



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№1

ОКТАБРЬ

1950

ДАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

3 ОКТЯБРЯ 1935 г. Известный советский летчик тов. Сухомякин установил мировой рекорд продолжительности полета на одноместном планере «Сталинец-4», продержавшись в воздухе 38 час. 10 мин. В то же время летчик тов. Лисицын установил мировой рекорд продолжительности парения на двухместном планере «Сталинец-2» бис, пробыв в воздухе 38 час. 40 мин.

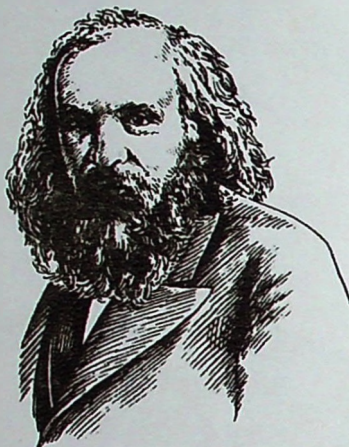
4 ОКТЯБРЯ 1937 г. Закончился полет продолжительностью свыше 5 суток советского полужесткого дирижабля СССР-В6 объемом 19 000 м³. Экипаж воздушного корабля состоял из 18 отважных аэронавтов во главе с тов. Паньковым. Дирижабль пролетел по маршруту Москва — Новгород — Вычуга — Иваново — Калинин — Брянск — Курск — Воронеж — Пенза — Москва, пробыв в воздухе 130 час. 27 мин., установив новый мировой рекорд. Построенный советскими рабочими и инженерами из отечественных материалов дирижабль показал высокие эксплуатационные качества и превысил достижения немецкого «Цепелина», втрое превышающего его по объему, но продержавшегося в воздухе всего лишь 118 час. 40 мин.

8 ОКТЯБРЯ 1942 г. Умер крупнейший советский ученый — основоположник аэродинамики больших скоростей, Герой Социалистического Труда, академик Сергей Алексеевич Чаплыгин.

10 ОКТЯБРЯ 1933 г. Мастер парашютного спорта СССР тов. Евсеев совершил затяжной прыжок с парашютом, пролетев в свободном падении расстояние 7 050 м в течение 2 мин. 12,6 сек., и установил новый мировой рекорд.

12 ОКТЯБРЯ 1924 г. Проведены первые Всесоюзные воздухоплавательные соревнования, в которых участвовало 8 сферических аэростатов. Первое место в соревнованиях по аэростатам объемом до 1 000 м³ занял пилот П. Ф. Федосенко.

12 ОКТЯБРЯ 1939 г. Пилоты А. А. Фомин, А. Ф. Крикум и М. И. Волков совершили полет на первом в мире стратостате-парашюте объемом 19 800 м³ системы Т. М. Кулиниченко, достигнув высоты 16 810 м.



19 ОКТЯБРЯ 1875 г. Великий русский ученый Дмитрий Иванович Менделеев выступил на заседании Физического общества при Петербургском Университете с докладом об исследовании высших слоев атмосферы при помощи специального аэростата с герметической gondolой. Д. И. Менделеев первый в мире научно обосновал конструкцию стратостата.

19 ОКТЯБРЯ 1930 г. По постановлению Совета Народных Комиссаров СССР образовано Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота путем слияния Главной инспекции Гражданского воздушного флота при Главвоздухфлоте и Акционерного Общества «Добролет».

21 ОКТЯБРЯ 1941 г. На подступах к Москве советская авиация и зенитная артиллерия сбили 17 немецких самолетов.

22 ОКТЯБРЯ 1948 г. В Центральном Аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова начала работу научно-техническая конференция, посвященная 25-летию советского планизма и организованная Оргбюро Досава СССР. Конференция наметила пути дальнейшего развития советского планизма.

22 ОКТЯБРЯ 1942 г. Морская авиация Балтийского флота уничтожила на Ладожском озере 16 кораблей и сбила 15 самолетов противника. Советские летчики потерь не имели.

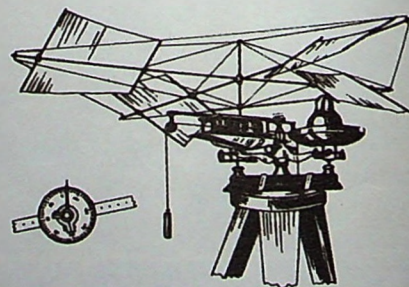
22 ОКТЯБРЯ 1891 г. Профессор Н. Е. Жуковский прочел доклад «О парении птиц», в котором впервые в мире обосновал возможность выполнения мертвой петли. Спустя 22 года петлю выполнили впервые знаменитый русский летчик П. Н. Нестеров.

23 ОКТЯБРЯ 1941 г. На подступах к Москве было сбито 32 немецких самолета.

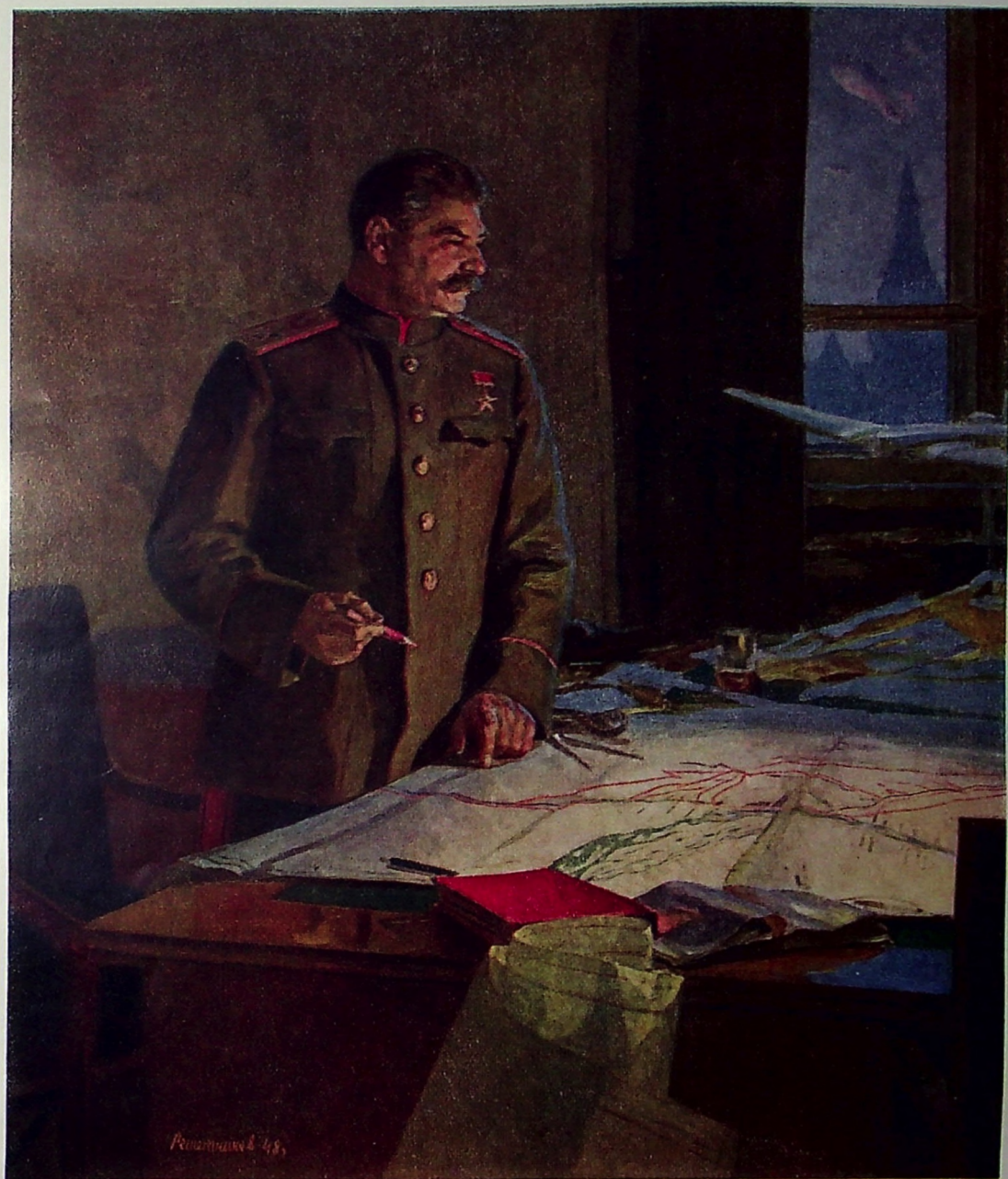
28 ОКТЯБРЯ 1930 г. На VII Всесоюзных планерных соревнованиях в Крыму пилот В. А. Степанченко совершил впервые в мире на планере петлю Нестерова. Конструктор планера «Красная Звезда» — инженер С. П. Королев.

28 ОКТЯБРЯ 1940 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание «Герой Социалистического Труда» конструкторам: Н. Н. Поликарпову, А. С. Яковлеву, Б. Г. Шпитальному, А. А. Микулину и В. Я. Климову за выдающиеся достижения в области самолетостроения, моторостроения и авиационного вооружения.

28 ОКТЯБРЯ (16 ОКТЯБРЯ) 1870 г. Лейтенант М. А. Рыкачев (впоследствии академик) начал проводить первые в мире опыты по определению подъемной силы воздушного винта с целью построить вертолет. Опыты были удачно завершены.



29 ОКТЯБРЯ 1941 г. Советские летчики на подступах к Москве сбили 47 фашистских самолетов.



ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ СТАЛИН





КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

ГОД ИЗДАНИЯ 1-й

№ 1

ОКТАБРЬ 1950 г.

ВАЖНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

Благодаря неустанным заботам партии Ленина—Сталина наша страна — родина авиации — стала могучей авиационной державой. В СССР широко процветает авиационная культура, среди трудящихся распространяются авиационные знания.

Советские люди заслуженно гордятся своей могучей сталинской авиацией, горячо любят сталинских соколов, высоко ценят труд и достижения работников авиационной промышленности.

В годы Великой Отечественной войны советские авиаторы самоотверженно выполняли свой долг перед народом и вместе со всеми Вооруженными Силами СССР отстаивали честь, свободу и независимость нашей Родины. Сейчас, во время мирного строительства, сталинская авиация активно участвует в творческом созидательном труде советских людей во имя мира во всем мире.

Советская авиация находит применение во всех отраслях народного хозяйства СССР. Она быстро доставляет к месту назначения пассажиров и грузы, борется с вредителями сельского хозяйства, служит делу народного здравоохранения.

Успехи нашей авиации свидетельствуют о замечательных достижениях советского народа в области техники и культуры.

Ненавистный всему человечеству американский империализм использует авиацию в кровавых захватнических целях. Черные крылья войны мрачной тенью легли на земли Кореи. Алчные заправилы Уолл-стрит разоблачены перед всем миром как зачинщики новой кровавой войны, как наглые агрессоры, душители свободы. Советские люди бдительно следят за происками поджигателей войны. Они свято помнят слова своего любимого вождя товарища Сталина: «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».

Партия большевиков воспитывает советских людей в духе безграничной преданности своей отчиз-

не. Каждый советский человек считает своим священным долгом увеличивать славу страны новыми успехами и достижениями. Проявлением животворного советского патриотизма является и та большая и полезная для нашей страны деятельность, которую развернуло Добровольное общество содействия авиации.

Забываясь о дальнейшем росте авиационной культуры, о широкой пропаганде авиации, распространении авиационных знаний и авиационного спорта среди трудящихся, партия большевиков и Советское правительство оказывают Добровольному обществу содействия авиации всемерную помощь и поддержку. Общество стало массовой добровольной организацией трудящихся СССР. Советские патриоты, объединенные в Добровольном обществе содействия авиации, поставили перед собой почетную и важную задачу — крепить авиационное могущество нашей социалистической Родины. Непрерывный рост рядов Досава будет еще больше способствовать этому.

Патриотическая деятельность Добровольного общества содействия авиации широка и разнообразна. В Досаве есть где развернуть инициативу, есть где приложить энергию всем любящим наш отечественный Воздушный Флот. Одна из важнейших задач многочисленного актива нашего Общества заключается в том, чтобы помочь комитетам создать первичные организации Досава в каждом городе и селе, в каждом предприятии, учреждении, колхозе, совхозе, МТС, учебном заведении. Эти организации должны быть жизнедеятельными, активными очагами авиационной культуры.

В помощь активу Общества издается журнал «Крылья Родины». Он призван оказывать нашим активистам помощь в решении задач, поставленных перед Обществом. В связи с большим интересом населения к нашей могучей авиации и ее богатейшей истории в журнале будут помещаться материалы по пропаганде авиации и распространению авиационных знаний, статьи о деятельности большевистской партии и ее вождей В. И. Ленина и И. В. Сталина по созданию мощного Советского Воздушного Флота, а также о приоритете нашей Родины в деле создания самолета, аэростата, пара-

шота и вертолета. Будет освещаться жизнь и деятельность крупнейших основоположников авиационной науки и техники, достижения советских конструкторов, летчиков и инженеров.

Основой Общества являются его первичные организации. Журнал будет распространять опыт их работы и на лучших примерах учить другие первичные организации, показывать образцы сочетания производственной работы членов Досава с работой в Обществе, способы и методы пропаганды авиации и работу актива пропагандистов.

Десятки тысяч членов Общества приобретают первоначальные авиационные знания в авиационных кружках первичных организаций. Методическая помощь комитетам в проведении кружковых занятий, семинаров и учебно-методической работы с руководителями и инструкторами-общественниками — также одна из важных задач журнала.

Журнал будет освещать опыт работы районных, городских, областных, краевых и республиканских комитетов Общества, лучший опыт организационно-массовой работы, подготовку и участие актива в выполнении задач, поставленных перед организациями Общества, работу первичных организаций, опыт создания новых первичных организаций, состояние роста рядов Общества, примеры использования печати, радио, наглядной агитации и другие массовые мероприятия.

Аэроклубы и другие учебные организации Досава призваны готовить летчиков, планеристов, парашютистов, механиков и других авиационных специалистов. Чтобы помочь этим организациям в их работе, в журнале будут помещаться статьи, заметки и письма корреспондентов с мест, будет организован обмен опытом работы учебных организаций. В журнале будут публиковаться материалы о новых формах и методах теоретической и летной подготовки инструкторского и преподавательского состава, а также курсантов различных специальностей.

Читатели журнала смогут знакомиться с совре-

менным состоянием и перспективами развития авиационного, планерного, воздухоплавательного и парашютного спорта, с опытом мастеров спорта, достижениями молодых авиационных спортсменов, развитием техники спортивной авиации и состоянием авиамodelьного спорта.

Будут публиковаться итоги авиационных состязаний, соревнований, конкурсов. Систематически будет помещаться месячный авиационный календарь важнейших событий из истории отечественного Воздушного Флота. Читатель найдет в журнале описание интересных эпизодов из работы летного и технического состава Гражданского воздушного флота и других ведомств.

Для того, чтобы журнал «Крылья Родины» стал мощным средством дальнейшего улучшения всей работы Общества, необходимо деятельное участие в нем широкого актива.

Редакционная коллегия журнала обращается ко всем организациям Добровольного общества содействия авиации и к активу с просьбой принять горячее участие в работе журнала и распространять его среди актива Общества, работников гражданской авиации, молодежи, комсомольцев и всех трудящихся, интересующихся авиационным делом.

Наша могучая социалистическая Родина охвачена пафосом героического созидательного труда. Советский народ, вдохновляемый великой партией Ленина—Сталина, строит светлое здание коммунизма и к этой великой цели направляет все свои силы и помыслы.

Советский народ знает, что осуществление грандиозных планов строительства коммунизма невозможно без применения самой передовой техники, в том числе и авиации. Советские патриоты, объединенные в Добровольном обществе содействия авиации, укрепляют нашу Родину и тем самым вносят свой патриотический вклад в благородное дело защиты мира во всем мире.

ПОБЕДИТЕЛИ АВИАЦИОННЫХ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ 1950 г.



Н. Чагайда,
чемпион СССР по
технике пилотирова-
ния на самолете
По-2



В. Макаренко,
чемпион СССР по
технике пилотирова-
ния на самолете
УТ-2



А. Гусарова,
чемпион парашютного
спорта СССР по то-
чности задержки рас-
крытия парашюта



А. Меньяло,
абсолютный чемпион
парашютного спорта
СССР среди мужчин



А. Соколовский,
чемпион парашютного
спорта СССР по то-
чности задержки рас-
крытия парашюта

ТОВАРИЩ СТАЛИН — СОЗДАТЕЛЬ И ОРГАНИЗАТОР МОГУЧЕЙ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Организация и развитие авиации нашей страны неразрывно связаны с именем товарища Сталина. С первых дней образования Советского государства великие вожди революции В. И. Ленин и И. В. Сталин приняли энергичные меры к созданию мощной авиации. Стали организовываться первые авиационные отряды.

Для организационного оформления молодых Военно-Воздушных Сил Советской республики и управления авиационными отрядами и группами по инициативе В. И. Ленина и И. В. Сталина 24 мая 1918 года было создано Главное Управление Рабоче-Крестьянского Воздушного Флота. Большая организационная работа по созданию и укреплению авиационных подразделений, проводимая большевистской партией, вскоре дала свои плоды: к середине 1919 года в составе действующих войск Красной Армии имелось уже 62 авиационных отряда.

Наряду с созданием боевых авиационных частей для обеспечения требований фронта Советское правительство осуществило ряд мероприятий, обеспечивавших дальнейшее развитие авиации. По инициативе В. И. Ленина в 1918 году был основан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Этот институт, возглавлявшийся Н. Е. Жуковским, стал главным центром советской авиационной науки. В начале 1919 года был открыт Московский авиационный техникум, преобразованный в сентябре 1920 года в Авиационный институт, а затем, в 1922 году, — в Военную Академию Воздушного Флота имени Н. Е. Жуковского. Это учебное заведение сыграло громадную роль в деле подготовки руководящих кадров Советского Воздушного Флота. Так, Советское правительство, гениальные вожди советского народа В. И. Ленин и И. В. Сталин закладывали основы развития могучей советской авиации.

