов; малый ход ручки управления в стороны, что затрудняет выполнение бочек и иммельманов; отсутствие регулировки педалей под рост летчика. Все эти недостатки легко устранимы при запуске планера в серийное производство.

2. Основные данные планера

Размах крыла	12,4 м
Площадь крыла	11,8 м ²
Корневая хорда	
(по оси планера)	1,5 м
Концевая хорда	0,45 м
Удлинение	13
Угол установки крыла	2°
Посадочный угол	14°
Удлинение вертикального оперения	1,67
Отклонение элерона вверх	25°±2°
вниз	15°±2°
Отклонение руля высоты	± 25°
Отклонение руля поворота	± 20°

Угол установки стабилизатора	0°
Компенсация рулей высоты	нет
Поперечное сечение крыла на нижней кромке	1°33
Профиль крыла РПП—	15,5 %
Длина планера	6,2 м
Высота планера на стоянке	1,35 м
Площадь миделя	0,6 м ²
Размах элерона	3,28 м
Площадь элеронов	1,58 м ²
Размах гор. оперения	2,3 м
Площадь гориз. оперения	1,63 м ²
Площадь стабилизатора	0,88 м ²
Площадь руля высоты	0,75 м ²
Площадь киля	0,17 м ²
Площадь руля поворота	0,85 м ²
Площадь вертикального оперения	1,02 м ²
Удлинение горизонтального оперения	3,24
Компенсация руля поворота	0,09 м ²
Вес пустого планера	193 кг
Полетный вес	283 "
Нагрузка на кв. м крыла	24 кг/м ²
Центровка планера при весе 283 кг. САХ	24,7 %
Средняя аэродинам. хорда	1,07 м
Макс. аэродинамическое качество	24
Миним. скорость снижения	0,7 м/с
Наивыгоднейш. скорость планирования	85 к/ч
Экономическая скорость	70 к/ч
Посадочная скорость	55 к/ч
Посадочная скорость с открытым интерцептором	80 к/ч
Длина разбега за самол. По-2	75—80 м
Длина пробега после посадки	65—70 м



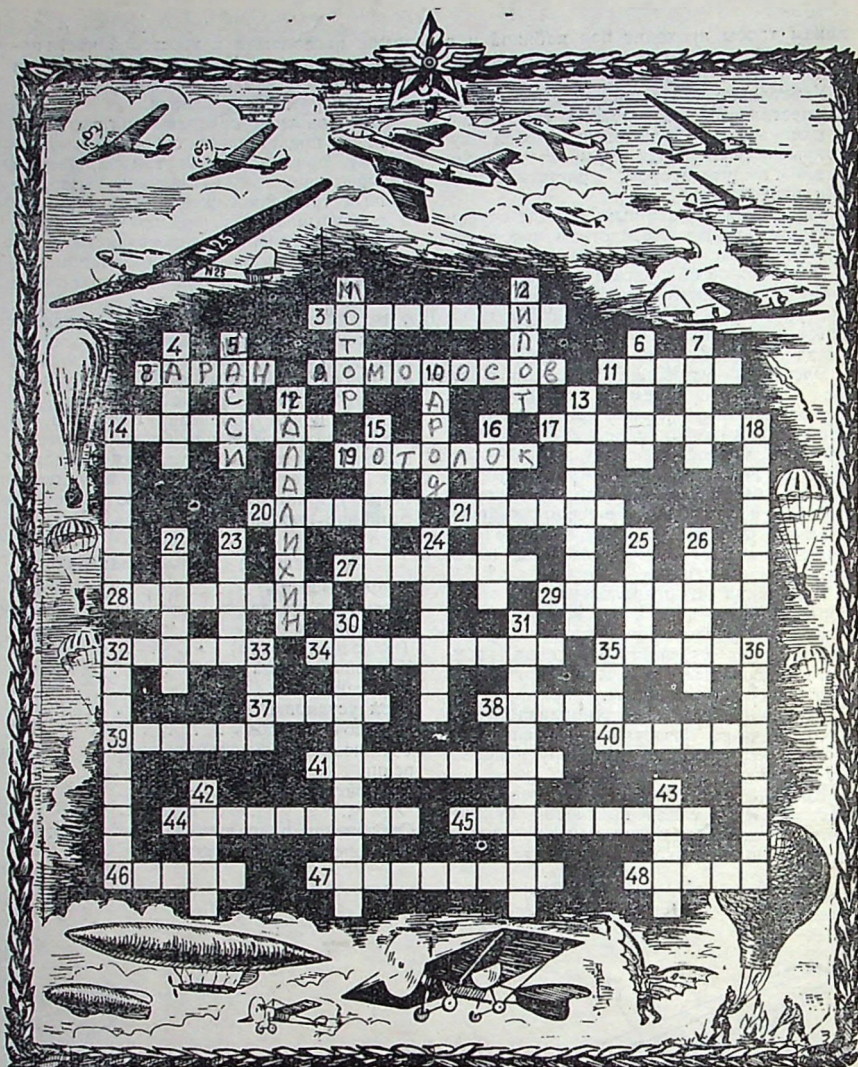
1—Фюзеляж. 2—Правая плоскость. 3—Левая плоскость. 4—Стабилизатор. 5—Руль высоты. 6—Киль. 7—Руль поворотов. 8—Правый элерон. 9—Левый элерон. 10—Интерцептор (воздушный тормоз). 11—Фонарь кабины пилота. 12—Амортизирующая посадочная лыжа. 13—Буксировочный замок. 14—Съемный обтекатель передней части фюзеляжа. 15—Съемный обтекатель стыкового узла крыльев. 16—Основной лонжерон крыла. 17—Вспомогательный косой лонжерон крыла.

