



ЗАВОД № 116

№

194 г.

№4
АПРЕЛЬ
1951

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ДАТЫ отечественной АВИАЦИИ и ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

1 апреля 1925 г. Начало работу Техническое бюро «Аэросъемка» при Обществе «Добролет». В бюро были созданы геодезический, аэросъемочный, аэрофотограмметрический кабинеты и аэрофотолаборатория. Бюро приступило к опытным аэрофотосъемкам крупных земельных и лесных массивов.

1 апреля 1949 г. Всесоюзным комитетом по делам физкультуры и спорта при Совете Министров СССР введена в действие новая спортивная классификация по самолетному, планерному, парашютному и воздухоплавательному спорту, способствующая дальнейшему росту достижений советских авиационных спортсменов.

2 апреля 1925 г. Приказом Революционного военного совета СССР № 216 объявлен список лиц, успешно окончивших инженерный факультет Военно-Воздушной Академии имени профессора Н. Е. Жуковского. Это был первый выпуск советских военных инженеров-механиков Воздушного флота. Многие из них стали известными учеными, конструкторами, генералами.

3—6 апреля 1939 г. А. Алешин и Ф. Бурлуцкий на аэростате объемом до 900 кубических метров установили мировые рекорды продолжительности полета (61 ч. 30 м.) и дальности (1701,81 км).

4 апреля (23 марта) 1881 г. Русский революционер, студент Петербургского института инженеров путей сообщения Николай Иванович Кибальчич разработал проект реактивного летательного аппарата, который должен был приводиться в движение медленно горящими взрывчатыми веществами — «пороховыми свечками». Кибальчич создавал свой проект в одиночном каземате Петропавловской крепости, будучи приговоренным царским правительством к смерти за участие в покушении на императора Александра II. За два дня до казни, полный веры в осуществимость своей идеи, мужественный патриот передал проект тюремным властям. Кибальчич был казнен, а его проект оставался запечатанным в конверте 36 лет, пока освобожденный Великой Октябрьской социалистической революцией народ не раскрасил архивы царской полиции.

4 апреля (22 марта) 1917 г. Профессор Н. Е. Жуковский дал высокую оценку, изобретенному русским летчиком Рубинским и лаборантами Ушаковым и Раковским, коллиматорному прицелу для стрельбы с самолетов. За границы такие прицелы появились только после 1930 г.

5 апреля (24 марта) 1869 г. Родился Сергей Алексеевич Чаплыгин, ученик и сподвижник отца русской авиации профессора Н. Е. Жуковского. Академик С. А. Чаплыгин был руководителем советской школы теоретической аэродинамики. Его выдающиеся научные достижения в области аэродинамики открыли широкие возможности для серьезного повышения скоростей боевых самолетов. Жизнь заслуженного деятеля науки, Героя Социалистического Труда академика С. А. Чаплыгина — яркий образец беззаветного служения Родине.

9 апреля 1932 г. Состоялся испытательный полет первого советского дирижабля мягкой системы «СССР В-1».

10 апреля 1934 г. Советский планерист Н. Симонов на одноместном планере Г-9 продержался в воздухе 35 ч. 17 м.

10 апреля 1942 г. Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР выдающемуся советскому ученому Сергею Алексеевичу Христиановичу присуждена Сталинская премия за работы «Обтекание тел газом при больших дозвуковых скоростях», «Влияние сжимаемости на характеристики профиля крыла» и «О сверхзвуковых течениях газа».

10 апреля 1945 г. Во время нападения советской авиации на корабли врага в южной части Балтийского моря самолет старшего лейтенанта Анатолия Романова был подбит огнем зенитной артиллерии. Летчик пересел самолет в крутое пике и направил его на вражеский эсминец. С полной бомбовой нагрузкой машина врезалась в немецкий корабль. Произошел взрыв. Вражеский эсминец был потоплен. Анатолий Романов погиб смертью храбрых.

13 апреля 1934 г. Закончилась героическая работа группы советских летчиков по спасению научной экспедиции и команды, высадившихся на лед с раздавленного льдами и затонувшего парохода «Челюскин».

14 (2) апреля 1887 г. Знаменитый деятель науки К. Э. Циолковский должен был на заседании физического отделения Общества любителей естествознания о своем проекте управляемого металлического аэростата. Этот проект Циолковский разработал за десять лет до постройки управляемого аэростата немцем Цепеллином. Совершенство свое изобретение русский ученый предложил построить цельнометаллический дирижабль из гофрированной стали. В работе «Аэростат металлический управляемый» Циолковский дал подробную конструктивную разработку такого дирижабля. Отличительной особенностью его являлось сохранение постоянной подъемной силы при переменном объеме оболочки. Несмотря на всю гениальность проекта Циолковского, бездарные царские чиновники, предпочитая иметь дело с иностранцами, сочли, что «соображения автора не заслуживают внимания». Только при советской власти Циолковский осуществил свои замыслы.

16 апреля 1934 г. Центральный Исполнительный Комитет СССР, по ходатайству товарищей И. В. Сталина, В. М. Молотова, К. Е. Ворошилова, В. В. Куйбышева и А. А. Жданова, вынес постановление об установлении высшей степени отличия — звания Героя Советского Союза. Первыми, кого ЦИК СССР удостоил этого высокого звания, были герои-летчики, спасшие челюскинцев, А. В. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов и И. В. Дорониин. Славная семья Героев Советского Союза быстро росла. За беззаветную стойкость и отвагу, проявленные в боях за свободу и независимость нашего Отечества, высокого зва-

ния Героев Советского Союза удостоено свыше двух тысяч воздушных воинов. Более 60 человек удостоены звания дважды Героя Советского Союза. Два сталинских сокола — А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб, сбившие в боях в общей сложности 121 вражеский самолет, удостоены звания трижды Героя Советского Союза. А. И. Покрышкин, И. Н. Кожедуб и многие другие герои-летчики получили первоначальную летную подготовку в аэроклубах.