Документы истории гражданской войны показывают, как товарищ Сталин лично руководил созданием авиационных частей и фронтовых авиационных управлений, занимался вопросами оперативно-тактического использования авиации, заботился о восстановлении и расширении самолето-моторного парка, уделял много внимания вопросам подготовки и воспитания авиационных кадров.

Во время героических боев за Царицын в 1918 году созданная товарищем Сталиным авиационная группа сыграла очень важную роль в обороне города. Она успешно громила врага, несмотря на четырехкратное численное превосходство его воздушных сил.

Благодаря усилиям товарища Сталина Царицын был превращен в центр сосредоточения авиации Южного фронта. Авиация пополнялась новыми кадрами летчиков, снабжалась самолетами и горючим; делалось все необходимое, чтобы обеспечить советским летчикам превосходство в воздухе. Заботясь об эффективном использовании авиации, товарищ

Сталин давал указания войскам об установлении наиболее полного взаимодействия авиации с пехотой, артиллерией и конницей.

Товарищ Сталин повседневно заботился о состоянии здоровья летного состава. Убедившись на опыте работы летчиков Царицынского фронта в большой перегрузке, испытываемой летным составом при выполнении боевых заданий, товарищ Сталин дал указание о введении в штат авиационного отряда должности врача, об организации на фронте для летного состава специального санатория. В дальнейшем эти мероприятия целиком себя оправдали и послужили основой для развития советской авиационной медицины.

В 1919 году создалась серьезная угроза Петрограду со стороны белогвардейских войск Юденича. Партия и правительство направили на Петроградский фронт товарища Сталина. Товарищ Сталин в плане разгрома генерала Юденича уделяет большое место использованию авиации, проводит необычное для того времени объединение командования сухопутной и морской авиации. Был создан единый штаб авиации, который сосредоточил под своим руководством все боеспособные самолеты и организовал массированные удары по белогвардейцам и интервентам с воздуха. В боевых операциях под Петроградом впервые в истории авиации сухопутные самолеты использовались для бомбометания по морским целям — судам интервентов. Идея использования массированных авиационных сил впоследствии в еще большей мере была развита товарищем Сталиным.

Интенсивное использование авиации требовало создания резерва летного состава, пополнения самолетного парка и усиленного снабжения горючим и другими видами снабжения. Товарищ Сталин, хорошо зная нужды и потребности авиации, постоянно держал под своим личным контролем дело пополнения и материально-технического обеспечения авиационных частей.

Заботы товарища Сталина о молодой советской авиации, его конкретное руководство боевой работой авиационных частей на всех важнейших фронтах гражданской войны обеспечили превосходство нашей авиации над авиацией белогвардейцев и интервентов. Отвечая на отеческую заботу товарища Сталина, красные военлеты с честью выполнили свой долг, разбили авиацию белогвардейцев и интервентов и содействовали полному разгрому врага на всех фронтах. Так, в ходе гражданской войны, благодаря неустанным заботам Советского правительства и великих вождей революции В. И. Ленина и И. В. Сталина, возник и окреп Советский Воздушный Флот.

Идея создания мощного Воздушного Флота горячо волновала весь советский народ. Для того, чтобы удовлетворить горячее стремление советских людей участвовать в деле создания могучей совет-

ской авиации, в 1923 году было создано Добровольное общество друзей воздушного флота (ОДВФ). На добровольные взносы членов ОДВФ строились первые эскадрильи советских самолетов. Общество помогало готовить авиационные кадры, создавать новые конструкции моторов и самолетов, оно вело широкую пропаганду авиационных знаний среди членов Общества и населения.

В 1931 году на IX съезде ленинско-сталинского комсомола было принято шефство над Военно-Воздушными Силами. Боевой клич «Комсомолец, на самолет!» разносится по городам и селам нашей Родины. Тысячи юношей и девушек по призыву комсомола идут в авиационную промышленность, в авиационные школы и институты, овладевают авиационной техникой в аэроклубах. В эти годы особенно широкое развитие получают все виды авиационного спорта: авиамodelьный, парашютный, планерный, самолетный.

Всенародное внимание к авиации благотворно сказалось на ее развитии. В стране быстро росло количество самолетов, готовились кадры конструкторов, летчиков и других авиационных специалистов.

Творец советской авиации товарищ Сталин принимал личное участие в разработке новых конструкций самолетов, направлял деятельность авиационной промышленности и конструкторов, неустанно следил за ростом и развитием Советского Воздушного Флота. Товарищ Сталин беседовал с конструкторами, летчиками, лично осматривал модели и конструкции моторов, самолетов, вникал в детали, давал советы. Все это вдохновляло авиаторов на новые успехи в развитии авиационного дела.

С созданием мощной авиационной промышленности успехи нашей авиации становятся все более значительными, авиационной техникой овладевают широкие массы трудящихся.

Партия Ленина—Сталина и Советское правительство создают в стране все условия для дальнейшего укрепления авиационной промышленности, Военно-Воздушных Сил и Гражданского воздушного флота, а также для мощного развития спортивной авиации. Быстрыми темпами растет число аэроклубов, парашютно-планерных станций, авиамodelьных лабораторий.

С 1933 года в СССР устанавливается ежегодное празднование Дня Воздушного Флота СССР. Каждый год этот день неизменно превращается в подлинные всенародные торжества, миллионы людей радуются новым достижениям советской авиации. С любовью и гордостью советский народ, правительство и товарищ Сталин ежегодно отмечают нарастание успехов нашей авиации, высокое техническое совершенство первоклассных советских самолетов и непревзойденное мастерство советских летчиков.

12 июля 1935 года товарищ Сталин и члены политбюро ЦК ВКП(б) посетили Центральный аэроклуб СССР и Тушинский аэродром, ознакомились с достижениями советских авиационных спортсменов. К этому времени страна уже располагала значительным количеством самолетов различных типов, превосходивших по своим летно-техническим

данным лучшие заграничные образцы. Самолеты Туполева, Поликарпова, Архангельского, Сухого, Яковлева и других советских конструкторов были гордостью нашей авиации.

Учитывая рост нашей авиационной техники и наличие хорошо подготовленных авиационных кадров, товарищ Сталин поставил перед советской авиацией задачу — летать дальше всех, быстрее всех, выше всех.

Выполняя указания товарища Сталина, советские авиаторы достигают высокого мастерства, завоевывают большую часть мировых авиационных рекордов. Многие полеты наших летчиков приобрели всемирную известность. Перелеты экипажей Чкалова и Громова из Москвы в Америку через Северный полюс, дальностью более 10000 километров и продолжительностью более 63 часов, на 1000 километров перекрывают мировой рекорд дальности полета. Советские тяжелые воздушные корабли совершают по заданию правительства посадку на лед в районе Северного полюса. Рекорд высоты полета устанавливает летчик Коккинаки. Рекорд дальности полета для женщин устанавливают отважные советские летчицы — Гризодубова, Раскова и Осипенко. До Великой Отечественной войны Международная Авиационная Федерация (ФАИ) зарегистрировала 62 мировых и международных авиационных рекорда советских авиаторов. Мировые и международные рекорды дальности, высоты, скорости и грузоподъемности неоднократно перекрывались нашими летчиками. Все эти большие достижения советской авиации не были случайными, они стали возможными только благодаря историческим успехам в развитии науки, техники и культуры, которых добилась наша страна.

В 1939 году XVIII съезд партии большевиков дал высокую оценку работы по строительству Воздушного Флота за годы сталинских пятилеток. Выступая на съезде, товарищ Ворошилов привел данные о росте наших ВВС с 1934 года по 1939 год. За это время численность личного состава ВВС, количество самолетов, мощность авиамоторов увеличились в два-три раза. На вооружение ВВС поступили новые самолеты, новые пушки, реактивные снаряды, усовершенствованные прицелы. К этому времени наша страна стала могучей авиационной державой.

В боях с японскими самураями у озера Хасан и на реке Халхин-Гол, в боях с белофиннами наша авиация продемонстрировала перед всем миром высокие боевые качества. Особенно суровым и тяжелым экзаменом для всего советского народа, его государственного строя, Вооруженных Сил и авиации была Великая Отечественная война.

В этой войне гигантской борьбой советского народа, его Вооруженными Силами руководил великий стратег пролетарской революции, гениальный полководец И. В. Сталин — организатор и вдохновитель всех наших побед. На протяжении всей войны, будучи чрезвычайно перегружен государственными и военными делами, товарищ Сталин непрерывно следил за ходом перевооружения авиации и за ее боевой работой. Он требовал от авиационной промышленности резкого увеличения количества

выпускаемых самолетов и их дальнейшего усовершенствования. Выпуск самолетов для фронта непрерывно возрастал. В последние три года войны наша авиационная промышленность выпускала ежегодно по 40000 самолетов.

Товарищ Сталин создал советскую военную науку, разработал научные принципы использования Вооруженных Сил; он указал конкретные пути оперативно-тактического использования авиации: взаимодействие с наземными войсками на всех этапах операции и боя; непосредственное содействие войскам на поле боя; завоевание господства в воздухе с целью обеспечения операций и свободы маневра войск; массированное использование авиации на направлениях главного удара; непрерывность воздействия авиации на противника; уничтожение стратегических резервов противника и разрушение важнейших объектов тыла, питающих вражеские войска. На различных этапах войны при организации важнейших операций товарищ Сталин ставил Военно-Воздушным Силам конкретные боевые задачи.

В первые месяцы войны, когда советские войска вели активную оборону, летчикам была поставлена задача — прикрывать с воздуха наши наземные силы и промышленные центры. В дни боев за Москву и в ходе Сталинградской битвы советские летчики сосредотачивают свои усилия на взаимодействии с войсками на поле боя; по указанию товарища Сталина авиация осуществляет непрерывное огневое воздействие с воздуха по войскам противника. В боях за Москву немецкая авиация потерпела первое серьезное поражение. В битве под Сталинградом наша авиация, используя свое превосходство над немецкой авиацией, почти полностью уничтожила воздушные силы врага, принимавшие участие в этой величайшей битве.

В ходе войны мощность ударов нашей авиации непрерывно возрастала. Еще весной 1942 года по прямому указанию товарища Сталина организуется взаимодействие авиации двух фронтов. В дальнейшем массирование авиационных ударов становится одним из важнейших условий успеха боевой работы советских летчиков. Так, в боях за Берлин с нашей стороны одновременно принимало участие 8400 самолетов.

Боевая работа советских летчиков получила высокую оценку всего советского народа, правительства, создателя и организатора славной советской авиации товарища Сталина. В приказе от 19 августа 1945 года товарищ Сталин писал: «В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии наша авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной.

Славные соколы нашей Отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую

немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха.

Вместе со всей Красной Армией они нанесли сокрушающие удары по врагу, уничтожая его живую силу и технику. Умелые действия нашей доблестной авиации постоянно способствовали успеху наземных войск и помогли добиться окончательного разгрома врага».

Советские люди гордятся тем, что у колыбели советской авиации стоял великий вожьд советского народа И. В. Сталин. Под руководством И. В. Сталина, по его непосредственным указаниям создавалась мощная авиационная промышленность и первоклассные самолеты. Товарищ Сталин вырастил могучую плеяду авиационных конструкторов, широко известных не только советским людям, но и всему миру; воспитал таких богатырей воздуха, как Чкалов, Покрышкин, Кожедуб. Товарищ Сталин направлял боевую деятельность авиации в Великой Отечественной войне и вел Вооруженные Силы и весь советский народ по пути блистательных военных побед, равных которым не знала история человечества.

В благодарность вождю за его величайшие заслуги в деле создания советской авиации наш народ назвал свою авиацию сталинской, а своих летчиков — сталинскими соколами.

После окончания Великой Отечественной войны товарищ Сталин поставил перед работниками советской авиации новые задачи по дальнейшему совершенствованию авиационной техники, поднятию уровня авиационной культуры, широкому распространению авиационных знаний среди населения страны.

По инициативе И. В. Сталина в 1948 году создано Всесоюзное добровольное общество содействия авиации (ДОСАВ). Трудящиеся СССР с большим энтузиазмом вступают в ряды этого патристического общества, чтобы принять активное участие в укреплении мощи советской авиации.

Важнейшими задачами Всесоюзного добровольного общества содействия авиации являются пропаганда авиации, распространение авиационных знаний среди членов Общества и населения, подготовка авиационных специалистов, развитие авиационного, планерного, парашютного и авиамодельного спорта.

Советские люди, особенно молодежь, проявляя чувство любви к могучей сталинской авиации, идут в ДОСАВ, в авиационные кружки, на курсы, в аэроклубы и дома авиации, чтобы овладеть всеми достижениями передовой авиационной техники и двигать ее по пути, начертанному создателем советской авиации — товарищем Сталиным.

Председатель ЦК Совета ДОСАВ СССР Герой Советского Союза

Н. КАМАНИН

В борьбе за мир

СЛОВО СТАЛИНГРАДЦЕВ

Когда Советское правительство приняло решение о сооружении на Волге, в районе Сталинграда, одной из самых мощных в мире гидростанций, газета «Правда», выражая мысли и чувства всех советских патриотов, писала:

«Нас радует, что эта гигантская стройка будет вестись там, где советские воины, руководимые и ведомые гением Сталина, в великих битвах дважды прославили непобедимое советское оружие. Слово Сталинград на всех языках народов мира стало синонимом величия и славы нашего народа. Немеркнущая военная слава этого города-героя будет умножена столь же немеркнущей славой трудовой».

Грандиозное строительство, которое ныне развертывается в Сталинграде, является ярким примером неиссякаемой животворной силы советского народа, занятого мирным трудом, кровью заинтересованного в сохранении мира и активно борющегося за мир. Гигантская гидростанция на Волге даст огромное количество электроэнергии, оросит земли Заволжья и Прикаспия. Только в нашей стране, руководимой партией Ленина—Сталина, возможно ставить и успешно решать такие величественные задачи преобразования природы в интересах народа.

Нам, инструкторам и курсантам Сталинградского аэроклуба, совершающим полеты над городом, отчетливо видна вся величественная панорама послевоенного строительства в Сталинграде. На десятки километров раскинулся город-герой вдоль могучей Волги. Когда наши самолеты ларят в Сталинградском небе, мы обозреваем всю грандиозную стройку и сердца наши наполняются гордостью за свою страну, за наш город.

Каждый сталинградец свято хранит славные традиции города-героя, множит их новыми патриотическими делами. Эти традиции ко многому обязывают и нас, инструкторов и курсантов Сталинградского аэроклуба.

В центре города, у берега Волги, возвышается памятник знаменитому

летчику — сталинградцу Виктору Степановичу Хользунову. Наш земляк В. С. Хользунов был в числе первых военных летчиков, которым Советское правительство присвоило звание Героя Советского Союза.

В годы Великой Отечественной войны наш аэроклуб, расположенный надалеко от Сталинграда, работал на нужды фронта, готовил кадры авиационных специалистов. Инструкторы аэроклуба выполняли боевые задания командования Сталинградского фронта. Бывшие курсанты Сталинградского аэроклуба бесстрашно сражались против фашистских воздушных пиратов и снискали всенародное уважение и почет. Воспитанник нашего аэроклуба летчик тов. Здоровцев одним из первых применил таран в воздушном бою. Он сбил фашистского стервятника, а сам остался невредим. Вслед за тов. Здоровцевым звание Героя Советского Союза получили воспитанники нашего аэроклуба тт. Зуев, Каменщиков, Дуса Носаль и другие. Наш город украсен бюстом дважды Героя Советского Союза летчика-сталинградца тов. Ефремова.

Недавно курсанты нашего аэроклуба держали экзамены, отличившись перед командованием аэроклуба и перед всеми сталинградцами в своих успехах. Около 30 процентов курсантов-летчиков получили отличные оценки экзаменационной

комиссии. На собрании курсантов-отличников один из старейших работников Сталинградского аэроклуба — техник самолета Григорий Иванович Яровой заявил:

— Наши успехи в учебе — это наш общий скромный вклад в великое дело борьбы за мир.

Мы гордимся заслугами наших лучших инструкторов тт. Суворкина, Мелихова, Теплова, Лаптева, преподавателей Чекарцева, Хайруллина, техников Дородницкого, Ярового, Обедкова и многих других работников аэроклуба, отдающих все свои силы и знания воспитанию будущих сталинских соколов. Мы с гордостью отмечаем заслуги бывших учеников нашего аэроклуба тт. Игольникова, Валенцева, Ларионова, которые ведут сейчас в аэроклубе большую учебно-воспитательную работу. Славные традиции города-героя и нашего аэроклуба обязывают нас с еще большей энергией добиваться новых успехов в учебе, нового подъема всей работы по обучению и воспитанию членов Досава.

Сталинградская организация Досава все шире развертывает пропаганду авиационных знаний среди населения. Работники нашего города с огромным интересом и большой охотой занимаются в кружках, слушают лекции и беседы о сталинской авиации. Они знают, что их работа в Досаве способствует росту могущества советской авиации.

Наша великая Родина, наша родная большевистская партия и любимый вождь и учитель И. В. Сталин заботливо растят кадры авиационных специалистов для нужд народного хозяйства. Мы заняты мирной творческой созидательной работой, и борьба за мир является священной делом каждого из нас. Своим трудом, своей учебой, отличным усвоением авиационных знаний мы укрепляем могущество нашей Родины и великое, благородное дело мира во всем мире.

К. Белов,
В. Харжевский,
В. Машковский



Сталинград. Восстановленное здание универмага, в подвале которого в 1943 году был взят в плен советскими бойцами фельдмаршал Паулюс со своим штабом

К МОЛОДЫМ ДРУЗЬЯМ

Алексей МАРЕСЬЕВ, Герой Советского Союза, член Советского Комитета защиты мира

Советские люди с огромным энтузиазмом трудятся на великих стройках коммунизма. Они строят новую счастливую жизнь, борются за мир против войны.