АВИАЦИОННЫЙ КРОССВОРД

Составил С. Егоров

По горизонтали: 3. Создатель первого в мире самолета. 8. Прием воздушного боя. 9. Великий русский ученый, первый в мире научно обосновавший принцип полета аппарата тяжелее воздуха. 11. Документ, необходимый для ориентировки экипажа самолета. 14. Один из аппаратов, поднимающихся в воздух. 17. Основоположник высшего пилотажа. 19. Название предельной высоты полета самолета. 20. Летательный аппарат. 21. Место проведения традиционных праздников авиации в Москве. 27. Один из выдающихся советских конструкторов самолетов. 28. Название высшего учебного заведения. 29. Бесстрашный летчик, направивший охваченный пламенем самолет на фашистскую автоколонну. 32. Фигура высшего пилотажа. 34. Офицерское звание. 35. Воздушный путь. 37. Столица союзной республики, над которой шли самые воздушные бои. 38. Почетная известность. 39. Название самолета, на котором экипаж В. Гризодубовой установил международный женский рекорд дальности полета. 40. Орден Советского Союза. 41. Фамилия человека, впервые в мире поднявшегося в воздух на воздушном шаре. 44. Отец русской авиации. 45. Расстояние. 46. Сквозное отверстие в огнестрельном оружии. 47. Прославленный советский летчик-истребитель. 48. Принадлежность для парашюта.

По вертикали: 1. «Сердце» самолета. 2. Кто управляет самолетом. 4. Люди, овладевшие техникой своего дела. 5. Часть самолета. 6. Отдельная войсковая единица. 7. Момент взлета летательного аппарата. 10. Жители страны. 12. Бесстрашный летчик, который в 1941 году первый в истории применил таран в воздушном ночном бою. 13. Город-герой. 14. Часть радиоустановки. 15. Прославленный летчик, первым сбивший фашистский реактивный истребитель. 16. Первый в мире летчик. 18. Аэропорт под Москвой. 22. Великий летчик нашего времени. 23. Военское подразделение. 24. Корзина для пассажиров воздушного шара. 25. Движение потока воздуха. 26. Деталь шасси. 30. Профессия. 31. Родоначальник теории реактивного движения. 32. Тип самолета. 33. Опора под мотором. 35. Перекидная лестница для входа пассажиров в самолет. 36. Судно, служащее базой для самолетов. 42. Неблагоприятная для полетов погода. 43. Фигура пилотажа.



ОТВЕТ НА РЕБУС,

помещенный в журнале «Крылья Родины» № 1 за 1951 год

Растя, молодое крылатое племя, достойное славы героев-отцов.

На 1-й странице обложки: командиры спортивных отрядов Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Николай Голованов и Герой Советского Союза Марина Чечнева готовятся к полету.

На 4-й странице обложки: инструктор-укладчик парашютист Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Алексей Ночевный. На его счету 210 парашютных прижгов, в том числе рекордный, с высоты 6 680 метров, без кислородного прибора.

Цветные фото В. Тюккель

Редактор А. Ф. ВОЛКОВ.

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

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

Г-50257 19/II-1951 г.

Сдано в производство 27-I-1951 г. Подписано к печати 19-II-1951 г.

Бумага 60 × 92 1/4 — 1,5 л. 3 п. л. 2 вкладки

Цена номера 3 р.

Издательство Досарм

Типография Госпланиздата

Тир. 20 000. Зак. № 151

АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ СИЛЫ

ВОЗНИКАЮТ ПРИ ДВИЖЕНИИ:

- ВОЗДУХА ОТНОСИТЕЛЬНО ТЕЛА
- ТЕЛА ОТНОСИТЕЛЬНО ВОЗДУХА

со скоростью V

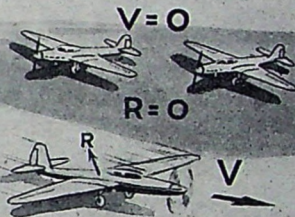
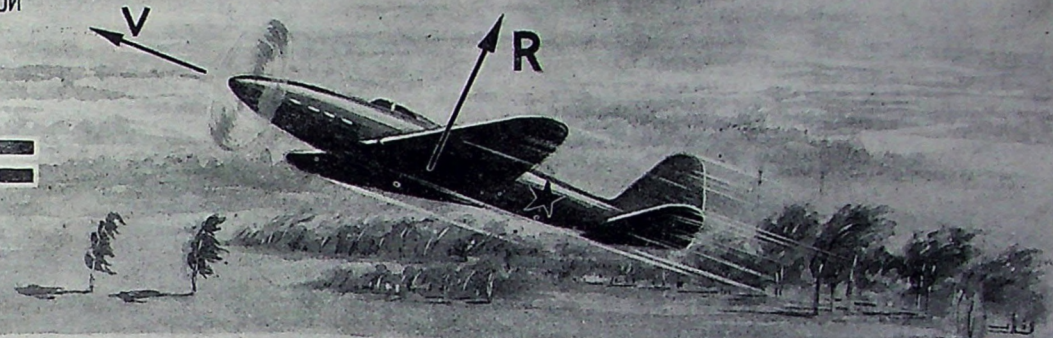


ВЕЛИЧИНА
АЭРОДИНАМИЧЕСКОЙ
СИЛЫ

$R =$

ЗАВИСИТ
ОТ:

ПЛОТНОСТИ ρ ,



$$= C_R \cdot S \cdot \rho \cdot \frac{V^2}{2}$$