20 апреля 1935 г. Состоялся первый большой полет крупнейшего советского дирижабля полужесткой системы «СССР В-6» по маршруту Москва—Ленинград—Москва. Расстояние 1200 километров пройдено за 15 часов.

22—24 апреля 1948 г. Людмила Иванова и Зинаида Тонкова на свободном аэростате «СССР ВР-73» (объем 1426 м³) установили мировой женский рекорд продолжительности полета — 34 ч. 21 м.

26—27 апреля 1935 г. Советский планерист Виктор Расторгуев на двухместном планере Ш-5 с пассажиром совершил выдающийся полет в течение 26 ч. 29 мин.

27 апреля 1949 г. Пилоты П. П. Полосухин и А. Ф. Крикун установили мировой рекорд высоты — 11 668 м на аэростате «СССР ВР-79» (объем 3 965 м³).

28 (15) апреля 1910 г. Всероссийский аэроклуб начал проведение в Петербурге первой в России Авиационной недели, которая вызвала огромный интерес среди населения. За полетами наблюдало не менее 160 тысяч человек. Зрители особенно восхищались мастерством русского летчика Н. Е. Попова. Он достиг высоты 60 метров, тогда, как участвовавшие в соревнованиях иностранные летчики, не поднимались выше 150 м. Попов показал также наибольшую продолжительность и дальность полета. Ему было присуждено несколько призов аэроклуба. Первая Авиационная неделя закончилась 15 (2) мая 1910 г.

Апрель 1943 г. 15 и 16 апреля Советские воздушные силы отразили массированные налеты немецкой авиации на район Краснодар, уничтожив 67 вражеских самолетов. Крупные воздушные бои между советской и немецкой авиацией произошли западнее Краснодара 21, 28 и 29 апреля. Враг потерял здесь 214 самолетов. Это было началом Кубанского воздушного сражения. Сосредоточив к весне 1943 г. на крымских аэродромах несколько тысяч самолетов, немцы на Кубани намеревались взять реванш за зимнее поражение, вернуть утерянное превосходство в воздухе. В небе Кубани ежедневно происходило до сотни и более воздушных боев, которые не утихали примерно семь недель. В этих боях покрыли себя неуязвимой славой братья Глинка, Крюков, Речкалов. Здесь родилась слава Александра Покрышкина, которая была отмечена вручением ему первой медали «Золотая звезда». Гигантская воздушная битва в небе Кубани закончилась блестящей победой советской авиации.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия авиации

ГОД ИЗДАНИЯ 2-й

№ 4

АПРЕЛЬ 1951 г.

УСПЕШНО ЗАВЕРШИТЬ ОТЧЕТНО-ВЫБОРНУЮ КАМПАНИЮ В ДОСАВЕ

Отчетно-выборная кампания — важное событие в жизни Добровольного общества содействия авиации. Уже почти повсеместно прошли отчетно-выборные собрания первичных организаций, а также районные и городские конференции. Предстоит провести областные, краевые и республиканские (автономных республик) конференции Досава.

Отчеты и выборы руководящих органов проходят на высоком идейно-политическом и организационном уровне, под знаком дальнейшего укрепления Общества и воспитания его членов в духе беззаветной преданности советской Родине, партии Ленина—Сталина. Улучшается пропаганда авиации. Активисты с еще большим энтузиазмом несут в массы авиационные знания. Растут ряды членов Общества.

Собрания в первичных организациях были самым ответственным этапом отчетно-выборной кампании. Каждое хорошо подготовленное и организованно проведенное собрание являлось подлинной школой воспитания членов Общества. Члены Досава по-деловому обсуждали деятельность комитетов, подводили итоги проделанного, на основе большевистской критики и самокритики вскрывали недостатки, вносили предложения, направленные на улучшение постановки пропаганды авиации, кружковой и спортивной работы. Так, например, собрание первичной организации колхоза имени В. В. Куйбышева (Московская область) детально обсудило доклад комитета и приняло решение, обязывающее новый состав комитета создать кружки по изучению самолета и авиационного мотора, парашютный, авиамodelный, регулярно проводить беседы на авиационные темы, добиваясь на этой основе вовлечения всех колхозников в активную работу Добровольного общества содействия авиации. Так же активно, по-деловому, прошли отчетно-выборные

собрания в подавляющем большинстве первичных организаций.

В результате отчетов и выборов во многих первичных организациях к руководству пришли молодые активисты, с энтузиазмом взявшиеся за дело, но не имеющие еще достаточного опыта, не знающие всех форм и методов работы. Таких людей надо учить, воспитывать. Правильно поступают те райкомы и горкомы Досава, которые сразу же после выборов собирают семинары председателей комитетов. На этих семинарах председатели комитетов учатся тому, как надо составлять планы работы, создавать кружки, проводить собрания, руководить цеховыми организациями. На семинарах следует чаще заслушивать выступления председателей комитетов, имеющих большой опыт организационной работы. Руководители горкомов и райкомов обязаны чаще бывать в первичных организациях, особенно в тех, где председателями комитетов избраны новички, и на месте помогать им выполнять решения отчетно-выборных собраний.