В условиях, когда американские империалисты обрушились на Корейскую народно-демократическую республику, ведут разнузданную агрессию в Китае, Вьетнаме, на Филиппинах, пытаются разжечь пожар новой войны, народы всех стран обращают свои взоры к великому Советскому Союзу — оплоту мира во всем мире, могучей силе, вдохновляющей сторонников мира на борьбу против поджигателей войны. Миллионы простых людей во всех частях земного шара демонстрируют свою любовь к нашей стране, олицетворяющей труд и мир.

Мне не раз приходилось быть в других странах и в качестве делегата Советского Союза выступать на различных собраниях борцов за мир. Меня глубоко волновали любовь и безграничное уважение трудящихся разных стран к советскому народу и его вождю — великому знамени мира товарищу Сталину. Наш народ заслужил эту любовь и признание тем, что всегда выступал и выступает как непреклонный поборник мира, как верный и надежный защитник свободы, прогресса и культуры народов всех стран.

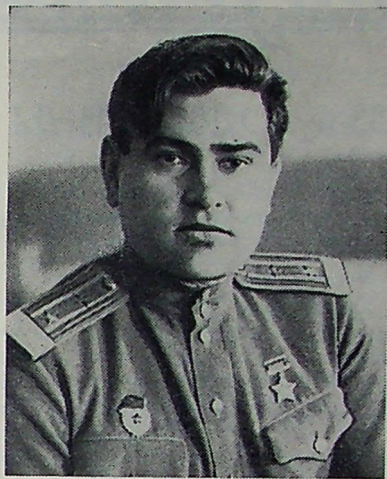
На Парижском конгрессе я был в форме советского офицера. Простые люди Франции — мужчины и женщины, дети и старики — горячо пожимали мне руку, ибо мундир советского воина символизировал для них армию, которая стоит на страже мира и является защитницей интересов трудящихся.

Я был в новой демократической Германии и видел, с каким энтузиазмом строит новую жизнь народ, ставший на путь демократических преобразований. Немецкая прогрессивная молодежь питает ненависть к заправщикам Уолл-стрит, выпинающим коварные планы превращения немцев в пушечное мясо для новой кровавой бойни.

На конгрессе в Будапеште я видел яркую демонстрацию мощного объединения молодежи всех стран за мир во всем мире, против войны. Стремления и чаяния всех молодых борцов за мир выражены в первых строках Гимна демократической молодежи, который исполнили делегаты будущего конгресса на разных языках:

«Дети разных народов
Мы мечтаю о мире
живем!»

Ко мне подходили незнакомые люди из Англии и Вьетнама, из



Франции и Испании, из Индии и Италии. Они приветствовали меня только одним словом: СТАЛИН. Но сколько гордости было в этом слове! И не зная их языка, я отвечал им тем же словом — СТАЛИН. Мы хорошо понимали друг друга, ибо слово СТАЛИН стало символом братства всех честных и простых людей мира, которые знают, что СТАЛИН — это мир и свободный труд.

Мы, советские люди, являемся активными борцами за мир. Может быть у Трумэна и его министров отшибло память, но народы мира хорошо знают и помнят, кто разгромил полчища гитлеровских захватчиков. Мы победили войну и мы отстоим мир.

После войны я стал слушателем высшего учебного заведения, изучаю гума-

нитарные науки. Но как летчик я обращаюсь к молодым друзьям — курсантам аэроклубов Досава, к их инструкторам и педагогам с призывом: упорно и настойчиво учиться, овладевайте глубоко авиационными знаниями, готовьте достойное пополнение для нашей могучей сталинской авиации!

Помните, товарищи, что не только на каждого летчика — большого или малого, — но и на каждого из вас, пока еще курсантов аэроклубов, на каждого молодого человека, решившего посвятить себя службе в авиации, падают лучи всенародной любви, которыми окружены в нашей стране сталинские соколы. А любовь народа — это самое ценное и дорогое для человека.

До войны я тоже был участником аэроклуба. В городе, где я работал тогда механиком-дизелистом, началось мое первое знакомство с авиацией. Строился новый город и уже в нем для молодежи создавался аэроклуб. Благодаря заботам партии и правительства у советской молодежи имеются все благоприятные условия для учебы в аэроклубах. К их услугам — замечательные учебные машины, высококвалифицированные инструкторы, опытные педагоги. Наша авиация имеет богатую историю. Ее люди прославили Родину многими выдающимися достижениями и победами, и аэроклубная молодежь должна воспитываться в духе славных традиций нашей авиации.

Советские летчики являются горячими патриотами своей отчизны, они пользуются всенародной любовью и почетом. Достойные сыны великого народа, они никогда не бомбили мирные села, не расстреливали из пулеметов женщин и детей, как это делают американские воздушные пираты, обогрившие в Корее и

Китае свои руки кровью невинных людей. Советские летчики беззаветно преданы светлым идеям коммунизма. И только в нашей советской авиации возможен был тот массовый героизм, которым отмечен весь путь сталинских соколов. Не забывайте, молодые друзья, что овладение летным делом в наши дни есть тоже часть борьбы за мир.

В наших аэроклубах и в кружках Досава начинается воспитание достойных сталинской авиации пилотов, мотористов и других специалистов, которые еще выше поднимут авиационное могущество нашей Родины, отстаивающей мир во всем мире.



Трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб в составе делегации советской молодежи в Пекине в мае 1950 года

В организациях ДОСАВ

В ЧЕСТЬ 33-й ГОДОВЩИНЫ ОКТЯБРЯ

ТЫСЯЧА ТОНН УГЛЯ СВЕРХ ПЛАНА

Комитет первичной организации Досава шахты № 17-бис им. Папанинцев (г. Сталино) добился хороших результатов в работе. Приобретены учебные пособия. Работает кружок по подготовке авиационных специалистов. Активисты Досава, окончившие кружок, обучаются в аэроклубе. Комитет организовал парашютный кружок.

Готовясь к 33-й годовщине Октября, бригада досавовцев во главе с тов. Кабановым дала более тысячи тонн угля сверх плана. Члены Досава тт. Скрыльников и Шинкаренко выполняют норму проходки на 160 и 280 процентов. Станхановской работой досавовцы вносят большой вклад в дело мира и берут новые социалистические обязательства.

Ф. Миллиончик

ЧЛЕНЫ ДОСАВ ПЕРЕВЫПОЛНЯЮТ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ НОРМЫ

Организация Досава Воронежского машиностроительного завода в дни подготовки к славной годовщине значительно улучшила свою работу. Число членов Общества увеличилось более чем в девять раз.

Досавовцы активно участвуют в предоктябрьском социалистическом соревновании и перевыполняют производственную программу. Регулярно работают авиационные кружки. Организовано 17 авиауголков. Создана лекторская группа из 19 человек, которая проводит лекции, доклады, беседы. Для занятий оборудован класс с авиационной техникой, приобретена литература и наглядные пособия. Все мероприятия проводятся под руководством партийной организации, с активной помощью профсоюзной организации и заводского комитета ВЛКСМ. Лучшими председателями цеховых организаций являются тт. Жемчужников, Болдырев, Сукачев.

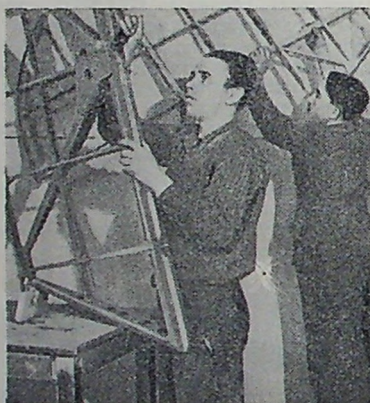
Д. Веденев

ПОМОЩЬ КОЛХОЗНИКАМ

Хасав-Юртовский районный комитет Досава Дагестанской АССР организовал помощь досавовцев колхозникам в уборке урожая.

Одновременно актив Общества провел лекции, доклады, беседы среди населения. В результате этой работы созданы 23 новые первичные организации, оборудованы авиавыставки и авиауголки. Организованы кружки парашютистов и другие. Под руководством парторганизаций предприятия совхозы и колхозы развертывают предоктябрьское социалистическое соревнование, в котором члены Досава принимают деятельное участие.

И. Дагав



Активисты Досава: смазчик Красновожского комбината В. Исаков (слева) и помощник мастера механических станков того же комбината Г. Быков оборудуют своими силами учебный класс (Ивановская область)

ТРУДЯЩИЕСЯ ВСТУПАЮТ В ЧЛЕНЫ ОБЩЕСТВА

Дзержинский районный комитет Досава г. Чкалова, готовя достойную встречу Октябрю, широко развернул агитационно-пропагандистскую работу, организовал кружки, проводит лекции, доклады и беседы, которыми охвачено более 16 тыс. человек. Активизировалась деятельность первичных организаций в районе. Так, на одном комбинате число членов Общества возросло на 300 про-

ЛЕКЦИИ, ДОКЛАДЫ, БЕСЕДЫ

Готовясь достойно встретить 33-ю годовщину Великого Октября, Брянский областной комитет Досава провел большую работу по пропаганде авиации и распространению авиационных знаний. Создана секция Досава при областном отделении Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний. Комитет разработал и утвердил тематику лекций, разослав их на места. Только за последнее время в области проведено более 2 тыс. лекций, докладов и бесед. Они охвачено свыше 100 тыс. человек. В области организуются авиационные кружки, выставки, уголки. Растет численность организаций Досава.

В Фокинском поселке Дятьковского района активисты Досава организовали фотовыставку «Авиация СССР». С помощью парткома и дирекции предприятия был оборудован авиационный класс, в котором установлен самолет По-2 и мотор М-11. На предприятиях района проводятся лекции и беседы. Все это настолько оживило работу, что число членов первичных организаций Досава в районе за короткое время выросло в десятки раз. Значительную помощь в работе Досава оказывают партийные организации. Активное участие в работе Общества принимают профсоюзные и комсомольские организации. Большое внимание уделяет Обществу областная газета «Брянский рабочий». Она систематически пропагандирует цели и задачи Досава.

В. Савишкин

ШИРИТСЯ ПРОПАГАНДА АВИАЦИОННЫХ ЗНАНИЙ

Работники станции Сабир Азербайджанской ССР дружно вступают в ряды Досава. Председатель комитета тов. Алиев Халыт организовал пропаганду авиационных знаний среди членов Общества и населения. Проводятся лекции, доклады и беседы. Собраны вступительные и членские взносы.

Х. Алиев

Такой рост наблюдается и в других первичных коллективах. На швейной фабрике г. Бузулук Чкаловской области численность первичной организации увеличилась в девять раз. В нее входит почти вся молодежь предприятия. Регулярно проводятся доклады, лекции, беседы. Работают кружки, возглавляемые активистами Досава.

Чкаловский Обком ДОСАВ

РАСТУТ РЯДЫ ДОСАВ

Первичная организация Досава Государственной швейной фабрики им. ВЛКСМ в городе Фрунзе занимает первое место в Киргизской ССР. Ее возглавляет комитет в составе девяти человек. Все они стахановцы. Председателем избрана лучшая швея О. Жданова. Комитет планирует свою работу и всегда добивается выполнения плана.

В цехах фабрики вывешены лозунги и плакаты по авиации. Комитет часто проводит читку и обсуждение статей газеты «Патриот Родины», показывающих работу лучших организаций Досава. Для рабочих предприятия комитет проводит лекции и доклады на авиационные темы, организует экскурсии в республиканский аэроклуб.

К 33-й годовщине Октября комитет обязался пополнить ряды Досава путем вовлечения в организацию нескольких сот новых членов, а также создать ларашютный кружок.

С. Сабуров

НОВАЯ ГРУППА РАДИСТОВ

Наманганский обком Досава Узбекской ССР подготовил группу авиаспециалистов. На испытаниях курсанты тт. Декамбаев, Чухман, Шакиров, Сафин и другие показали хорошие знания материальной части по специальности. Все курсанты изъявили желание изучить мотор и получить еще одну специальность.

Н. Ефимов

ИЗУЧАЮТ АВИАМОТОР

Октябрьский районный комитет Досава Армянской ССР объединяет много первичных организаций. Организован ряд парашютных кружков, в которых занимается группа досавовцев. Кроме того, создан кружок по изучению авиадвигателя М-11. Оборудовано 3 авиауголка: в клубе МТС, в клубе Консервного завода и в колхозе имени Жданова. В предоктябрьские дни в первичных организациях района прочитано уже 30 лекций и докладов на авиационные темы. На них присутствовало много колхозников.

Г. Тарханян

АКТИВНОСТЬ ЧЛЕНОВ ДОСАВ ВОЗРАСТАЕТ

Включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, первичная организация Досава Ставропольской обувной фабрики выросла в пять раз. Председателем комитета этой организации избран комсомолец Ю. Брюхович, организовавший и возглавивший кружок авиационных знаний. В клубе фабрики оборудован авиауголок. Профсоюзная организация предприятия выделила средства для закупки необходимого оборудования. К 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции члены Досава подготовили учебный класс для развертывания кружковой работы.

И. Сорокин

ОБ УЧАСТИИ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСАВ В ПОДГОТОВКЕ К ВЫБОРАМ В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

(Постановление Центрального Комитета Досава)

Центральный комитет Добровольного общества содействия авиации принял постановление об участии организаций Досава в подготовке к выборам в местные Советы депутатов трудящихся.

В постановлении отмечается, что предстоящие выборы в местные Советы ознаменуют новую победу советской демократии, поднимут широчайшие народные массы к активному участию в политической жизни страны, в государственной и общественной деятельности.

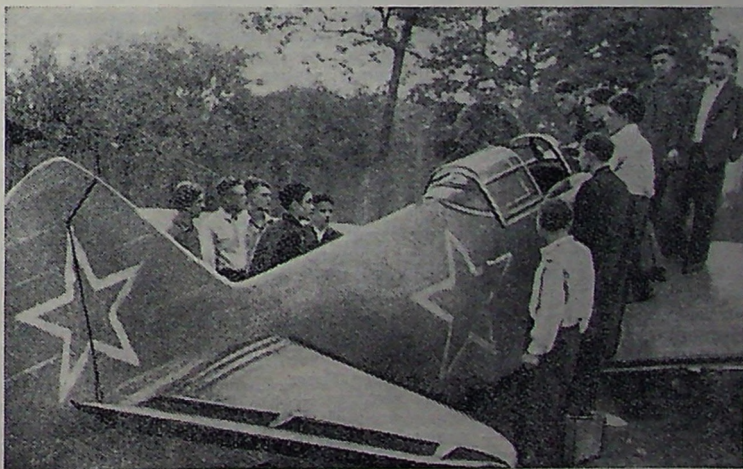
Подготовка к предстоящим выборам в местные Советы начинается в дни, когда все трудящиеся нашей страны находятся под глубоким впечатлением исторических постановлений Советского правительства о строительстве Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций на Волге, Главного Туркменского канала, Каховской гидроэлектростанции на Днепре, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. В эти дни все прогрессивное человечество требует от империалистов Америки вывести войска из Кореи, прекратить уничтожение мирного корейского населения. Народы всего мира активно защищают дело мира и дают отпор поджигателям войны.

ЦК ДОСАВ СССР предлагает всем организациям Добровольного общества содействия авиации принять активное участие в подготовке к выборам в местные Советы депутатов трудящихся и широко использовать в этой кампании опыт агитационно-массовой и пропагандистской работы, приобретенный во время подготовки к проведению выборов в Верховный Совет СССР в 1950 году.

Среди членов Досава и населения необходимо широко развернуть пропаганду Сталинской Конституции и «Положения о выборах в местные Советы депутатов трудящихся». Комитеты Досава должны выделить агитаторов из числа активистов учебных организаций Общества, секций и лекторских групп для проведения агитационно-массовой работы среди избирателей. Организациям Общества рекомендуется широко развернуть лекционную работу на избирательных участках и агитпунктах. Передовой опыт работы организаций Досава и активистов Общества в подготовке к проведению выборов в местные Советы депутатов трудящихся следует систематически освещать в печати и по радио.

ЦК ДОСАВ выразил уверенность, что организации Досава на основе социалистического соревнования добьются ко дню выборов новых успехов в своей работе.

Члены Добровольного общества содействия авиации придут на выборы в местные Советы депутатов трудящихся, тесно сплотившись вокруг Советского правительства и коммунистической партии, вокруг великого вождя и учителя советского народа Иосифа Виссарионовича Сталина.



Активист Ф. И. Чекрыгин знакомит членов Досава г. Бежица Брянской области с устройством самолета

В ПЕРЕДОВОМ КОЛЛЕКТИВЕ

Первичная организация Досава машиностроительного завода, где председателем комитета т. Курылев, — одна из лучших в Москве. Инициативная и работоспособная, она быстро завоевала авторитет и популярность среди рабочих.

Успех этой организации был подготовлен большой агитационно-массовой работой. В цехах завода побывали агитаторы Сталинского районного комитета Досава, городского аэроклуба (где начальником т. Савченко), активисты, выделенные заводской партийной организацией. Они провели около ста докладов и бесед о сталинской авиации, о целях, задачах и содержании работы организаций Досава. Перед рабочими выступали герои-летчики, участники Великой Отечественной войны — Феоктистов, Платонов и другие. В цехах распространялись листовки, призывающие рабочих выступать в Досав, крепить могущество нашей авиации. Все эти мероприятия благотворно сказались на росте первичной организации.

Правильное распределение обязанностей среди членов комитета дало возможность уже с самого начала четко и планомерно вести работу по укреплению цеховых первичных организаций. Комитет создал три секции: агитационно-массовой работы — ее возглавил активист Досава инженер Павлов, организационной работы — руководитель инженер Борисов и секцию кружковой работы под руководством т. Родина. 12 членов комитета были прикреплены к организациям цехов и отделов для оказания им практической помощи в развертывании учебно-массовой работы.

Вся работа первичной организации проводится по плану, ежемесячно утверждаемому на заседаниях комитета. Вот, например, один из таких планов:

«Заслушать на заседании заводского комитета Досава председателей первичных организаций цехов о состоянии агитационно-массовой работы; организовать семинар для активистов-агитаторов по методике проведения докладов и бесед на тему: «История развития русской авиации»; организовать встречу членов Досава с героями-летчиками, участниками Великой Отечественной войны; организовать экскурсию на аэродром аэроклуба для слушателей авиакружков; просить партком и завком завода выделить специальное помещение для первичной организации Досава и оборудовать его; выпустить очередной номер стенгазеты «Активист Досава».

Ответственность за выполнение каждого пункта этого плана была возложена на одного двух членов комитета. Планы комитета размещаются на стеклографе и рассылаются всем цеховым коллективам. Таким образом, актив Досава знаком с задачами, поставленными комитетом на данный месяц, и может контролировать, насколько успешно этот план осуществляется. Это повышает чувство ответственности каждого члена комитета за порученное ему дело.

Для комитета крайне важно, чтобы весь коллектив завода наглядно видел пользу и важность той работы, которую проводит организация Досава. Группа агитаторов Досава, состоящая из 18 человек, прочла для рабочих ряд лекций и докладов на темы: «Сталинская авиация — лучшая в мире», «Превосходство советской авиационной техники над буржуазной», «Наша Родина — родина авиации» и другие. Во всех цехах и отделах предприятия вывешены лозунги и плакаты Досава. В клубе завода и в одном из крупных цехов оборудованы фотовыставки, отражающие историю развития отечественного Воздушного Флота. Регулярно выпускается стенная газета «Активист Досава». В ней помеща-

ются материалы о работе цеховых первичных коллективов, кружков, об успехах молодых рабочих — курсантов аэроклуба. Газета художественно оформлена фотографиями и рисунками. Во всех цеховых стенгазетах систематически освещается работа первичных коллективов Досава. Комитет располагает специальной библиотекой, где члены Общества всегда могут получить литературу по интересующим их вопросам.

Памятью о решающей роли актива в подъеме всей общественно-массовой работы, комитет первичной организации уделяет большое внимание подготовке активистов. Для них проводятся семинары, на которых выступают квалифицированные лекторы, работники районного комитета Досава, члены комитета первичной организации. Комитет провел 17 экскурсий в Московский Дом авиации имени М. В. Фрунзе. Сотни трудящихся завода посетили этот интересный музей. Там они ознакомились с историей развития русской авиации, с боевой техникой, на которой советские летчики громили немецко-фашистских захватчиков.

Памятным событием в жизни первичной организации был вечер, посвященный создателю первого в мире летательного аппарата А. Ф. Можайскому. Более 500 человек, собравшихся в зрительном зале заводского клуба, внимательно прослушали содержательный и интересный доклад работника аэроклуба тов. Новикова на тему: «А. Ф. Можайский — создатель первого в мире аппарата тяжелее воздуха».

В этом году организация Досава основное свое внимание уделила улучшению кружковой учебы. Свыше 20 рабочих и инженерно-технических работников изучают авиационную радиотехнику. Руководит этим кружком активист Досава инженер Маточкин. Группа молодых рабочих завода решила освоить авиационную технику и

овладеть специальностью авиамоториста. Администрация выделила для занятий помещение. Член заводского комитета Досава технолог Минин охотно взялся руководить кружком мотористов и передать свои знания в области авиационной техники молодым рабочим. На проверочных испытаниях, проведенных приемной комиссией, курсанты Коротков, Лукьянов, Архипов и Вестфаль получили отличные оценки.

Большая группа молодых рабочих — членов первичной организации Досава направлены на учебу в аэроклуб. Без отрыва от производства они стали авиационными специалистами.

Всю свою работу комитет Досава проводит под руководством партийного комитета и с помощью профсоюзной и комсомольской организации завода. За время деятельности первичной организации партком шесть раз заслушивал отчет председателя комитета Досава т. Курылева, принимая соответствующие решения. Бюро Сталинского райкома ВКП(б) также слушало доклад т. Курылева. Хорошее руководство парторганизации обеспечило первичной организации Досава завода успешное выполнение всех заданий.

В тесном содружестве с комитетом Досава работает заводской комитет комсомола. На средства, отпущенные клубом, приобретено много литературы и различных наглядных пособий, необходимых для пропаганды авиационных знаний среди трудящихся.

Первичная организация Досава машиностроительного завода находится на верном пути. Она растет численно, все шире и активнее распространяет авиационные знания.

И. Соболев, А. Перегудов



Активист тов. А. П. Минин проводит занятие кружка авиамотористов первичной организации Досава машиностроительного завода

БОЛЬШЕВИКИ УКРАИНЫ УКРЕПЛЯЮТ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

Добровольное общество содействия авиации призвано оказывать всемерную помощь росту и укреплению Воздушного Флота нашей Родины, пропагандировать авиацию, распространять авиационные знания среди трудящихся и вызывать воздушный спорт.

Молодое Добровольное общество содействия авиации Украинской ССР пользуется большой любовью среди населения и активно выполняет задачи, возложенные на него партией Ленина — Сталина и Советским правительством. Сотни тысяч трудящихся нашей республики вступили в ряды Досава и многие из них успешно овладевают авиационными специальностями.

В создании и организационном укреплении нашего Общества большая роль принадлежит партийным организациям. Вопрос о руководстве добровольными обществами нашел отражение в резолюции XVI съезда большевиков Украины, а также пленума ЦК КП(б)У, состоявшегося в мае 1949 года. В резолюции пленума говорится: «Придавая большое значение работе Добровольных Обществ ДОСАРМ, ДОСАВ, ДОС-ФЛОТ, Пленум ЦК КП(б)У обязывает партийные организации решительно улучшить руководство ими, оказывать всестороннюю помощь в их работе и осуществлять постоянный контроль за их деятельностью».

Выполняя эти важнейшие указания, партийные организации стали уделять значительно больше внимания работе Досава. На заседаниях комитетов систематически обсуждается деятельность организаций Общества. Коммунисты выступают вожаками в развертывании авиационно-спортивной работы Досава. Подавляющее большинство председателей комитетов первичных организаций — коммунисты. Следует особенно отметить Харьковскую, Одесскую и Запорожскую областные партийные организации, которые помогают Обществу больше других.

Практика показала, что низовые коллективы Досава успешно работают там, где ими руководят партийные организации. Приведем пример. Отчет тов. Трехлебова — председателя комитета Досава завода (Запорожье) — неоднократно обсуждался на заседаниях парткома. Результат этого влияния. Значительно улучшилась работа комитета. Большинство рабочих и служащих завода вовлечено в коллектив Досава. Коммунисты и комсомольцы возглавляют его деятельность. Регулярно проводятся занятия в авиационных кружках. Широко развернута агитационно-пропагандистская работа и наглядная агитация. Среди первичных организаций Досава эта организация заслуженно занимает одно из первых мест в республике.

Другой пример. По инициативе партийной организации и с ее помощью в колхозе «3-й решающий» Змиевского района Харьковской области создана первичная организация Досава, в которую вступили все коммунисты и комсомольцы. Они принимают в ней самое активное участие. Здесь работают кружки парашютистов и другие. Партийная организация помогла подобрать руководителей кружков. Занятия кружков проводятся в помещениях, оборудованных наглядными учебными пособиями.

Сталинский райком партии г. Киева регулярно рассматривает планы районного комитета Досава и контролирует их выполнение. В планах своей работы райком КП(б)У предусматривает мероприятие по пропаганде авиационных знаний. В парткабинете читаются лекции и доклады на авиационные темы. На совещаниях секретарей партийных организаций обсуждаются вопросы, связанные с улучшением деятельности первичных организаций Досава. Все это положительно сказалось на работе районного комитета Досава. Возглавляемый тов. Бятец Сталинский районный комитет Досава неустанно заботится о росте и укреплении первичных организаций. Цели и задачи Досава разъясняются широким слоям населения. На предприятиях, в учебных заведениях и учреждениях проводятся лекции и беседы о сталинской авиации. Создавая новые коллективы, Сталинский районный комитет Досава не забывает об учебно-спортивной работе, о

Я. ИВАНОВ,
зав. сектором ЦК КП(б) Украины

кружках. Его организационная работа сочетается с учебно-воспитательной.

Только при умелом подборе и правильной расстановке кадров можно поднять работу руководящих органов и первичных организаций Досава на высокий идейный и организационный уровень. Вот почему партийные организации уделили большое внимание этому вопросу. На практической работе кадры растут и приобретают необходимый опыт.

Заслуживают внимания и популяризации работа и опыт Змиевского и Волчанского районных комитетов Досава Харьковской области, Хотинского и Заставнянского районных комитетов Черновицкой области, Константиновского и Днепродзержинского городских комитетов. Секрет их успеха очень прост. Под руководством партийных органов, опираясь на актив, совместно с ним решали они все сложные задачи, поддерживая тесную связь с рядовыми членами Общества. Для повышения политической и деловой квалификации руководящего актива комитеты периодически проводили семинары и совещания по обмену опытом работы, который освещался также в печати и по радио.

Чтобы закрепить успехи, нужно поднять уровень руководства низовыми звеньями. Партийные организации глубоко интересуются стилем работы комитетов Досава, придавая особое значение контролю исполнения. Там, где руководители комитетов с помощью актива и при поддержке местных организаций будят инициативу и самостоятельность коллектива, там авиационно-массовая и спортивная работа идет ключом.

Примером в этом отношении может служить Харьковской областной комитет Досава (председатель тов. Ряченко). Оперативность руководства, чуткость к запросам и нуждам членов Досава, постоянная готовность действительно помогать низовым организациям — таков стиль работы этого комитета. По всем показателям он занял первое место среди областных комитетов Досава УССР.

Одним из основных методов большевистского руководства является проверка исполнения. Этим методом успешно овладевают многие комитеты Досава. Однако некоторые областные комитеты Общества, в частности, Сумский, Сталинский и Днепрпетровский, подменяют его бумажной перепиской: они рассылают низовым комитетам много директив и различных запросов, но недостаточно интересуются тем, как выполняются их указания.

Велика помощь партийных организаций также в развертывании пропаганды авиации, в распространении авиационных знаний. При многих комитетах и первичных организациях Досава созданы лекторские группы, объединяющие лучших пропагандистов авиационных знаний. Кроме того, работает большое количество пропагандистских секций, в которых насчитывается тысяча лучших активистов Общества. За этот год уже были прочитаны десятки тысяч лекций и докладов на авиационные темы. Хорошо работает пропагандистская секция при Одесском областном комитете. Неплохо развернута лекционная работа и в ряде других комитетов Досава.

Партийные организации на местах помогли комитетам провести ряд массовых мероприятий, популяризирующих Общество среди населения: состязания авиамоделистов и планировщиков, выставки, демонстрация фильмов о сталинской авиации в столице Украины и во многих других городах и селах республики. Перед демонстрацией фильмов активисты Досава выступали с докладами или беседами.

Партийные организации оказали организациям Досава большую помощь в развертывании социалистического соревнования.

Выполняя обязательства, принятые на себя в социалистическом договоре с Досавом Грузинской ССР, Добровольное общество содействия авиации УССР еще более окрепло в организационном отношении и в истекшем году добилось значительных успехов. Добровольное общество содействия авиации УССР по итогам работы за 1949 год получило переходящее Красное Знамя ЦК Досава СССР.

В СЕЛЕ ЗАБОРЬЕ

Заборье — небольшое село в Подольском районе Московской области, куда я прибыл после окончания войны. После двух тяжелых ранений, полученных на фронте, мне предстояло полочиться, окрепнуть, а потом приняться за работу педагога в местной школе.

Сельская молодежь знала, что я когда-то учился в аэроклубе, участвовал в двух войнах, имею много боевых вылетов. Колхозники часто обращались ко мне с просьбой рассказать о боевой профессии летчика, о славных делах сталинских соколов. Старшеклассников нашей школы интересовало: как устроен самолет? В чем искусство полета на планере? Как стать парашютистом?

Нужно было создать в колхозе организацию Досава и начать учебу в кружках. Кому же, как не летчику, быть организатором этого дела?

Через несколько дней я собрал в школе группу сельской молодежи, рассказал своим слушателям о задачах Досава и о тех возможностях, которыми мы располагаем. Вести о создании сельской организации Досава быстро разнеслась по всем дворам колхоза. На первое организационное собрание явилось 89 человек.

Руководство аэроклуба согласилось организовать прыжки колхозных парашютистов, которые обучались в наших кружках. Мы оборудовали площадку, на которой мог бы

приземлиться самолет, сшили полотнище для посадочного знака.

Самолет аэроклуба прибыл в назначенный день. Когда он поднялся с первым парашютистом и из машины вывалилась черная фигурка, — толпа зрителей ахнула. Парашют раскрылся, и наш первый парашютист стал медленно опускаться из земли. Колхозники устремились к месту приземления парашютиста. Парню жали руки, его горячо обнимали и поздравляли.

Этот знаменательный день мы запомним надолго. Начали с малого, а сейчас группа парашютистов и парашютисток нашего села уже носит голубые парашютные значки. Со всех окрестных селений к нам потянулась молодежь, и вскоре в четырех соседних селениях тоже были созданы организации Досава.

Вслед за кружком парашютистов был создан кружок по другой специальности. Из старых радиоприемников был смонтирован радиоузел, а затем мы собственными силами радиофицировали 12 колхозных домов. По вечерам у дома, где находилась наша организация Досава, слышалась музыка. Молодежь слушала радиопередачи, пела любимые советские песни.

Районный комитет Досава подарил нам старый самолет По-2. Мотор, который мы сняли, был использован как учебное пособие, а самолет — для наземной подготовки парашютистов.

В настоящее время наша организация насчитывает много членов Общества. Почти в каждой колхозной семье имеются члены Досава.

Партийная организация колхоза всемерно помогает нам. Председатель колхоза А. Ф. Шербаков и председатель сельсовета С. В. Федотов являются нашими активистами и помощниками. Деятельное участие в работе нашей организации принимают и сельская интеллигенция. В школе-семилетке все старшие школьники — члены наших кружков; для младших школьников организованы кружки по изготовлению бумажных змеев и простейших моделей.

Комсомольская организация колхоза — основной актив Досава. Секретарь комсомольской организации Валентина Буриничева является членом нашего комитета Досава.

Совершая поездки в другие села, наши активисты ведут агитационную работу среди колхозников, рассказывают им о работе первичной организации Досава села Заборье.

Сейчас, когда по всей стране проходит укрупнение колхозов, сельским организациям Досава предоставляются еще более благоприятные возможности для развертывания своей работы. В нашей могучей авиационной державе каждый колхозник должен быть знаком с авиацией, овладеть авиационной культурой.

А. Голубков,

председатель Комитета Досава с. Заборье Подольского района Московской обл.



Активист тов. Голубков проводит занятия по укладке парашюта с членами организации Досава колхоза им. В. В. Куйбышева Московской области

Однако в работе Досава нашей республики есть немало недостатков, отмеченных в постановлении ЦК Досава СССР. Республиканский комитет недостаточно четко и оперативно руководит областными комитетами. Только этим и можно объяснить, что в Сумской, Тарнопольской, Станиславской и в некоторых других областях многие низовые коллективы в организационном отношении слабы. Собрания членов Общества в них не созываются, члены Общества в активную работу не вовлечены, пропаганда авиационных знаний среди них, а также среди широких масс трудящихся не организована.

Неудовлетворительно работают комитеты сельских организаций Досава. В большинстве колхозов, МТС и совхозов организации Досава не созданы. Между тем для развертывания работы Общества в сельских районах имеются большие возможности. Так, например, первичная организация колхоза им. XIV лет Октября Краснокутского района Харьковской области (председатель т. Орлик) широко развернула авиационно-массовую работу и сумела привлечь всех членов Досава к изучению авиационных дисциплин.

Создать в каждом колхозе, совхозе, МТС первичную организацию Досава, хорошо организовать в ней учебную и воспитательную работу, активизировать работу кружков, руководить ими и обеспечить их материальной базой — значит широко развивать авиационный спорт на селе, еще успешнее укреплять могущество нашей Родины. Такова задача партийных организаций.

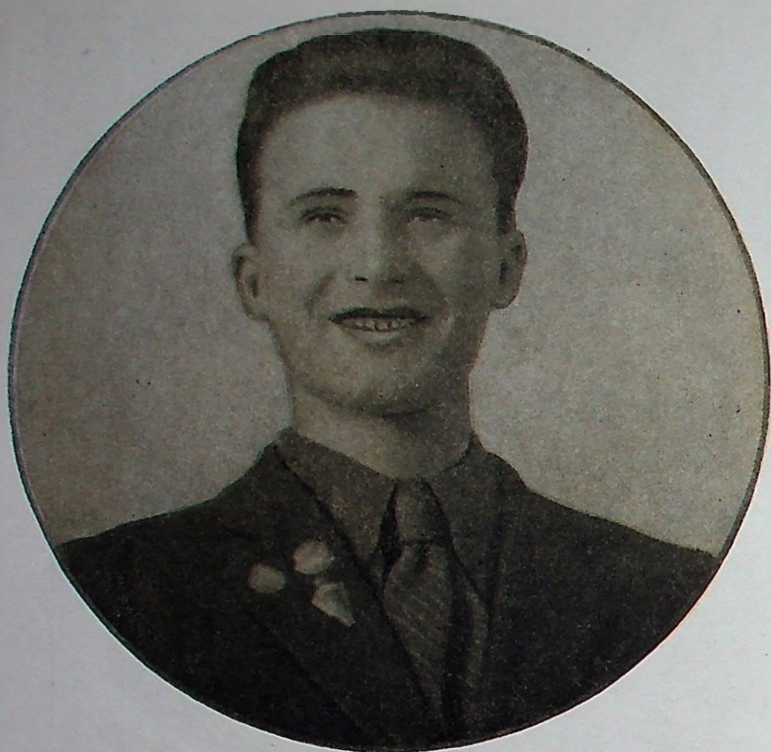
В нашей республике есть сотни первичных организаций Досава, оборудовавшие авиауголки, классы, построившие парашютные вышки, изготовляющие наглядные пособия. Многие предприятия отпускают на это значительные средства. Профсоюзы оказывают всемерную помощь первичным организациям Досава в пополнении фабрично-заводских библиотек литературой по авиации.