Важным этапом отчетно-выборной кампании Досава явились районные и городские конференции. Они проходили под знаком большевистской критики и самокритики. Делегаты делились опытом работы, предъявляли к городским и районным комитетам справедливые требования. Активно, например, прошла вторая районная конференция Досава в Сталинске Марыйской области Туркменской ССР. Эта районная организация является одной из лучших в республике. Но делегаты тем не менее совершенно правильно критиковали райком за то, что он еще недостаточно уделяет внимания учебе членов Общества, слабо разворачивает воздушный спорт.

То же самое следует сказать о Смоленской районной конференции Алтайского края. Райком, возглавляемый тов. Шаталовым, добился серьезных ус-

В дни подготовки к выборам здесь были созданы десятки новых первичных организаций, прочитаны сотни докладов о Сталинской авиации. Но достигнутые результаты не могли удовлетворить делегатов. В принятом решении конференция потребовала от вновь избранного райкома еще большего расширения пропаганды авиационно-технических знаний среди членов Досава и населения, создания в каждом колхозе организации Досава.

Наряду с обобщением опыта передовиков отчетно-выборные собрания вскрывали существенные недостатки, имевшиеся в деятельности отдельных организаций Общества. У нас еще имеются коллективы, в которых авиационно-массовая работа не налажена. Избранные там в свое время комитеты долгое время бездействовали, а обкомы не принимали мер к оживлению их работы. Были случаи, когда работники райкомов и обкомов годами не появлялись в первичных организациях. Отчетно-выборные собрания дали суровую, но справедливую оценку этим комитетам. Такие организации имеются, например, в Великолукской, Костромской, Амурской и других областях.

Необходимо извлечь уроки из подобных примеров, принять все меры к тому, чтобы теперь, после отчетно-выборных собраний, не было перерыва в деятельности комитетов, чтобы в каждом коллективе жизнь была ключом, полностью выполнялся наказ членов Общества.

В ряде областей и республик имеются еще районы, где авиационно-массовая работа крайне запущена. Не сумев сколотить широкий общественный актив и не получая достаточной помощи от вышестоящих комитетов, такие райкомы не выполнили полностью решения предыдущих конференций. В Калужской области, например, ряд районных конференций признал работу райкомов и ревизионных комиссий неудовлетворительной.

Обкомы и райкомы обязаны обобщить результаты работы районных и городских конференций, сделать для себя соответствующие выводы из выступлений делегатов, принять все меры к тому, чтобы с первого же дня деятельности новых комитетов решения конференций выполнялись систематически и точно.

Завершающим этапом отчетно-выборной кампании являются краевые, областные и республиканские (в автономных республиках) конференции.

За истекший период обкомы и крайкомы Досава накопили значительный опыт. В ходе отчетно-выборной кампании областные, краевые и республиканские комитеты укрепляли связь с массами. Шире стали применяться такие формы массовой работы, как агитполеты, выезды бригад в сельские районы для налаживания пропаганды авиации, укрепления существующих и создания новых организаций. Значительно лучше стали помогать первичным организациям Общества аэроклубы.

Однако, до сих пор в деятельности некоторых областных, краевых и республиканских комитетов имеются еще существенные недостатки. Итоги социального соревнования за истекший год свидетельствуют о том, что отдельные комитеты мед-

ленно перестраивают свою работу, не добились сколько-нибудь заметных результатов в росте, пропаганде авиации, подготовке авиационных специалистов. Особенно отстают в этом отношении организации Досава Бурят-Монгольской автономной республики, Амурской, Иркутской и ряда других областей. Эти организации в соревновании занимают последние места.

Некоторые работники комитетов еще не отрешились от канцелярско-бюрократических методов руководства. Они забывают о необходимости живой связи с массами, отсиживают в кабинетах. Характерен в этом отношении «стиль» работы Калужского обкома и его председателя тов. Барскова. Авиационно-массовая работа в области запущена, многие райкомы бездействуют, а тов. Барсков месяцами не бывает в организациях, судит о них по отчетам, которые при проверке оказываются дутыми. Серьезные недостатки недавно вскрыты и в работе Горьковского обкома Досава, не сумевшего использовать отчетно-выборную кампанию для резкого улучшения деятельности Общества в городе и области.

Некоторые комитеты не сумели еще развернуть как следует авиационно-массовую работу в селах. Так, например, в большей части сельских районов Воронежской области до недавнего времени не было райкомов Досава, в колхозах не существовало первичных организаций. Между тем, в связи с укрупнением колхозов создались благоприятные условия для развертывания деятельности Общества на селе. Об этом свидетельствует опыт многих колхозных организаций в Московской, Одесской, Киевской и других областях. Предстоящие областные и краевые конференции должны серьезное внимание уделить работе на селе, найти пути, обеспечивающие подъем работы. В каждом колхозе и совхозе должны быть созданы полнокровные организации Досава.

Краевые, областные и республиканские конференции Досава должны пройти по-деловому, на высоком уровне. Важно обеспечить присутствие на них делегатов от каждого района. На конференциях необходимо подвести итоги проделанной работы по пропаганде авиации, подготовке авиационных специалистов, развертыванию авиационного спорта, росту организаций, обобщить передовой опыт, популяризировать лучших активистов, отдающих все свои знания делу укрепления могущества Советского Воздушного Флота.