Лишь усилиями всей общественности создается прочная материальная основа для деятельности низовых коллективов Досава.

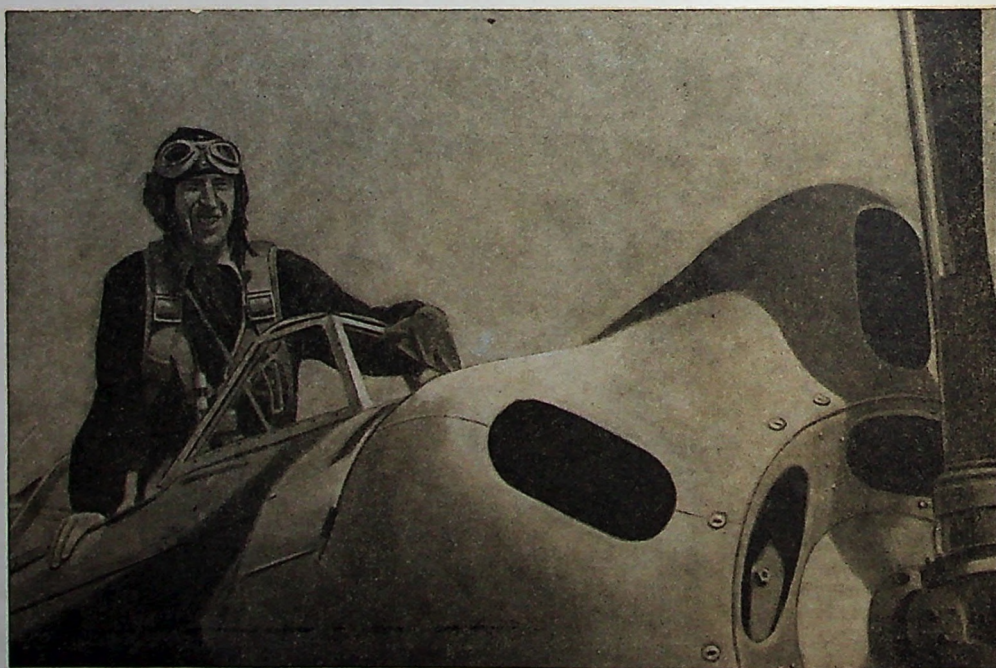
Задача состоит теперь в том, чтобы устранить недостатки в нашей работе и поднять ее на еще более высокий уровень.



А. И. БОДРЯГИНА,
абсолютный чемпион
СССР по самолетно-
му спорту на 1950 год
и чемпион СССР
1950 года по технике
пилотирования на са-
молете ЯК-18

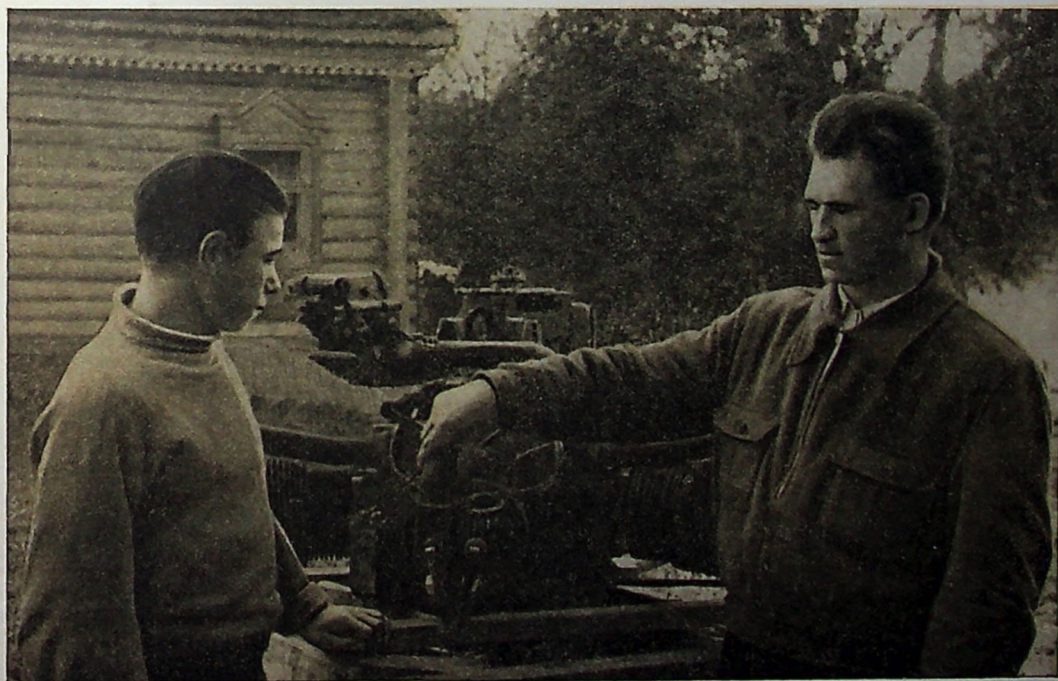


Авиамоделист Л. СЕ-
КИРИН (г. Иваново).
Его модель самолета
с моторчиком АММ-4
продержалась в воз-
духе 4 часа 2 минуты
30 секунд, установив
абсолютный рекорд
продолжительности по-
лета



Летчик-рекордсмен
Я. Д. ФОРОСТЕНКО

Спортсмен - планерист
В. Е. ЧУБУКОВ, за-
нявший первое место
по технике пилоти-
рования на Всесоюзных
планерных соревнова-
ниях 1950 года



Председатель Коми-
тета ДОСАВ села
Заборье Московской
области т. ГОЛУБКОВ
объясняет Юрию ГА-
ЛОЧКИНУ устройство
авиационного мотора



Л. С. ВОЛКОВА,
абсолютный чемпион
СССР по парашютно-
му спорту на 1960 год

ИНИЦИАТИВА И ЭНТУЗИАЗМ— ЗАЛОГ УСПЕХА

До Великой Отечественной войны в нашем городе существовала самолетно-планерная станция Осоавиахима. Она выпускала хорошо подготовленных планеристов-парителей, вступивших затем в ряды Военно-Воздушных Сил и успешно боровшихся с врагом. Руководил этой самолетно-планерной станцией Н. А. Романов.

Но вот закончилась война и многие питомцы и работники станции возвратились в свой родной город. Электросварщик Машиностроительного завода имени Серго Орджоникидзе — Ахат Зайнуллин, фрезеровщик завода сельскохозяйственных машин имени А. М. Горького — Рахат Зайнуллин, бывший инструктор самолетно-планерной станции — Владимир Филиппов и бывший инструктор Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова — Степан Алексеев встретились со своим прежним учителем летного дела — Н. А. Романовым.

Среди рабочей молодежи завода им. Горького Ахат Зайнуллин стал пропагандировать идею создания планерного кружка для изучения теории планерного дела. Н. Романов занялся отысканием материальной части. Ему удалось раздобыть старый разбитый самолет По-2, который и был доставлен на площадку близ завода имени А. М. Горького, где часто собиралась городская молодежь. Молодые рабочие завода под руководством Н. Романова собирали и ремонтировали самолет. В. Филиппов приступил к занятиям и преподавал им теорию планерного дела. Так возникла первичная организация Досава и образовался планерный кружок.

Вскоре первичные организации Досава возникают в школах №№ 9 и 17 и в ремесленном училище. Организуются и новые кружки — парашютный, планерный, мотористов. Несколько позднее создаются и авиамодельные группы. Застрельщиками в создании первичных организаций и кружков были активисты, участники первого планерного кружка, созданного на заводе имени А. М. Горького. Эти же активисты стали первыми инструкторами-общественниками новых кружков.

Работа городского комитета Досава расширялась с каждым днем. В городе открыта постоянная авиационная выставка, пользующаяся большой популярностью среди населения. Выставку посетили тысячи трудящихся. Силами первичных организаций Досава оборудованы десятки авиационных уголков и библиотек. Подготовленные в кружках товарищи становятся активистами Досава на производстве, в учреждениях и школах, они передают свои знания трудящимся и учащимся города, читают лекции и доклады, проводят беседы.

Г. Мешеряков,
заместитель председателя республиканского
комитета Досава Татарской АССР



Группа участников Всесоюзных планерных состязаний 1950 года

АКТИВИСТЫ ДОСАВ — ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ КОЛХОЗА

В октябре прошлого года к нам в колхоз приехал тов. Молчалин — председатель Самборского городского комитета Досава. Вникнув в дела колхоза, он в свою очередь рассказал колхозникам много интересного об авиации.

«Наша страна, — говорил председатель, — является родной авиации. Благодаря постоянным заботам партии большевиков, Советского правительства и лично товарища Сталина Советское государство стало могучей авиационной державой. С каждым годом увеличивается роль авиации в разнообразных отраслях народного хозяйства страны, самолет уверенно входит в повседневный быт советского человека».

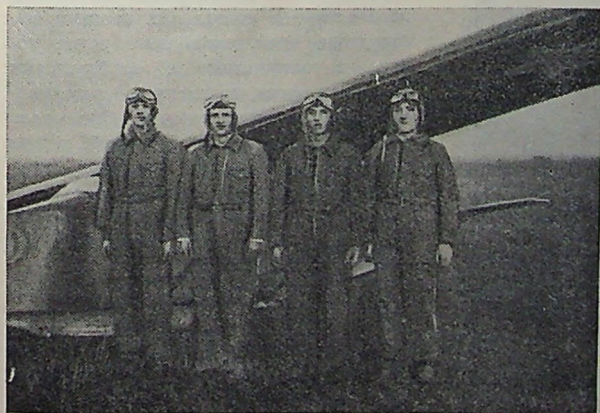
После нескольких бесед многие колхозники по предложению председателя вступили в члены Досава, организовали несколько кружков. Дейтельно работал в этом году кружок по изучению аэродромной службы, которым руководит тов. Петреневский. В колхозной школе работает кружок юных авиамodelистов, им руководит преподаватель физкультуры тов. Клюк. В колхозе и на цементном заводе мы оборудовали авиауголки. Проведенные в этих уголках беседы на темы: «Можайский — торец первого в мире самолета», «Воздушный Флот страны Советов», «Применение авиации в сельском хозяйстве» вызвали большой интерес у слушателей.

Чем больше мы работаем среди колхозников, тем быстрее пополняются ряды Досава новыми активистами. Уже на 1 августа в нашем селе в члены Досава вступило большое количество людей. Организуются новые кружки. Возникает все большая потребность в помощи со стороны областного и республиканского комитетов Досава, в специалистах-руководителях, в авиационной литературе на украинском языке, в кинофильмах на авиационные темы.

Члены Досава нашего колхоза — передовики колхозного производства. Колхозница Нина Дмитриевна Семейко ежедневно выполняет норму выработки на 200%. Звоневская Мария Антоновна Кицула взяла на себя обязательство получить с каждого гектара 500 центнеров сахарной свеклы. Активист Досава мать-героиня Екатерина Ивановна Дудя также передовик сельского хозяйства, она всегда перевыполняет нормы выработки.

На уборке урожая члены Досава показали прекрасные образцы производительности труда. Они борются за высокий урожай, за укрепление общественного богатства колхоза, за то, чтобы наш колхоз был передовым.

И. Коропий,
председатель первичной организации Досава колхоза
имени Хрущева Самборского района Дрогобычской
области УССР



Курсанты-отличники планеристы Киевского аэроклуба
тт. Ю. Нестерчук, А. Штефан, Г. Кияница, А. Ступан

В МОСКОВСКОМ ОБЛАСТНОМ АЭРОКЛУБЕ

И. КИРИЛЛОВ

«Стать сталинскими соколами, летать на самолетах — мечта многих советских юношей. С этой мечтой мы пришли в аэроклуб от заводских станков. Было трудно одновременно работать и учиться, но несмотря на все трудности, мы не отказались от своей мечты и успешно окончили аэроклуб. Теперь мы в авиационной школе...»

Это пишет в своем письме группа бывших курсантов аэроклуба, созданного еще в 1935 году и по праву считающегося одним из старейших и лучших аэроклубов страны. Он славится организованностью и высоким качеством

подготовки авиационных кадров. За доблесть, отвагу и высокое военное мастерство, проявленные на фронте в годы Великой Отечественной войны, шесть питомцев аэроклуба гг. Быкасов, Захаров, Елдашев, Занкин, Бокавец и Зайцев удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Храбрейшему из них В. А. Зайцеву, лично сбившему 26 вражеских самолетов, присвоено звание дважды Героя Советского Союза. Многие питомцы аэроклуба стали отличными летчиками, планеристами, знатыми воздушными спортсменами, работают в ГВФ и авиационной промышленности.

В 1949 году аэроклуб завоевал одно из лучших мест среди аэроклубов Советского Союза и первое место в Московской области. В 1950 году аэроклуб перевыполнил задание по подготовке авиационных кадров по всем специальностям.

Каким же путем коллектив аэроклуба добился таких успехов в подготовке авиационных специалистов из советской молодежи? Прежде всего личный состав аэроклуба твердо усвоил, что в авиации нет мелочей. Для него характерны новаторство, творческий подход к решению задач, умелое использование передовых, проверенных опытом форм, методов обучения. Коллектив аэроклуба с большой тщательностью составил методические разработки по всем дисциплинам, правильно организовал учебный процесс, хорошо

подготовил инструкторский состав, оборудовал учебные классы и аудитории.

В зимний период учебы летный состав под руководством начальника летной части и командиров отрядов провел ряд совещаний по методике летного обучения, на которых лучшие инструкторы, командиры звеньев и руководящий состав аэроклуба делились опытом своей работы. Доклады, сделанные на методических совещаниях, тщательно обсуждались всем летным составом, и в конечном итоге создавалась единая методическая разработка по тому или иному упражнению или задаче, которая затем утверждалась начальником аэроклуба и становилась руководящим документом каждого инструктора и руководителя в процессе его работы.

На методических совещаниях до начала летной работы были отработаны все упражнения первой задачи, а в ходе обучения — и все остальные задачи. Затем на каждое упражнение была составлена методическая разработка. Все это способствовало созданию единой методики летного обучения. Методика обучения представляет безусловный интерес и для других аэроклубов, поэтому мы остановимся на ней более подробно.

До начала полетов с курсантами инструкторам была предоставлена необходимая тренировка в совершенствовании личной техники пилотирования. Программа тренировки строилась в соответствии с первой задачей курса летной подготовки.

К инструкторам были предъявлены строгие требования в выполнении каждого элемента полета. От каждого инструктора требовалось выполнение полета в соответствии с требованиями курса и других документов, регламентирующих летную работу. Это дало возможность добиться высокой легкой дисциплины и чистоты отработки каждого полета, что в свою очередь сказалось на высоком качестве подготовки курсантов и на предупреждении летных происшествий.

Учитывая загруженность курсантов на производстве, стремясь добиться хорошей посещаемости курсантами теоретических занятий и полетов, руководство аэроклуба выработало такой распорядок дня, который обеспечил возможность полноценно использовать летное время. В аэроклубе никогда не



Курсант тов. Беликов садится в самолет. Предстоит очередной учебно-тренировочный полет



Командир звена тов. Коротков проводит разбор полетов с инструкторами аэроклуба

было простое машин из-за невыхода курсантов, и ежедневный полет, предусмотренный планом, выполнялся точно. Известно, что наземная подготовка курсантов перед полетами имеет очень важное значение. Поэтому до начала работы инструкторов с курсантами тщательно готовятся необходимые наглядные пособия и тренажная аппаратура.

В основе успешного проведения занятий лежит тщательная подготовка к ним самого преподавателя. Как правило, теоретические занятия в аэроклубе неразрывно связаны с показом, с опытом. Такой метод обучения дает курсантам не только определенные знания, но и практические навыки, которые впоследствии доводятся до автоматизма.

Большое воспитательное значение при обучении играют исторические примеры. Инструкторы и преподаватели аэроклуба рассказывают курсантам о замечательных достижениях советской авиационной техники, о наших прославленных конструкторах и героях-летчиках; при этом не забывают и тех великих ученых и изобретателей, которые, живя в исключительно трудных условиях царской России, двигали вперед авиационную науку. В процессе всей учебы курсантам внушается мысль, что для успеха обучения летному делу необходимы настойчивость, твердость и вера в свои силы, понимание важности каждой изучаемой дисциплины.

В течение двух лет аэроклуб работает без летных происшествий. Это достигнуто благодаря тому, что летный и технический состав аэроклуба хорошо изучил материальную часть, грамотно ее эксплуатирует. Здесь особенно большое внимание уделяется предполетному и послеполетному осмотру. Практические работы и осмотры проводятся тщательно и в строго намеченные сроки. В борьбе за безаварийность в работе сыграли большую роль разбор полетов, а также внимательное изучение приказов и бюллетеней.

Одним из главных условий успешной работы аэроклуба является правильная расстановка личного состава. Здесь руководящий состав расставлен так, что все полеты каждого подразделения производятся только в присутствии и под руководством соответствующего старшего начальника, который следит за строжайшим выполнением всех инструкций, наставлений и за соблюдением

дисциплины как на земле, так и в воздухе.

Партийная организация аэроклуба проводит повседневно большую и целеустремленную массовую работу, оказывает конкретную деловую помощь командованию в организации учебы и борьбе за безаварийность. На партийных собраниях коммунисты аэроклуба по-деловому обсуждали такие важные вопросы, как итоги теоретической специальной подготовки задачи коммунистов на период наземной подготовки и летной работы, передовая роль коммунистов по предупреждению летных происшествий.

В аэроклубе имеется немало новаторов, подлинных мастеров летного дела. К таким людям относятся начальник аэроклуба дважды Герой Советского Союза В. А. Зайцев, летчики-инструкторы: А. В. Рыжов, В. П. Логинов, старший техник отряда И. У. Логвинов, авиационный техник В. М. Мальцев, курсанты-пилоты В. А. Беликов, Г. Н. Лаптева, В. В. Семенов.

При аэроклубе организована лекторская группа, которая объединяет 26 человек постоянного состава и проводит работу среди населения, помогает местным организациям Добровольного общества содействия авиации пропагандировать авиационные знания в массах и вовлекать население в члены Досава. С января по сентябрь 1950 года лекторы-общественники аэроклуба провели свыше ста лекций и бесед.

Аэроклубом организовано девять авиамodelьных кружков, в которых занимаются свыше 200 авиамodelистов, проведено 10 соревнований. В период

школьных каникул для учащихся школ было организовано свыше 10 экскурсий с показом авиационной техники. В День Воздушного Флота СССР аэроклуб провел интересные внутриклубные соревнования по авиационному, планерному и парашютному спорту. На этих соревнованиях присутствовало свыше 4 000 зрителей.



Курсант тов. Лаптева готовится к полету

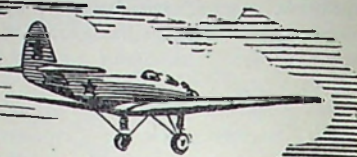


Парашютистка тов. Киселева перед очередным прыжком



Укладчик парашютов тов. Горбунцов проверяет подгонку парашюта у спортсменки тов. Киселевой перед полетом

Новые авиационным спортивным достижениям



ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ЛЕТЧИКОВ - СПОРТСМЕНОВ

20 сентября 1950 года на аэродроме Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова в Тушине закончились вторые Всесоюзные соревнования летчиков-спортсменов на легкомоторных самолетах.

В соревнованиях участвовало более 60 лучших летчиков-спортсменов Советского Союза, отобранных на внутриклубные соревнования. Нынешние соревнования отличаются от проводившихся в прошлом году тем, что в них принимали участие не только спортсмены аэроклубов, но и летчики-спортсмены других ведомств. В этом году впервые разыгрывалось почетное звание абсолютного чемпиона СССР по технике пилотирования. После упорной трехдневной спортивной борьбы звание чемпиона СССР по технике пилотирования завоевали: на самолете Як-18 спортсменка Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова мировая рекордсменка Анна Бодрягина, на самолете УТ-2 командир звена Саратовского аэроклуба мастер спорта Василий Макаренко и на самолете По-2 летчик-спортсмен Копотского аэроклуба Николай Чагайда.

В финальную встречу на розыгрыш абсолютного чемпионата, кроме чемпионов, вышли еще шесть человек, занявшие на каждом типе самолета вторые и третьи места. Разгорелась острая спортивная борьба. Каждому участнику предстояло выполнить по два полета на По-2, УТ-2 и Як-18. Малейшая неточность в технике пилотирования имела огромное значение. Ошибка спускаться было нельзя. Судейская коллегия фиксировала самые незначительные отклонения. Пилот Анна Бодрягина безукоризненно выполняет все шесть полетов и набирает на 300 очков больше самого близкого за ней претендента на первенство.

Прошлогодняя победительница соревнований Анна Бодрягина одержала блестящую спортивную победу, завоевав почетное звание абсолютного чемпиона СССР по технике пилотирования на 1950 год.

А. Винокуров

1950-й год был отмечен большими авиационно-спортивными событиями.

Сотни юных авиамodelистов оспаривали первенство страны на 19-х Всесоюзных состязаниях, подарили Родине новые мировые рекорды и достижения. 12 лучшим юным конструкторам присвоено звание чемпионов Советского Союза. Новыми достижениями ознаменовали парашютисты двадцатилетие массового парашютного спорта и парашютистского строительства в СССР. Впервые после войны на арену спортивной борьбы выступили планеристы. Лучшие летчики-спортсмены страны соревновались за честь быть чемпионами СССР. Порадовали нашу Родину новыми рекордами летчики Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Яков Форостенко и Владимир Марков.

Общественность Досава горячо желает воздушным спортсменам новых рекордов и достижений для укрепления авиационного могущества нашей великой Родины.

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОСТЯЗАНИЯ ПЛАНЕРИСТОВ

В августе 1950 года близ поселка Саркташ Чкаловской области были проведены Всесоюзные состязания планеристов.

К этим соревнованиям энтузиасты планерного спорта долго и тщательно готовились. Настало время показать свои



Слесарь велосипедного завода курсант-отличник Харьковского аэроклуба В. Е. Гончаров готов к полету

достижения. В Саркташ прибыли испытанные мастера планерного спорта тт. Ильченко, Баруздина, Чубуков, представители молодого поколения, не имеющие еще такого большого опыта в искусстве парения, как их старшие товарищи, но зато полные молодого задора и стремления во что бы то ни стало в совершенстве овладеть сложным искусством планерного спорта. На планеродроме всех их ждали замечательные советские планеры конструкторов Антонова и Пьесух.

Планеристка тов. Самосадова из Московской области, добиваясь наибольшей дальности полета с условием возвращения на свой аэродром, покрыла расстояние в 145 км, а мастер планерного спорта тов. Ильченко на стокилометровом маршруте по треугольнику добился скорости 51 км/час. Это всеобщие рекорды и достижения. В то же время москвичка Мареева установила на стокилометровом маршруте по треугольнику скорость 35,5 км/час, что является рекордом для женщин.

На состязаниях планерист Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова тов. Панасенко был неизменным победителем по выигрышу в высоте, москвич тов. Монеткин — победителем по скорости, планерист Центральной парашютной школы тов. Медников — по дальности. Это наши чемпионы.

Абсолютное первенство на прошедших состязаниях завоевала команда Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова в составе тт. Гусева, Панасенко, Чубукова и Чеботарева. Команда Московского областного комитета Досава — тт. Ильченко и Самосадова — установила абсолютные спортивные достижения. Команда Центральной парашютной школы в составе тт. Медникова, Широченко и Мавришева заняла первое место по технике пилотирования.

Высокие достижения участников Всесоюзных планерных состязаний свидетельствуют о том, что советский планерный спорт находится на высокой ступени развития. Однако на этом не успокаиваются советские планеристы. Они преисполнены желания добиться в следующих соревнованиях еще более высоких показателей и уже сейчас начали деятельную подготовку.

В. Макаров

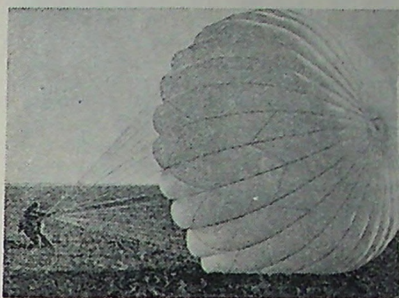
В ЧЕСТЬ ДВАДЦАТИЛЕТИЯ СОВЕТСКОГО ПАРАШЮТИЗМА

Двадцатилетие массового парашютного спорта и парашютостроения в СССР было ознаменовано Всесоюзными соревнованиями спортсменов-парашютистов. Эти соревнования были яркой демонстрацией высоких спортивных достижений энтузиастов советского парашютизма. Наряду с заслуженными мастерами убедительно продемонстрировали свою зрелость и молодые парашютисты, подготовленные за последние годы в аэроклубах Досава.

Юбилейные соревнования парашютистов — большое спортивное событие в истории советского парашютизма. В эти дни на Тушинском аэродроме парашютисты впервые состязались на почётные спортивные звания абсолютного чемпиона по парашютному спорту СССР, чемпионов по отдельным видам парашютного спорта среди мужчин и женщин.

Бороться за первенство прибыли спортсмены-парашютисты из многих республик, краев и областей СССР. Среди них — досаовцы Москвы, Челябинска, Мичурина, Белоруссии, Украины... За свою спортивную деятельность участники соревнований сделали в общей сложности около 25000 парашютных прыжков. Вот самый молодой участник соревнований спортсмен-парашютист 3-го разряда Адель Каспарова. У нее всего 20 прыжков. А рядом — мастер спорта СССР Иван Савкин, имеющий на своем счету 1645 прыжков. Все они — опытные мастера и начинающие спортсмены — решили крепко бороться за первенство, а успехи, которых они добились на предварительных отборочных соревнованиях, уже заранее заставляли предполагать, что борьба за первенство будет напряженной.

В программе Всесоюзных соревнований — прыжки на точность приземления, прыжки на точность задержки раскрытия парашюта. Почти полтысячи прыжков — пристрелочных, тренировочных, показательных, прыжков на точность задержки и приземления — совершили парашютисты за время соревнова-



Парашютист приземлился (Днепропетровский аэроклуб)



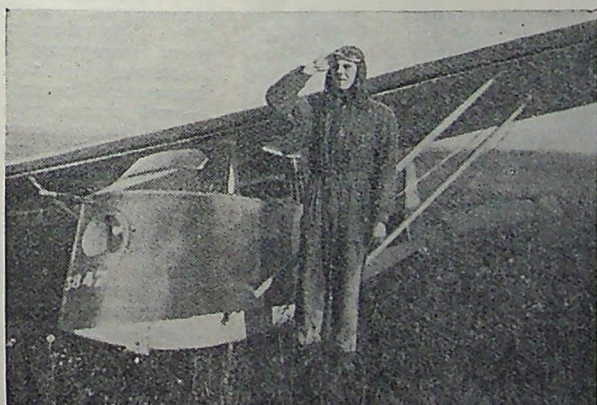
Парашютист И. Козлов после приземления

ний. Четкая организация работы и высокая дисциплинированность всех участников позволили за короткий срок выполнить все упражнения без каких-либо происшествий.

Судейская коллегия констатировала высокие показатели выполнения упражнений большинством участников. Первое упражнение на точность десятисекундной задержки раскрытия парашюта выполнили 93 процента соревнующихся. Второе упражнение на точность задержки раскрытия парашюта в 15 секунд выполнили 85 процентов всех участвующих. Особо острая борьба разгорелась между десятью спортсменами-парашютистами, набравшими наибольшее количество зачетных очков по всем упражнениям и допущенных судейской коллегией к участию в розыгрыше чемпионата. Теперь дело решалось долями секунды, когда требовалась точность задержки открытия, и метрами, когда требовалось точное приземление.

Розыгрыш чемпионата завершился блестящей победой многих молодых спортсменов. Звание абсолютного чемпиона парашютного спорта СССР среди мужчин и женщин завоевала молодая парашютистка Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова Леонтина Волкова. Ей же судейская коллегия присудила звание чемпиона парашютного спорта СССР на 1950 год по классу точности приземления, за которое боролась группа парашютисток.

Леонтина Волкова начала заниматься парашютизмом всего два года назад, без отрыва от производства, будучи техником Московской окружной железной дороги. Но уже в 1949 году она приняла участие в третьих Всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту и заняла в них шестое место среди женщин. В течение текущего года молодая парашютистка усиленно готовилась к юбилейным соревнованиям под руководством опытного тренера Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова, заслуженного мастера спорта СССР



Курсант Киевского аэроклуба тов. Ю. Нестерчук выполнял задание на «отлично»



Активист Досава тов. Рустам Гасан Оглы проводит занятия парашютного кружка сельскохозяйственного техникума г. Казах Азербайджанской ССР

Сергея Коробова. Она выполнила несколько десятков прыжков на точность приземления и на точность задержки раскрытия парашюта. Получив хорошую тренировку, Л. Волкова смело вступила в борьбу и одержала блестящую победу, имея на своем счету всего 80 прыжков.

Звание абсолютного чемпиона по парашютному спорту СССР на 1950 год среди мужчин завоевал опытный мастер спорта СССР Алексей Меньяйло.

А. Меньяйло занимается парашютным спортом 14 лет. Он совершил 1028 прыжков с парашютом и отлично владеет техникой парашютного прыжка. Во Всесоюзных соревнованиях парашютистов А. Меньяйло участвовал впервые и добился отличных результатов, завоевав звание абсолютного чемпиона и заняв второе место в соревнованиях на точность приземления и четвертое место на точность задержки раскрытия парашюта.

Вторым победителем чемпионата из числа молодых оказался парашютист Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова Алексей Калинин, завоевавший среди мужчин звание чемпиона парашютного спорта СССР на 1950 год по точности приземления.

Чемпион парашютного спорта по точности приземления получил отличную подготовку и тренировку под руководством опытного тренера, заслуженного мастера спорта СССР Глеба Освальда и инструктора-летчика Центрального аэ-

роклуба СССР им. В. П. Чкалова Владимира Иванова.

Звание чемпиона парашютного спорта на 1950 год по точности задержки раскрытия парашюта среди мужчин завоевал опытный спортсмен и физкультурник авиации Военно-Морского Флота Александр Соколовский, имеющий десятилетний стаж спортивно-парашютной работы и совершивший 366 прыжков.

Среди женщин, участниц соревнований, звание чемпиона парашютного спорта СССР на 1950 год по точности задержки раскрытия парашюта завоевала мастер спорта СССР пилот Александра Гусарова (УССР, Сталино).

А. Гусарова — участница первых и вторых Всесоюзных слетов парашютистов — совершила 357 прыжков.

Среди победителей соревнований заслуживают похвалы молодые, способные спортсмены-парашютисты аэроклубов Досава. Участвуя впервые во Всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту, отличные результаты показали: Василий Прозоров (Кировоградский аэроклуб Досава), имеющий 135 прыжков и занявший второе призовое место в соревнованиях на точность раскрытия парашюта, Василий Марюткин (Уфимский аэроклуб), имеющий 76 прыжков и занявший пятое место в соревнованиях на точность приземления, и многие другие.

Результаты розыгрыша чемпионата по парашютному спорту СССР на 1950 год, как и опыт четвертых Всесоюзных соревнований спортсменов-парашютистов,

подтвердили, что советские спортсмены-парашютисты из года в год повышают уровень спортивно-парашютного мастерства, добиваются отличных результатов в овладении техникой прыжка с парашютом и особенно техникой прыжка с длительной задержкой раскрытия парашюта.

Успехи молодых спортсменов-парашютистов, зафиксированные судейской коллегией соревнований, не являются случайными. Они явились результатом хорошей подготовки, которую участники соревнований получили в аэроклубах Досава.

В ходе соревнований материальная часть работала совершенно безотказно: ни один из парашютов не получил повреждений и не вышел из строя. Это указывает на исключительно высокие качества советских парашютов, выпускаемых отечественными предприятиями.

Для обеспечения техники безопасности прыжков с парашютом на соревнованиях применялись парашютные приборы, работавшие безотказно.

Подытоживая результаты четвертых Всесоюзных соревнований спортсменов-парашютистов, можно сказать, что они показали высокий класс спортивно-парашютного мастерства и порадовали нашу Родину новыми успехами в области парашютного спорта.

И. Глушков,
мастер спорта СССР

А. Белоусов,
мастер спорта СССР

УСПЕХИ КОНСТРУКТОРОВ МАЛОЙ АВИАЦИИ

Н. БАБАЕВ

Подъезжая к станции Силикатная, неподалеку от Подольска, из окна электропоезда вы видите обширный полотноный город. Здесь в полнороста палатках живут авиамоделлисты, прибывшие из всех республик и областей Советского Союза.

В лагере пустынно, но на стартах работа в самом разгаре.

На состязаниях шесть различных стартов. Каждый из них живет своей напряженной жизнью.

Около большой круглой бетонной площадки развешается белый флаг с буквой «М». Это старт моторных моделей. Он — самый шумный. Каждая модель, стартующая с него, снабжена механическим или реактивным двигателем. А моделей здесь сотни. К характерному гулу десятков одновременно работающих моторчиков вдруг прилихивается мощный рокот — заработал реактивный двигатель.

Модель номер 619 в воздухе. Начальник старта по телефону запрашивает с другого старта самолет для патрулирования модели в воздухе. Через минуту над стартом пролетает самолет, на борту которого, кроме пилота, находится спортивный комиссар. Проходит некото-

рое время и по телефону сообщают, что самолет принял модель и патрулирует ее полет. Лучшего результата в этом соревновании добился ставропольский школьник А. Комиссаров. Его модель самолета после 15-секундной работы моторчика парила 51 минуту 25 секунд.

На моделях установлены миниатюрные бензиновые компрессионные моторчики. Мощность такого моторчика 0,2 лошадиной силы. Авиамодели легки, на первый взгляд хрупки, но вместе с тем и прочны. Они тщательно повинуется всем желаниям юных конструкторов. Во время постройки своих моделей они поработали различными инструментами и над различными материалами, научились читать технические чертежи и чертить.

Разнообразен парк летающих моделей: здесь и легкие модели для полетов на ограничителе, и более массивные рейсовые



«Полотноный город» авиамоделлистов

модели, предназначенные для дальних полетов, и копии советских самолетов. Валегает аппарат — копия легендарного самолета «ЦАГИ-25», на котором В. Чкалов и М. Громов совершили свои замечательные полеты через Северный полюс в Америку.

Проведенные в этом году 19-е Всесоюзные состязания авиамоделлистов останутся знаменательными в истории малой авиации Советского Союза. Летящая модель ивановского школьника Льва Секирина продержалась в воздухе без посадки 4 часа 02 минуты 30 секунд, превывсив абсолютный мировой рекорд. Десятки других моделей находились в полете свыше часа.

— «Зеница-5!» «Зеница-5!» Я — «Гранит!» Я — «Гранит!» Сообщите обстановку! — запрашивает по радио руководитель полетов, вызывая самолет, патрулирующий скрывшуюся уже из виду модель.

— «Гранит!» Я — «Зеница-5!» Нахожусь в квадрате 24. Высота — 550 метров. Модель продолжает набирать высоту. Мотор модели работает отлично! — отвечают с самолета.

Ежеминутные телефонные звонки, частые вызовы по радио, рев моторов то и дело взлетающих самолетов — все это сначала оглушает вас, приводит в замешательство. Постепенно вы осваиваетесь, начинаете понимать стройную систему руководства стартами состязаний.

Подходим к небольшому искусственному озеру. Бетонный бассейн имеет площадь в 700 квадратных метров. Белый стартовый вымпел с буквой «Г» указывает, что мы на гидростарте.

Оставляя за собой на водной глади чуть заметное волнение, взлетают гидромоделли. Здесь и легкие «фюзеляжки» с резиновым пучком в качестве мотора, и поплавковые гидросамолеты с механическими двигателями, и изящные летающие лодки.