В решениях конференций должны найти отражение критические замечания и предложения делегатов по отчетным докладом комитетов и ревизионных комиссий. Серьезно, продуманно делегатам конференции следует подойти к выборам руководящих органов — комитета и ревизионной комиссии. В эти органы надо избрать тех, кто своей практической работой доказал способность выполнить наказ избирателей.

Успешно завершить отчетно-выборную кампанию, закрепить достигнутые успехи, добиться нового подъема всей деятельности Досава — такова первоочередная задача комитетов и организаций нашего Общества.

ЮНОСТЬ В. И. ЛЕНИНА

СПЕКТАКЛЬ «СЕМЬЯ» В ТЕАТРЕ ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА

А. ИВАНСКИЙ

Советские люди и передовые люди всех стран с глубоким интересом изучают биографии В. И. Ленина и И. В. Сталина. Жизнь и деятельность великих вождей трудящихся — это волнующая летопись борьбы за свободу и счастье народа, это — история мудрой большевистской партии, история нашей советской Родины. Вот почему советскому человеку так бесконечно дорог каждый факт, воспроизводящий черты наших любимых вождей.

Пьеса И. Ф. Попова «Семья» и спектакль, поставленный по пьесе Московским театром имени Ленинского Комсомола, помогают нам ярче представить себе юношеские годы Владимира Ильича Ленина. Мы видим, как рос и мужал тот, кто впоследствии повел трудящихся на штурм твердынь капитализма, кто основал большевистскую партию и первое в мире социалистическое государство.

...Старинный волжский город Симбирск. Семья директора народных училищ Ульянова. Уже нет в живых отца — пламенного просветителя, друга угнетенных, отдавшего всю свою жизнь распространению грамотности в народе. Но его благородный образ, идеи Добролюбова и Некрасова, которым был верен Илья Николаевич, живы в сердцах друзей и знакомых, в поступках членов его семьи.

Илья Николаевич воспитывал в своих детях волю, решительность, готовность отдать все силы народу. Мы видим, как замечательно проявляются эти черты в молодом Владимире Ильиче, прямо в своих суждениях, настойчивом в достижении цели, смелом в преодолении трудностей.

Интересен эпизод с чувашом Огородниковым. Бедный крестьянин Огородников обратился к руководству гимназии с просьбой подготовить его экстерном к экзаменам на аттестат зрелости. Такая «слуханная дерзость» возмутила гимнастическое начальство — чувашину было категорически отказано в его просьбе. Тогда вмешался Владимир Ульянов, вызвавшись бесплатно давать уроки

Огородникову. И директор и преподаватели приняли это как пощечину. По гимназии поползли слухи: дело может плохо кончиться для Ульянова. «Зубрили все против тебя, — сообщает Володе его гимназический товарищ, — говорят, стои-

для нашего просвещения!... И я причину беду сыну Ильи Николаевича! Да не будет так».

Но Володя не привык отступать перед трудностями. Его не пугают опасности. Страх и решительность борца чувствуется в его ответе чувашу. «Вот оно как! — замечает он иронически. И затем резко оборачивается к Огородникову — Какой же вы кисель! Есть ли у вас хоть капля воли? Хоть капля характера?... Так легко отказаться от затеянного? Да имеете ли вы право бросать дело? Не имеете. Ни вы, ни я теперь уже не имеем права. И какой же мы покажем пример?».

Гимназические преподаватели Горский и Черненко приходят в дом Ульяновых для того, чтобы увещевать Володю, заставить его отказаться от своего решения. В смелом и благородном поступке Владимира Ильича Ульянова они усматривают чуть ли не угрозу существующему строю. «...Сегодня он вмешался в дела директора гимназии, — сокрушается Горский, — завтра вмешается в дела, может быть, губернатора, а послезавтра, может быть, захочет диктовать свою волю правительству...». Порвать с «инородцем», стать почтенным казенным порядков, — вот к чему пытаются склонить Володю верноподанные чинуши. Они даже готовы пойти на компромисс — пусть, в конце концов, Володя и не извинится перед директором, пусть готовит «чувашину» к экзаменам — только чтобы об этом никто не знал, чтобы не нарушились «извечные» устои самодержавия.

Но молодой Ульянов не идет ни на какие компромиссы. Он чувствует себя правым и поэтому тверд в своем решении. Обескураженные учителя ищут поддержку у Марьи Александровны, они грозят, что ее сын будет исключен, выброшен из гимназии и «вообще из порядочного общества». Но, гордо подняв голову, Марья Александровна отвечает им словами, исполненными восхищения мужеством своего сына:



Сцена из первой картины первого действия.

ло ли скандал подымать из-за какого-то чуваша!»

— Против? — весело смеется Володя. — Тоже неплохо.

Узнав, что Владимиру Ульянову грозит исключение из гимназии, Огородников отказывается брать у него уроки. «Да как же я это допущу? — восклицает он. — Илья Николаевич к нам, чувашам, был как свой... Сколько он положил сил



Сцена из первой картины первого действия.

— Я одобряю поведение Володи.

Вот таким, мужественным, бесстрашным, полным веры в свои силы, предстает перед нами Владимир Ильич уже в первых картинах пьесы. «Все хочет по-своему понять, — говорит о нем друг семьи учительница Кашкадамова. — Хочет к одной причине все свести». И в этих словах — ключ для понимания духовного мира Володи. По сосредоточенному взгляду его пытливых глаз, по складкам на высоком лбу мы догадываемся, что юноша глубоко раздумывает над окружающей жизнью, что он изучает, анализирует, упрям и настойчиво ищет единственно верный, единственно необходимый путь.