Лучших успехов добились: по группе моделей с резиновыми моторами — А. Алексинцев (УССР), по группе моделей с механическими двигателями — В. Субботин (Москва). Летящая лодка Субботина продержалась в воздухе 1 час 45 минут, совершив посадку в 50 километрах от старта, достигнув 3700 метров высоты. Гидромодель Алексинцева пролетела 31 минуту.

Большое оживление на старте, местоахождение которого указывает флаг с буквой «П».

Модель планера ленинградца Л. Сорокина за 1 час 30 минут пролетела 72 километра. Немногим отстала от него модель белорусского школьника А. Пионова: она пролетела 54 километра,



Авиамоделлисты Сормовского Дома пионеров за работой

пробыв в воздухе 52 минуты 45 секунд. Таллинский авиамоделлист М. Кутсер добился на состязаниях новых исключительных достижений: его модель планера-бесхвостки превысила сразу три мировых рекорда — по дальности (4,15 км), по продолжительности (17 мин. 15 сек.) и по высоте (около 200 метров).

Легкая фюзеляжная модель самолета с резиновым мотором установлена на стартовой дорожке около флага с буквой «Ф». Авиамоделлист отнимает руки, и после 2—3 метров разбега по земле модель взлетает. Менее чем через минуту после взлета воздушный винт, целиком используя энергию резинового пучка, складывается. Теперь — это модель планера. Многие из таких моделей, чуть покружив в воздухе, садятся рядом со стартом. Зато другие, набравшие при работающем моторе высоту в 70—100 метров, парят превосходно. 30 минут парила «фюзеляжка» представителя Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова мирового рекордсмена В. Насонова.

Наиболее интересен взлет модели, управляемой по радио. На бетонной площадке стоит обычная с виду бензомоторная модель, тихо вращается винт. — Сейчас произойдет взлет модели! —

докладывает судейской коллегии москвич С. Башкин. Радиопульс приводит в действие телемеханическое устройство модели. Мотор увеличивает число оборотов, аппарат сначала медленно, затем все быстрее и быстрее начинает разбег, вот он уже в воздухе.

— Модель совершит разворот вправо, затем влево! — объявляет Башкин, и аппарат точно выполняет все желания конструктора. В заключение модель садится на три точки вблизи от места взлета.

19-е Всесоюзные состязания авиамоделлистов 1950 года были самыми массовыми. В них приняли участие 465 человек, собравшиеся со всех концов нашей необъятной Родины и представившие 759 различных моделей. Острая спортивная борьба разгорелась на стартах среди 78 команд. 35 команд младших школьников оспаривали переходящий кубок Военно-Воздушных Сил Советской Армии. Кубок завоевали авиамоделлисты Азербайджанской ССР, второе место заняли авиамоделлисты Ленинграда, третье — школьники Москвы.

Среди 35 команд старших школьников первое место завоевали авиамоделлисты Москвы. Они получили переходящий кубок ЦК ДОСАВ СССР; на второе место вышли авиамоделлисты Ленинградской области; на третье — Новосибирской области. Первенство среди 8 команд авиамоделлистов-спортсменов и кубок ЦК ДОСАВ СССР завоевали авиамоделлисты Новосибирской области, второго места добились авиамоделлисты Москвы, третьего — Московской области.

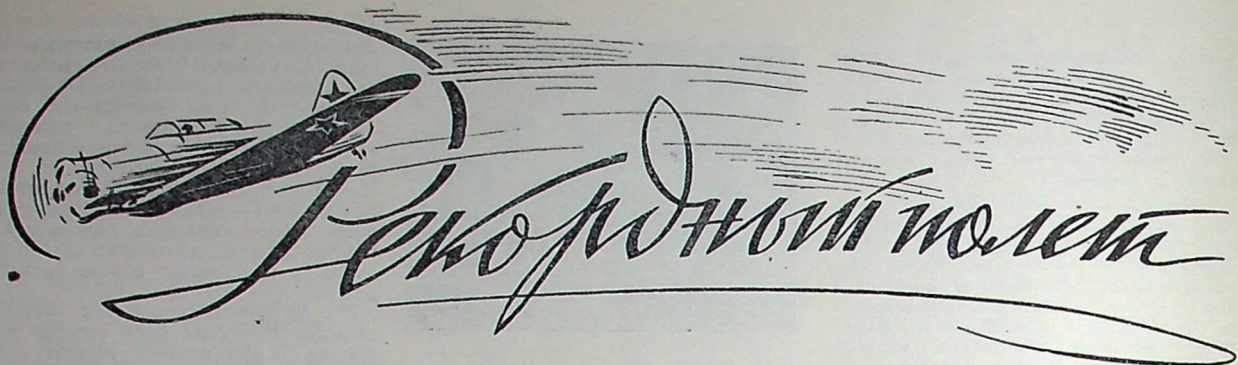
Переходящий приз Министерства авиационной промышленности СССР за лучшую модель с механическим двигателем был вручен москвичу В. Петухову, переходящий приз имени А. Ф. Можайского за лучшую модель — копию советского самолета — получил тбилисский школьник В. Лоскутов.

Значки чемпиона Советского Союза по авиамоделльному спорту 1950 года получили 12 лучших авиамоделлистов: Л. Секирин (Иваново), Б. Парпа-ров (Тула), М. Кутсер (Таллин), М. Васильченко (Москва), Л. Сорокин (Ленинград), Е. Шанин (Московская обл.), Б. Мартынов (Московская обл.), А. Раков (Московская обл.), В. Насонов (Центральный аэроклуб СССР им. В. П. Чкалова), В. Субботин (Москва), Г. Любушкин (Москва), А. Алексинцев (УССР).

Авиамоделлисты развлеклись на месте, чтобы с новыми силами, используя полученный опыт и накопленные знания, множить ряды конструкторов малой авиации, добиваться новых спортивных достижений.



Всесоюзные соревнования авиамоделлистов. Запуск модели



Легкий спортивный самолет Як-11, управляемый летчиком-спортсменом Центрального аэроклуба Яковом Форостенко, легко оторвался от земли и стал плавно набирать высоту. Все, кто были на старте, напряженно следили за каждым движением краснокрылой машины. Интерес возбуждался необычной задачей, которую поставил перед собой летчик: установить мировой рекорд скорости на участке в 500 километров по классу самолетов 4-й весовой категории.

Сделав круг над аэродромом, самолет набрал нужную высоту и лег на курс. Спортивные комиссары Мушенко и Фролов приготовились зафиксировать исходное время. Где-то на контрольных поворотных пунктах сделают свои отметки спортивные комиссары Винокуров и Захурдалики.

На старте мелькает флажок дежурного, проверяющего, правильно ли против ветра выложено посадочное «Т». Но вот Мушенко поднял руку с секундомером и словно замер, вглядываясь в самолет, быстро приближающийся к зениту. На старте наступила напряженная тишина. Только с высоты доносился ровный гул работающего мотора. Но проходит мгновение и... р-раз! Секундомер щелкнул, принялся бойко отсчитывать первые секунды полета по зачетной прямой. Пройдя над контрольной чертой, самолет быстро удалялся в юго-западном направлении, взяв курс на Калугу.

В кабине прохладно. Струя воздуха просачивается в какое-то незаметное отверстие в фонаре кабины, шевелит складки комбинезона. Летчик спокойно поглядывает на приборную доску. Стрелка указателя скорости замерла на цифре 450. Летчик слился с машиной, чувствует ее самое незаметное вздрагивание. Чтобы не допустить даже незначительного уменьшения скорости, сейчас особенно важно предугадать малейшую тенденцию самолета как-либо изменить направление или высоту. И все же глаз успевает уловить на светлой полосе шоссе блестящий кузов «Победы», желто-зеленую колонну грузовиков. Что это? Обоз с хлебом? Очень может быть... Да вон, вдали, и элеватор словно врезался в небо своим стройным корпусом.

Калуга — первый контрольный пункт. Здесь поворот на северо-запад, на Вязьму. Попрежнему под крыльями самолета плывут полосы лесов. На свет-

С. ИГНАТЬЕВ

лом фоне убранных хлебных полей они выглядят так, как будто кто-то разлил по полу флакон темнозеленых чернил. И все это отчетливо разрезает зеркальная извилистая лента реки Угры, выходящей совсем близко от серой, тоже не особенно прямой, полосы железнодорожного пути.

С воздуха железнодорожное полотно мало заметно и не представляет для глаза ничего интересного. Но в любом полете, с любой высоты Яков Форостенко каким-то чутьем неизменно находит эту полосу и долго провожает ее своими зоркими, по-особенному пытливыми прищуренными глазами. И если бы в этот момент кто-нибудь увидел его воодушевившееся лицо, непременно угадал бы в смелом летчике бывшего железнодорожника.

Форостенко вырос в семье потомственного железнодорожника. Его отец много лет водил курьерские поезда на бойком участке Таганрог-Лозовая. Не раз отец брал к себе в паровозную будку своего пятнадцатилетнего сына Яшу. Но прошло время, и Яша тоже стал водить скорые поезда, став помощником машиниста.

Большой собранности, воли и смелости требует от человека профессия машиниста. Вот мчится поезд. В вагонах — люди с их радостями и заботами. Здесь все выглядит обычным, обжитым, но откуда-нибудь со стороны вся эта громахающая тысячетонная машина поражает воображение стремительностью, с которой она рвется вперед сквозь ночи, туманы, мглу... Ведет эту машину человек.

Через несколько лет комсомолец Яков Форостенко поступил в авиационную школу Осоавиахима. Хорошая трудовая закалка, а может-быть и профессия машиниста помогли юноше успешно овладеть сложным искусством летания. Потом Центральный аэроклуб... Настойчивая и кропотливая учеба на курсах инструкторов заложила в молодом летчике зачатки будущего летчика-педагога. Сколько пилотов подготовил с тех пор Яков Форостенко? Трудно сказать. Ведь более пятнадцати лет готовит он молодые летные кадры пашей Родины! Правда, одно время в инструкторской работе Якова Форостенко был перерыв. В ту пору Форостенко перегонял по воздуху штурмовики с заводов на фронт.

Впереди вырастали дымящиеся заводские корпуса. В большом городе сходятся пять железнодорожных линий. Это Вязьма, третий поворотный пункт. Отсюда путь лежит на восток, к Москве...

Чувствуется боковик. Сильные нисходящие и восходящие воздушные потоки встряхивают самолет, как перышко. Летчик тверже сжимает рычаг управления, его взгляд прикован к многочисленным, дрожащим на своих циферблатах стрелкам приборов, контролирующим работу мотора и режим полета. Летчик призвал на помощь все свое мастерство, весь опыт прошлого. Недаром так старательно перечитывал он вечерами свою авиационную библиотечку. Недаром делал многочисленные выписки и выкладки в своем блокноте. Как кстати пришла теперь эта кропотливая учеба!

Пригодился и большой практический опыт. Тренируясь с установлением мирового рекорда, Яков Форостенко внимательно изучал все условия, влияющие на режим полета. Этих условий много, их надо уметь создать, правильно использовать для достижения цели.

Тянувшееся под крылом шоссе вдруг стало уклоняться вправо. Надо срочно отыскать новый ориентир, чтобы не уклониться от прямой. Острый взгляд Форостенко быстро находит такой пункт — это смутно вырисовывающийся сквозь дымку Звенигород. Скоро и Москва — родной Тушинский аэродром. Форостенко всматривается в плывущую под ним местность. Она ему уже знакома: здесь осенью прошлого года мчался он на своем Як-18, следуя по маршруту Москва—Смоленск—Орел—Москва. На участке в 1000 километров он показал среднюю скорость в 223,5 км/час, установив мировой рекорд скорости для самолетов 2-й категории класса «С».

Тогда эта пестревшая внизу местность была началом пути. Теперь это заключительный этап. Летчик еще больше сосредоточивается, с беспокойством поглядывая на тяжелые клочья облаков, все чаще и чаще встречающиеся на пути. Но финиш близок, и теперь, в оставшиеся минуты, нельзя ослаблять внимание, надо до конца выжать из машины все, что она может дать. Вдруг серая глыба заслонила землю и обволокла самолет густым, как молоко, туманом. Взгляд летчика скользит по приборной доске. Слепой полет...

НА ВТОРЫХ ВСЕСОЮЗНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ ЛЕТЧИКОВ-СПОРТСМЕНОВ



1. Тысячи москвичей приехали на аэродром Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова в воскресенье 17 сентября 1950 года, чтобы присутствовать на Всесоюзных соревнованиях летчиков-спортсменов. Перед началом соревнований трудящиеся столицы с интересом осматривают самолеты и планы



3. После соревнований судейская коллегия занялась подсчетом очков. Кто же окажется чемпионом страны по отдельным типам самолетов? Кто завоюет звание абсолютного чемпиона СССР по самолетному спорту?



2. Первые упражнения для участников соревнований — расчет на точность посадки. На снимке показан момент приземления самолета, пилотируемого рекордсменкой страны летчицей Центрального аэроклуба Анной Бодрягиной



4. Звание абсолютного чемпиона СССР по технике пилотирования на самолете Як-18 завоевала Анна Бодрягина — летчик-спортсмен Центрального аэроклуба

Авиатехник Саченко нетерпеливо смотрит на часы, потом на небо. Уже прошел час, но еще ничего не видно среди груды серых облаков, казалось, непреодолимо преградившей самолету путь к своему аэродрому.

«Не случилось ли чего с мотором?» — Саченко силится вспомнить, все ли им было осмотрено, не забыл ли он чего?

Подходит старший техник Макаров.

— А что не вытянет, пожалуй, на рекорд, — рассудительно говорит он, глядя на свои карманные часы и высчитывая минуты.

— Что вы, товарищ старший тех-

ник! — возмущается Саченко, — еще есть время!

— Время-то есть, да Форостенко не выдать...

И вдруг легкий, еле-еле уловимый рокот заставил их прервать спор. В ту же минуту отчетливый гул летящего самолета с нарастающей силой уверенно поплыл над полем.

— Ага... Я ж говорил! — кричит Саченко.

Но самолета все еще не было видно. Только спустя несколько минут выскочил он из-за облаков и, как стрела, прорвался над стартом,

Подпрыгивая и покачиваясь, самолет рулил на старт. Поджидавшие его спортивные комиссары сняли барографы. Все радостно жали руку летчика, поздравляли с успешным выполнением полета.

...Рассмотрев материалы, спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова установила, что самолет пролетел дистанцию со средней скоростью 443 км/час. Такого достижения по этому классу машин в таблице международных рекордов до сих пор зарегистрировано еще не было.

ТЕХНИКА ПИЛОТИРОВАНИЯ ПЛАНЕРА А-2

Планер А-2 с успехом применяется как для первоначальной подготовки молодых, так и для тренировки опытных планеристов. Он легкий, достаточно прочен, в полете устойчив.

Рассмотрим особенности пилотирования этого планера в полете на буксире за самолетом и в свободном планирующем полете по прямоугольному маршруту.

Полет на буксире за самолетом

Планер А-2 начинает хорошо слушаться рулей уже при скорости быстро бегущего человека, что облегчает планеристу выдерживание прямой разбега. Строгая прямолинейность разбега необходима, так как в противном случае могут создаваться боковые нагрузки на лыжу и крены большой величины. Движения органами управления должны быть энергичными и большими, но по мере нарастания скорости величину отклонения рулей следует уменьшать. В начале разбега руль высоты надо удерживать в нейтральном положении, лишь чуть отдавая ручку управления от себя. К моменту, когда скорость достигнет 45 км/час, ручку управления следует слегка взять на себя, чтобы помочь планеру оторваться от земли. Отделение его от земли происходит при скорости 45—48 км/час. После этого планерист должен перевести взгляд на землю, в сторону левее калота и вперед на 30—40 метров. Затем надо дать планеру подняться на высоту одного метра и удерживать его на этой высоте, отдавая ручку от себя до перехода самолета к набору высоты.

При переходе к набору высоты ослабить нажим на ручку управления, взять превышение в 2—5 метров и удерживать его до первого разворота*.

Во время первых полетов обучающийся испытывает большие трудности в удерживании планера с нормальным превышением без боковых уклонов. В неопытных руках он раскачивается из стороны в сторону, создаются сильные рывки. Все это быстро утомляет ученика.

То же самое может случиться и с опытными летчиками при переходе с самолета на планер, что отрицательно влияет на их первоначальное впечатление о качестве планера А-2 и о буксировочном полете вообще.

Дело в том, что движения рулями требуют от пилота значительных усилий и, кроме этого, планер несколько запаздывает реагировать на движения пилота органами управления, особенно элеронами. Если к этому запаздыванию прибавляется запаздывание пилота в действиях по восстановлению нарушенного равновесия, то планер уходит в сторону. Так создается раскачивание планера с рывками, нарушающими нормальное превышение.

Успех и легкость вождения планера на буксире за самолетом зависит от умения обучающегося сосредоточить свое внимание на самолете-буксировщике; умения чувствовать тенденцию к нарушению равновесия по давлению, внезапно возникшему со стороны органов управления; умения выполнять короткие, но своевременные движения органами управления. Темп и величина отклонения рулей прямо пропорциональны темпу нарушения равновесия.

Часто тенденцию к нарушению равновесия планера (внезапное резкое давление соответствующего руля в том или ином направлении) обучающийся ошибочно понимает за вмешательство в управление со стороны инструктора. При этом обучающийся не противодействует силе, выводящей планер из равновесия, что приводит к образованию крена, рывка. Но если обучающийся силой своей руки создает противодействие на соответствующий руль, то планер сохранит прежнее равновесие.

Разворот необходимо начинать с некоторым запаздыванием по отношению к развороту самолета. Это необходимо для того, чтобы не начать разворот при случайных наклонениях самолета-буксировщика и чтобы самолет успел стать в соответствующий ракурс, под которым планерист должен видеть его в течение всего разворота.