Мы чувствуем: Володя уже близок к тому, чтобы твердо и уверенно встать на этот путь — путь революционера, поднимающего народные массы на борьбу с самодержавием. В этом нас убеждает его разговор со старшим братом Александром. Оба возмущены гнусной царской действительностью. Оба задают себе один и тот же вопрос: имею ли я нравственное право спокойно слушать рассказы о выпоротых крестьянах, об униженных инородцах, об искалеченных студенческих жизнях? Они до глубины души возмущены самодержавным произволом, который видят вокруг себя на каждом шагу.

Но, если Александру не хватает поддержки, если его рука жаждет немедленного удара, если он стремится поработать тем, кто был до него — народо-вольцам, террористам, то Владимир Ильич ищет других средств борьбы. «Надо найти, — говорит он, — коренные средства для коренной победы».

Разговор не приводит ни к чему — братья остаются каждый при своем мнении. Александр уезжает в Петербург с тем, чтобы там с головой окунуться в революционную деятельность, отдать свою юную жизнь борьбе с ненавистным царизмом. Пройдет время и уже в

тюрьме, в ожидании приговора, перебирая в уме события своей, так быстро обрывающейся жизни, Александр вспомнит слова Володи и поймет: да, брат был прав — мало убить царя, надо убить царизм, а для этого следует поднимать массы.

Арест в Петербурге брата Александра и сестры Анны потряс Володю. Тяжелое горе обрушилось на Ульяновых. Симбирское «благонамеренное» общество поспешило отвернуться от семьи, в которой оказался «государственный преступник». Надо было обладать большим мужеством, чтобы не пасть духом, не предаться отчаянию.

Невозможно выразить словами горе матери, братьев, сестер. Но и в эти тяжелые часы, когда Мария Александровна собирается в Петербург, Володя учит ее не просить извергов о снисхождении, а требовать, защищаться, бороться. Он напоминает матери, что, кроме долга перед семьей, у Саши есть долг перед самим собой, перед своим делом, своими убеждениями, перед родиной.

О, Володя хорошо знает, что такое долг перед своим делом, перед родиной! Вырвать трудящихся из яра эксплуатации, свергнуть самодержавный гнет, — за это не жалеть отдачи жизни. Но он все больше и больше убеждается в том, что победа будет завоевана не героической борьбой одиночек.

Каковы же должны быть пути освобождения? Ответ на этот вопрос молодой Ульянов нашел в трудах Маркса. С этим ответом пошел он к рабочим. «Он не только говорил и рассказывал, — вспоминала Н. К. Крупская, — он внимательно слушал, что говорили ему рабочие...».

А рабочие рассказывали ему много поучительного. Темной весенней ночью встретился Владимир Ильич с Никитичем, сосланным за участие в морозовской стачке. Рассказал ему Никитич о том, что в России рождается новый

человек, человек будущего — рабочий. «И не за то я нашего брата рабочего и мастерового человека люблю, что жить ему тяжело и горько, а люблю я его, Владимир Ильич, за стойкость и за то, что надежду в нем никакая нужда не способна погасить». А рыбак Егор дополняет: «...фабричные вместе работают и вместе во всем ищут, и сила в них от того берется, а наши мужики врозь работают и потому врозь и смотрят».

Так вот в чем «секрет» победы — в единении, в превращении стихийных выступлений, бунтов одиночек в организованную, освещенную революционным сознанием борьбу рабочего класса. Это было подтверждением тех мыслей, которые давно уже не давали покоя Володе. Вот почему, глубоко задумавшись, с необыкновенной убежденностью, как нечто всесторонне изученное и бесспорно решенное, Владимир Ильич произносит:

— Нет, Саша, не таким путем надо идти. Не таким путем мы пойдем!

Прошло несколько лет и самодержавие с ужасом убедилось насколько опасны для него идеи, которые нес в народ Владимир Ильич. Мы видим в какое смятение повергает царскую охранку книга Владимира Ильича «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?» В этом труде В. И. Ленин впервые выдвинул идею революционного союза рабочих и крестьян, как главного средства свержения царизма, помещиков, буржуазии. Разоблачая истинное лицо народников, как фальшивых «друзей народа», критикуя их тактику индивидуального террора, В. И. Ленин ставил задачу организовать из разрозненных марксистских кружков единую социалистическую рабочую партию. Он заканчивал свою книгу предсказанием, что именно «...русский рабочий, поднявшись во главе всех демократических элементов, свалит абсолютизм и поведет русский пролетариат (рядом с пролетариатом всех стран) прямой дорогой открытой политической борьбы к победоносной коммунистической революции».

Книга «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?» была подлинным манифестом рождавшейся революционной марксистской партии в России. Тайно напечатанная на гектографе всего в нескольких десятках экземпляров, она тем не менее быстро стала известна большинству работавших в то время в России социал-демократов. Читал ее в Тифлисе и молодой И. В. Сталин, только что вступивший в революционное движение. Повсеместно стали создаваться марксистские кружки. Директор департамента полиции со злобой вынужден признать, что ни царская охранка, ни министерство юстиции, ни министерство внутренних дел не в силах остановить революционное движение рабочего класса.

В заключительной картине мы видим Владимира Ильича Ленина на заседании созданного им «Союза борьбы за освобождение рабочего класса». Маленькая полутемная комната. С улицы доносится громкий цокот копыт конных патрулей. Бастуют рабочие Обуховского завода, Бумагопрядильной фабрики, на Путиловском скапливаются переодетые

городовые. Волна рабочего движения нарастает.

В этой обстановке В. И. Ленин призывает энергичнее расширять и укреплять связи со всеми рабочими центрами России. Он клеймит позором тех, кто пытался ограничить борьбу рабочих только экономическими требованиями. Он просит передать крепкое дружеское рукопожатие товарищу Сталину, который в это время в Закавказье также стоял за боевую линию, за создание централизованной революционной рабочей партии.

— Мы все стоим сейчас у колыбели партии, — говорит рабочий Иван Васильевич Бабушкин.

— И мы, — уверенно отвечает Владимир Ильич, — создадим партию великую, могучую, непоколебимую.

Такая партия была создана. Это — партия Ленина — Сталина, партия большевиков, под мудрым руководством которой трудящиеся нашей страны свергли власть капиталистов и помещиков, построили социалистическое общество и ныне вдохновенно возводят светлое здание коммунизма.

В роли Владимира Ульянова выступает молодой артист комсомолец В. В. Егоров. Надо отдать ему должное — он сделал все возможное, чтобы правдиво воссоздать образ Владимира Ильича. Следя за игрой талантливого артиста, невольно забываешь о том, что находишься в зрительном зале. Да, да, именно таким был Володя! Тот же высокий лоб, тот же умный, пронзительный взгляд, та же живость и порывистость движений. Первый ученик в гимназии. Послушный сын. И в то же время — пробуждающаяся страсть борца, неотразимость народного трибуна, вождя масс. Большой заслугой В. Егорова является то, что он уже в молодом Ульянове сумел показать такие дорогие и такие близкие советскому человеку ленинские черты.

Большое место в спектакле занимает образ матери Владимира Ильича — Марьи Александровны. Народная артистка РСФСР С. В. Гиацинтова ведет эту роль с присущей ей мягкостью и тактом. Марья Александровна чрезвычайно сдержанна в движениях, нетороплива в разговоре. Каждое слово произносится ею веско, с достоинством, как результат глубокой мысли, большого жизненного опыта. Верная подруга и помощница Ильи Николаевича, она и после его смерти воспитывает детей на тех возвышенных идеалах, которым до конца своих дней оставался верен директор народных училищ.

С большой силой проводит С. В. Гиацинтова сцену, в которой Марья Александровна узнает об аресте сына Александра. Страшный крик готов вырваться из ее груди. Но — невероятное усилие над собой и крик подавлен; только бесильно опущенные руки и бледность лица выдают ее тяжелое горе. «Ехать?» — эротично спрашивает мать Володю. «Да, ехать. Прямо в Петербург». Короткие прощальные сборы. Минутная слабость, снова мы видим перед собой мужест-



Сцена из первой картины третьего действия.

венную женщину, стойкую мать революционеров, готовую к всяким испытаниям, готовую и жизнь свою отдать, если этого потребует дело ее детей.

Такой же, мужественной, не просящей, а требующей, борющейся, мы видим Марью Александровну и в Петербурге, в приемной и кабинете директора департамента полиции. Царские палачи пытаются сыграть на чувствах матери. Они и свидание с осужденным сыном и дочь дают ей только для того, чтобы побольше выпытать об организации революционеров.

Но на все жалкие потуги охраны мать отвечает молчаливым презрением. Не для того встречается она с приговоренным к смертной казни Александром, чтобы причинить ему новую боль, а для того, чтобы поддержать его, придать ему бодрости. «Саша, мужайся, это говорит тебе твоя мать, — мужайся».

И вот мы видим Марью Александровну спустя несколько лет в Петербурге. Поседела голова. Перенесенное горе оставило след, но не сломило ее воли. Теперь уже другого ее сына, Владимира, судили и на три года ссылают в Восточную Сибирь. И она, не колеблясь ни минуты, принимает решение — ехать вместе с ним, поддержать его в трудную минуту. Она твердо убеждена: путь, по которому идет Владимир — правильный путь. И уже младшие дети Мария и Дмитрий в свою очередь заявляют, что они — единомышленники и ученики Владимира Ильича и что они также пойдут по этому тернистому, но благородному пути.

Из других исполнителей следует отметить И. В. Мурзаеву в роли учительницы Веры Васильевны Кашкадамовой, а также заслуженного артиста РСФСР В. В. Всеволодова, нарисовавшего запоминающийся портрет преподавателя — чинуши Горского.

Постановка спектакля «Семья» (режиссер — народная артистка РСФСР С. В. Гиацинтова) целиком выдержана в искренних интонациях, не терпящих какой бы то ни было нарочитости или внешнего эффекта. Высокая идея, пронизывающая спектакль, его неуявляющаяся свежесть, — все это помогло ему с успехом выдержать испытание временем. Сейчас «Семья» смотрится с таким же захватывающим интересом, как и год тому назад, когда она была впервые показана.

«Семья» — высокоинтересный, патристический спектакль; он будит возвышенные, благородные чувства. Театр имени Ленинского Комсомола сделал большой подарок советскому зрителю, воскресив дорогие черты любимого вождя.

Выступая 2 октября 1920 года в помещении театра с речью на третьем съезде РКСМ, В. И. Ленин сказал, обращаясь к молодежи: «Вы должны построить коммунистическое общество». Прошло тридцать с лишним лет и те, к кому обращался великий Ленин, активные строители коммунистического общества, снова приходят в этот, ставший дорогим для них, зал, чтобы в сценических образах увидеть, как жил и боролся Владимир Ильич в свои юношеские годы.