Крен планера при развороте должен быть равным крену самолета, а нос планера должен быть направлен во внеш-

нюю сторону разворота. Под действием тяги буксировочного троса планер имеет тенденцию разворачиваться вслед за самолетом. Планеристу приходится даже противодействовать этой разворачивающей силе действием руля поворота в обратную сторону. При увеличении крена планер будет уходить во внутреннюю сторону разворота, как бы обгоняя самолет, отчего начнется провисание троса, прекратится тяга, и планер будет снижаться. При недостаточном крене планер начнет отставать от самолета, следуя по большей окружности, нежели самолет, что послужит причиной все увеличивающегося превышения и скольжения во внешнюю сторону разворота. В первом случае крен надо уменьшить, во втором — увеличить.

Вывод планера из разворота производится одновременно с выводом из разворота самолета-буксировщика.

Во всем полете внимание планериста должно сосредотачиваться на самолете-буксировщике. Лишь изредка разрешается кратковременное перенесение взгляда по сторонам для ориентировки и наблюдения за воздухом. Однако и в этом случае пилот не должен терять из поля зрения буксирующий самолет. Не нужно сосредоточивать взгляд на буксировочном тросе.

Перед отцепкой следует взять превышение в 5—8 метров, зафиксировать его и только после этого отцепляться. Такая последовательность обеспечивает разгрузку буксировочного замка и улучшает надежность отцепки. Исключается также возможность попадания планера после отцепки в струю самолета.

Свободный планирующий полет по прямоугольному маршруту

Планирующий полет рассчитывается так, чтобы в конечном счете произвести посадку планера у линии точного приземления. Это легко удается обучающемуся, если он хорошо умеет соблюдать постоянную скорость планирования, вести непрерывное наблюдение за продвижением планера в желаемом направлении, своевременно вносить нужные исправления пути и непрерывно наблюдать за темпом уменьшения высоты, соразмеряя ее со скоростью продвижения вперед. Выработав в себе эти навыки, планеристу при любых условиях легко будет совершить посадку точно у посадочных знаков.

Отцепившись, необходимо установить скорость планирования в 65 км/час. При этом планер обычно принимает угол планирования, при котором горизонт проектируется примерно на половине высоты козырька кабины.

Установив скорость и осмотревшись, планировать по прямой до первого разворота. Первый разворот производится на высоте 270 метров. Перед разворотом необходимо осмотреться и запомнить ориентир, видимый на горизонте, под какой-либо плоскостью. Этот ориентир поможет планеристу правильно определить направление вывода из разворота. Затем плавными, координированными движениями ручки управления и ножных педалей планер вводят в разворот. Нормальный крен — до 30°.

При выполнении разворота взгляд пилота должен быть направлен через калот на горизонт. При этом легче осуществляется удержание заданного крена, сохранение скорости планирования и контроль разворота по угловому вращению планера (учитывается скорость движения калота по окружности горизонта). Во время разворота приборы просматриваются лишь беглым взглядом.

Вывод планера из первого разворота выполняется на высоте порядка 250 метров.

Следующие развороты производятся с той же последовательностью действий. Вывод со второго разворота производится на высоте 200 метров, с третьего — 130 метров, с четвертого — не ниже 70 метров.

Очень важно, чтобы в полете, кроме высоты разворотов, была соблюдена также и прямоугольность маршрута. Это достигается внимательным и непрерывным наблюдением за продвижением планера относительно змеевых ориентиров.

Точность расчета на посадку во многом зависит от правильности построения маршрута, но основной расчет делается с третьего разворота.

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В БОРЬБЕ ЗА ВЫСОКИЕ УРОЖАИ

Авиация в нашей стране широко применяется для обслуживания социалистического сельского хозяйства. Ранней весной на самолетах перевозятся в отдаленные и бездорожные районы страны сотни тонн семян и горючего, запасные части к тракторам и сельскохозяйственным машинам, минеральные удобрения, специальные вещества для борьбы с вредителями.

С самолетов производится подкормка посевов удобрениями. Эту работу авиация выполняет в очень короткие сроки, что особенно важно для повышения урожайности. Подкормка посевов с помощью авиации повышает сбор урожая с 1000 гектаров посева в центнерах: пшеницы — на 4000, риса — на 4200, льноволокна — на 280, льносемян — на 310 и т. д.

Отряды авиации с каждым годом увеличивают площадь подкормки посевов. В 1950 году подкормка зерновых культур и льна была проведена на большей площади, нежели в течение трех предыдущих лет. В одном только зерносовхозе «Гигант» пилоты Гавриленко и Митропольский за 25 дней обработали 4600 гектаров озимых посевов и трав.

Авиационный метод защиты растений от болезней и сельскохозяйственных вредителей позволяет обрабатывать большие площади посевов в самые сжатые сроки, экономит рабочую силу и средства. Например, в борьбе с саранчой производительность труда по сравнению с наземными способами увеличивается в 600 раз, стоимость работ снижается в три раза, в борьбе с паутинным клещиком на хлопке производительность труда возрастает в 320 раз

при снижении стоимости работ в пять раз.

Социалистическая система народного хозяйства предоставляет неограниченные возможности для высокопроизводительного и рентабельного использования самолетов на многочисленных работах в сельском хозяйстве. Этим и объясняется тот факт, что по применению авиации в народном хозяйстве СССР занимал и занимает первое место в мире и является единственной страной, широко применяющей авиацию в сельском хозяйстве.

На фоне этих замечательных дел советской авиации как жалко выглядят американские империалисты, стремящиеся нанести ущерб хозяйству других стран, использующие авиацию для таких гнусных дел, как сознательное распространение вредителей сельскохозяйственных растений.

В Советском Союзе авиация служит интересам народа и широко используется для нужд народного хозяйства в борьбе за построение коммунистического общества.

Н. Рогожин



Самолеты ГВФ производят опыливание хлебных полей (Краснодарский край)

Высота разворотов во всех полетах должна быть всегда одинаковой, но удаление разворотов от старта зависит от скорости ветра. Третий разворот при любом ветре необходимо выполнять так, чтобы обеспечить необходимую длину прямой, идущей после 4-го разворота. По этой прямой с высоты 70 метров планер должен допланировать к месту точного приземления. Чем сильнее ветер, тем короче должна быть эта прямая и, следовательно, тем раньше нужно выполнить третий разворот. И, наоборот, чем слабее ветер, тем длиннее должна быть прямая после 4-го разворота, тем позднее необходимо выполнить 3-й разворот.

После 3-го разворота в расчет на точность приземления можно вводить любые поправки. Их сущность будет заключаться в изменении направления маршрута в какую-либо сторону относительно аэродрома. После 4-го разворота исправить перелет можно только применением скольжения. Планер А-2 не имеет воздушных тормозов и не выполняет крутого скольжения. Поэтому для точного расчета определения места 3-го разворота и своевременное введение нужной поправки особенно важно. Бывали случаи, когда обучающийся, оказавшись после 4-го разворота слишком близко от места посадки, вводил планер в спираль и после выполнения 3-х—4-х витков срывался в штопор, терпя аварию. Такие случаи совпадали с внезапным изменением силы и направления ветра. Принятие решения применять здесь спираль является пробой ошибкой техники пилотирования. Если планерист, имея высоту 100 метров и более, оказывается слишком близко к посадочным знакам, он, при невозможности применить скольжение и произвести посадку в границах аэродрома, обязан выполнить повторный заход на посадку, сделав два разворота по 180°.

Техника выполнения посадки следующая.

При выполнении посадки взгляд пилота, начиная с высоты 30 метров, должен быть направлен на 20—30 метров вперед и на 15—20° левее продольной оси фюзеляжа.

Начало выравнивания лучше всего производить на высоте 1,5—2 метров при нормальной скорости планирования. Выдерживание производится с постепенным приближением к земле и с таким темпом выбора ручки на себя, чтобы в положении посадочного угла планер находился на высоте 0,05—0,10 метра.

Чем меньше высота в момент доведения планера до посадочного угла, тем лучше посадка. При отливной посадке момент образования посадочного угла всегда совпадает с приземлением. Планер при этом мягко касается земли задней частью лыжи и затем костью.

Полного дора ручки управления при посадке не требуется, так как посадочный угол планера невелик. Чтобы выдержать прямую пробега, движения рулями по мере уменьшения скорости должны увеличиться и убыстряться.

Темп выбора ручки на себя зависит только от скорости приближения к земле.

Ввиду отсутствия колесного шасси и амортизации посадочной лыжи планер А-2 нельзя приземлять на малой скорости после высокого выдерживания. При такой посадке происходит резкое торможение лыжи о землю, и планер делает клевок. Удар неамортизирующей лыжи о землю отзывается на всем планере.

Не следует производить посадку со спуском.

Планерист должен строго выдерживать направление пробега планера до полной его остановки. В момент остановки ручки управления следует отдавать в сторону крыла, чтобы не помять элерон опускающегося крыла.

В. Симонов

ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

ОСНОВАТЕЛЬ СКОРОСТНОЙ АЭРОДИНАМИКИ С. А. ЧАПЛЫГИН

Сергей Алексеевич Чаплыгин, выдающийся русский ученый, родился 5 апреля 1869 года в маленькой городке Раненбург Рязанской области.



После окончания физико-математического факультета Московского университета С. А. Чаплыгин посвятил себя делу служения Родине. Пламенный русский патриот видел в служении своей стране высшую цель науки.

Академик Чаплыгин — крупнейший представитель русской науки, один из создателей научных основ авиации, основатель теоретического направления в скоростной аэродинамике. Многочисленные научные исследования и труды академика С. А. Чаплыгина в области теории газовой динамики, теории разреженных крыльев, а также расчета подкрылков и элеронов представляют собой неоценимый вклад в развитие русской авиационной науки. Более чем полувековая научно-исследовательская работа С. А. Чаплыгина обогатила советскую науку и технику новыми открытиями, способствовавшими быстрому развитию советской промышленности.

Чаплыгин воспитал целое поколение советских аэродинамиков и механиков-исследователей. Тысячи советских специалистов, научных работников и инженеров гордятся тем, что они являются его учениками. Плодотворной и неутомимой была деятельность академика Чаплыгина в годы Великой Отечественной войны, когда он работал по мобилизации ресурсов нашей науки, необходимых для активной обороны страны.

Советское правительство высоко оценило большие заслуги С. А. Чаплыгина и первому среди научных деятелей нашей страны присвоило почетное звание Героя Социалистического Труда. После смерти С. А. Чаплыгина трудящиеся Рязанской области обратились к правительству с просьбой о переименовании города Раненбург, где родился прославленный академик, в город Чаплыгин. Советское правительство удовлетворило ходатайство организаций трудящихся и увековечило память славного патриота.

Ныне в Чаплыгинском районе сотни активистов Досава ведут массовую авиационную работу. Не раз перед колхоз-

никами, рабочими, служащими выступали квалифицированные докладчики, преподаватели учительского института, т.т. Вертоградов, Прокофьев, Рубцов, Ушаков и другие. Все они — активисты Досава. Послушать доклад о жизни и деятельности Чаплыгина в районный Дом культуры неизменно собираются сотни людей. С огромным вниманием, по несколько раз просматривали жители города и окрестных сел вышедший на экран кинофильм «Жуковский», где показан также С. А. Чаплыгин.

Ученики академика С. А. Чаплыгина продолжают развивать идеи, заложенные в трудах основателя скоростной аэродинамики.

Профессор, доктор исторических наук Н. С. Волков

ОТВАЖНЫЙ СОВЕТСКИЙ ЛЕТИЧК Ю. А. БРАТОЛЮБОВ

В сентябре 1919 года, по указанию В. И. Ленина, из всех боеспособных самолетов Московской авиационной школы был сформирован отряд особого назначения для борьбы с прорвавшимся в тыл Красной Армии конным корпусом белогвардейского генерала Мамонтова. Командиром этого отряда был назначен летчик Ю. А. Братолюбов. 12 сентября отряд отправился на фронт. Белогвардейцы тщательно маскировались. Но никакие ухищрения их не спасли. В течение первых же полетов летчики отряда Ю. А. Братолюбова обнаружили белогвардейских кавалеристов и стали производить ежедневные бомбардировочные и штурмовые налеты.

Летчик Ю. А. Братолюбов пришел в авиацию из кавалерии еще в период первой мировой войны. Вначале он был наблюдателем. Отличный стрелок, он бил в то время несколько вражеских самолетов. Звание летчика Ю. А. Братолюбов получил после окончания Севастопольской авиационной школы.

В советской авиации мы видим Братолюбова с 1918 года в составе летчиков 4-й боевой авиагруппы. В конце того же года Братолюбов был назначен инструктором высшего пилотажа Московской авиационной школы, а в начале 1919 года — начальником той же школы.

21 сентября 1919 года во время очередного штурмового налета на войска Мамонтова на предельно малой высоте самолет Братолюбова был подбит огнем белоказаков. На выручку ему снился самолет летчика Герасимова, который хотел забрать с собой Братолю-

бова и его механика. Однако при посадке самолет Герасимова попал в скрытую травой яму и снес шасси. Оба красных летчика и их наблюдатели — механики были захвачены белогвардейцами и расстреляны. Все же они ус-



пели сжечь свои самолеты, не желая оставлять их врагам.

Приказом Реввоенсовета Республики красные военлеты Братолюбов и Герасимов были занесены в списки Героев.

Е. Бурче

Редактор А. Ф. Волков

Технический редактор Ф. Ларионов.

Адрес редакции: г. Тушино Моск. обл. ЦК ДОСАВ СССР.

Художник А. Трофимов.

Издательство ДОСАВ

Корректор А. Тростянская

Тел. Д 1-05-65, доб. 57

Г-31611. Сдано в произв. 2/X 1950 г.

Подписано к печати 11/XI 1950 г.

Формат бумаги 60×92 см=1½ бум. л.=3 уч. л.

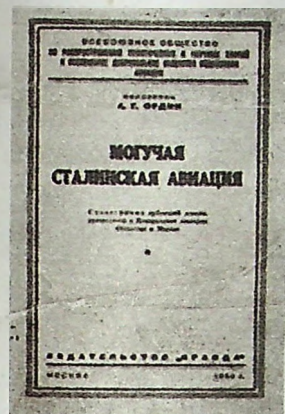
Тираж 30000 экз.

Цена номера 3 р. 50 к.

Зак. 155/3569

Типография издательства «Московская правда», Москва, Потаповский пер., 3.
Обложка отпечатана в 15-й типографии «Искра революции» Главполиграфиздата.

КНИЖКИ ПО АВИАЦИИ



А. Г. ОРДИН. «МОГУЧАЯ СТАЛИНСКАЯ АВИАЦИЯ»

Стенограмма публичной лекции, прочитанной в Центральном лектории Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний в Москве. Издательство «Правда». Москва — 1950 г. Стр. 29. Цена 60 к.

«Советский народ называет свою авиацию сталинской. И это не случайно, ибо создателем ее, вдохновителем ее технического прогресса, организатором ее побед над немецко-фашистской авиацией в годы Великой Отечественной войны является великий зодчий социалистического государства, вождь большевистской партии и советского народа товарищ Сталин», — так начинается эта интереснейшая брошюра. Автор повествует о первых этапах создания Советского Воздушного Флота, о роли авиации в Великой Отечественной войне, об исключительном внимании партии большевиков и лично товарища Сталина к развитию Воздушного Флота СССР.



В. П. МОСКОВСКИЙ. «ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА»

В кратком очерке автор раскрывает перед читателем волнующие картины рождения могучего Воздушного Флота СССР. Советская авиация родилась и крепла в жестоких боях с белогвардейцами и иностранными интервентами в годы гражданской войны. В годы сталинских пятилеток советский народ под руководством коммунистической партии превратил свою страну в могучую авиационную державу, создал первоклассную авиационную промышленность, воспитал кадры отличных конструкторов и героев-летчиков. Очерк знакомит с подвигами советских летчиков в годы Великой Отечественной войны.

Неразрывно связано с развитием советской авиации имя великого вождя советского народа товарища Сталина.

«Советские люди, — указывает автор, — горячо любят свою авиацию и гордятся ее успехами. Они называют ее сталинской, а летчиков — сталинскими соколами. Благодаря мудрому руководству товарища Сталина наша авиация росла и крепла в прошлом, растет и крепнет сейчас. Внимание и забота товарища Сталина об авиации являются залогом того, что и в дальнейшем советские Военно-Воздушные силы будут достойны нашей великой социалистической державы».



Воспользуйтесь буквами слов, помещенных слева (1—4), и перекрестными буквами, расположенными справа (5—8), составьте, если читать сверху вниз, название одной из деталей самолета.

- 1) Одна из основных частей самолета.
- 2) Изменяемое направление движения самолета.
- 3) Аэродинамическое сооружение.
- 4) Один из членов экипажа воздушного судна.
- 5) Одна из частей шасси.
- 6) Одна из деталей плоскости.
- 7) То, что измеряется в ангсах и кубических метрах.
- 8) Тип летающего аппарата.



В. Г. РОМАНЮК «ЗАМЕТКИ ПАРАШЮТИСТА-ИСПЫТАТЕЛЯ»

Литературная запись Алексея Голикова. Воениздат. Москва — 1950 г. Стр. 95. Цена 1 р. 50 к.

В книге живо и интересно излагается сложная и увлекательная работа испытателя парашютов. Каким смелым, находчивым, бесстрашным должен быть человек этой необыкновенной профессии! С захватывающим интересом следит читатель за каждым новым успехом отважных парашютистов, совершающих свои экспериментальные прыжки при самых разнообразных положениях самолета, в разнообразнейших условиях.

Г. Д. ЛАРИН. «СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В БОЯХ ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РОДИНУ»

Стенограмма публичной лекции, прочитанной в лектории Всесоюзного добровольного общества содействия авиации в Москве. Издательство «Правда». Москва — 1950 г. Стр. 32. Цена 60 к.

Автор повествует о замечательных делах советских людей, которые под руководством нашей большевистской партии и великих вождей В. И. Ленина и И. В. Сталина в невиданно короткий исторический срок создали первоклассную отечественную авиационную промышленность, выдвинули из своей среды замечательные летные и инженерно-технические кадры, превратили страну социализма в могучую авиационную державу. В брошюре описываются многочисленные эпизоды из боевой жизни советских летчиков и дается представление о грандиозных масштабах действий советской авиации в годы Великой Отечественной войны.