В жизни и деятельности Владимира Ильича Ленина, в его борьбе за счастье трудящихся народов всего земного шара видят чудесный, вдохновляющий пример. Во всем следовать заветам Ленина учит нас великий вождь, продолжатель его бессмертного дела, товарищ Сталин. И советские люди под руководством большевистской партии, под водительством великого Сталина строят новую жизнь, новый быт, новую культуру так, как это нам завещал Владимир Ильич.



В период отчетов и выборов организация Досава завода имени Орджоникидзе Московской области увеличилась на одну треть. На снимке: тт. В. Мищурина, М. Ипполитов, Н. Щедров, Т. Березенко, И. Талтыкин, А. Новиков, И. Кудряшов, Ф. Береговский, А. Макушин и Л. Жижин обсуждают план авиационно-массовой работы.

Фото А. Шарога

В ПЕРЕДОВОМ РАЙОНЕ

Когдаходишь в дом Куровского районного комитета Досава, сразу попадаешь в обстановку оживленной деятельности и большого творческого энтузиазма. С искренним, неподдельным интересом слушают здесь жители районного центра содержательные лекции и доклады по истории отечественной авиации, о традициях отважных сталинских соколов, смотрят фильмы и киножурналы на авиационные темы.

Еще совсем недавно лишь немногие знали о том, что здесь находится районный комитет Добровольного общества содействия авиации. И работникам комитета во главе с его председателем Григорием Николаевичем Егоровым пришлось много потрудиться для того, чтобы создать популярность этому дому Досава в районе.

Задача заключалась в том, чтобы наряду с повседневной кропотливой работой по созданию первичных организаций Досава, создать в районе центр массовой пропаганды авиации и расширения авиационных знаний.

Эта задача была успешно решена. С помощью членов комитета и активистов отремонтировали помещение, оборудовали его учебными и наглядными пособиями. Были изготовлены большие столы для занятий кружков и курсов, ши-

А. ПАНЯЕВ

ты для выставки. С помощью обкома Досава приобрели две радиостанции, два авиационных мотора, различные запасные части авиамоторов и другие агрегаты. На специальных досках было смонтировано несколько комплектов разрезных авиационных приборов, высоко под потолком укреплен парашют.

Привлекает внимание художественно оформленная выставка, посвященная истории отечественной авиации. На специальных стендах выставлены материалы, отражающие работу организаций Досава района, фотографии активистов. Среди них — представители секций авиамоделизма, лекторской группы, председатели первичных организаций, руководители кружков и другие.

«Лекторий Досава» — так назвали члены Общества это помещение. В самом деле, оно во многом напоминает дом авиации в миниатюре. Здесь регулярно по расписанию проводятся занятия кружков и курсов. Здесь организуются лекции и доклады на самые разнообразные авиационные темы, демонстрируются фильмы и киножурналы.

Успехи, достигнутые районным комитетом Досава, обусловлены тем, что во всей своей работе он опирается на боль-

шой, крепко сплоченный актив. Каждому из активистов-общественников поручается определенный участок работы, причем выполнение этих поручений систематически проверяется на заседаниях комитета.

Активно работает лекторская группа, в состав которой входят тт. Викторов, Павлов, Шиварнов, Зайцев, Смирнов, Полосухин, Акимов, Костромской и другие. Только за последнее время ими прочитан ряд лекций на важнейшие темы: «В. И. Ленин и И. В. Сталин — организаторы и руководители советского Воздушного Флота», «Наша страна — родина авиации», «Парашютный спорт в СССР» и другие. Свыше 60% лекций прочитано в первичных организациях.

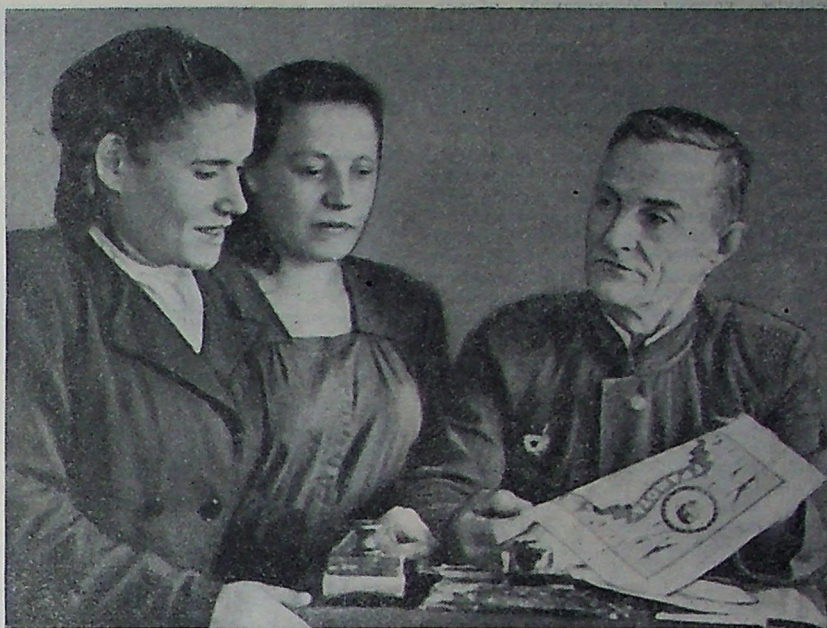
Большую работу проводят активисты-общественники и по руководству различными кружками. При районном комитете Досава была создана группа инструкторов, перед которой поставили задачу изучить авиационную технику для того, чтобы стать руководителями авиационных кружков. Активисты тт. Акимов, Полосухин, Костин, Копейкин, Клеткин в течение полугода подготовили квалифицированных руководителей кружков, возглавивших затем кружковую работу в первичных организациях. Ныне особенно хорошо работают тт. Гаврилов

(председатель комитета Досава чугунолитейного завода), Виктор (руководитель авиационного кружка колхозной первичной организации), Мишакин (руководитель авиамodelьного кружка) и другие.

С активом районный комитет Досава проводит большую методическую и организационную работу — регулярно организует семинары, проводит совещания, на опыте лучших учит остальных.

Уделяя значительное внимание созданию и оборудованию центра авиационно-массовой пропаганды в районе, комитет Досава ни на минуту не забывает, что основой Общества являются первичные организации. Главное внимание тов. Егорова и работников районного комитета направлено на то, чтобы укрепить первичные организации, оживить их деятельность. Выезжая на места, работники комитета, как правило, организуют различные массовые мероприятия — проводят беседы и лекции по авиации, демонстрируют передвижную авиационную выставку. Они рассказывают о роли Досава в укреплении могущества сталинского Воздушного Флота, о применении авиации в народном хозяйстве. Часто показываются авиационные кинофильмы. Как правило, такие мероприятия привлекают много людей и заканчиваются задушевной беседой, во время которой поступают заявления о приеме в члены Общества. Тут же принимаются решения об организации тех или иных авиационных кружков, об оборудовании выставок и уголков. Практика показала, что такой подход к делу и такой метод являются наиболее эффективными.

Для примера сошлемся на такой факт: не так давно районный комитет Досава совместно с партийной организацией шелко-ткацкой артели провел вечер молодежи. На нем был сделан доклад о значении Добровольного общества содействия авиации, затем демонстрировались авиационные киножурналы. Вечер прошел с большим успехом. Первичная организация Досава сразу же пополнилась большим числом новых членов, которые изъявили желание заниматься в авиационных кружках.



Председатель Куровского районного комитета Досава Григорий Николаевич Егоров вручает грамоты за хорошую работу активистам тт. Костычевой и Ковалевой.

Подлинный праздник состоялся недавно на Давыдовском литейно-механическом заводе. В подарок заводской организации Досава районный комитет прислал самолет «Як». После окончания смены принимать машину вышли все рабочие. Завязалась оживленная беседа о самолете, его конструкторе, о знатных летчиках — Героях Советского Союза. Одновременно был привезен художественный кинофильм «Жуковский». Лектор тов. Полосухин прочел лекцию об истории развития отечественной авиации. В фойе клуба была оборудована авиационная выставка. Все это благотворно сказалось на росте первичной организации и на оживлении ее деятельности.

23 февраля, в ознаменование дня Советской Армии и Военно-Морского Флота, на колхозном поле, недалеко от районного центра, опустились парашютисты-агитаторы аэроклуба, где начальником дважды Герой Советского Союза В. А. Зайцев. Тут же был проведен массовый митинг, на котором агитаторы тт. Маркелов и Федоров рассказали о роли товарища Сталина в укреплении советских Вооруженных Сил. Вечером в помещении городского театра состоялась встреча населения с парашютистами-спортсменами и летчиками. Затем гости побывали в первичных организациях, в том числе на Давыдовском чугуно-литейном заводе, в Новинской артели и других. Они провели ряд бесед о роли Досава в укреплении сталинской авиации и призвали членов Общества еще активнее вести работу по пропаганде и распространению авиационных знаний среди населения.

Большую работу проводит Куровской районный комитет Досава среди пионеров, школьников. Работники комитета учли, что наиболее любимым занятием школьников является авиамodelизм.

Однажды во время каникул тов. Егоров организовал экскурсию более ста учащихся школ района в московский Дом авиации. С такой же группой прибыл он и на областные соревнования авиамodelистов.

Во время этих экскурсий у ребят родилась мысль создать у себя авиамodelы.



Во дворе Куровского райкома Досава стоит самолет, у которого проводятся авиационно-технические лекции.

Фото А. Шарова



дельные кружки. Московский областной комитет Досава выделил ученикам школ Куровского района двести авиамodelных посылок. Работа закипела. Сейчас в Куровском районе имеются десятки авиамodelных кружков, повсеместно созданы школьные организации Досава.

Хорошо налажена работа планерных кружков. В конце 1949 года решением обкома Досава Куровскому районному комитету был передан планер «Курсант». Молодежь района сразу увлеклась этим интересным видом спорта. Планерные кружки подготовили много планеристов. Сейчас члены Куровской организации Досава собираются приобрести второй планер.

Проведенные отчетно-выборные собрания подвели итоги работы Общества. Отчеты и выборы значительно оживили деятельность низовых организаций, подняли интерес к авиации среди широких масс трудящихся. За этот период значительно пополнились ряды Общества, созданы новые первичные организации, увеличилось количество авиационных кружков, оборудованы авиавыставки и уголки. Чаше стали проводиться лекции и беседы на политические и авиационные темы. Положительным фактором в работе Куровского районного комитета Досава следует считать и то, что отчетно-выборные собрания способствовали привлечению широкого общественного актива к повседневной практической деятельности в организациях Общества.

Подъем, вызванный отчетами и выборами руководящих органов Общества, Куровской райком Досава использует для того, чтобы еще более улучшить авиационно-массовую работу, оживить пропаганду авиационных знаний среди населения.

Подводя итоги работы организаций Досава сельско-хозяйственных районов, Московский областной комитет Общества вторично присудил Куровскому району переходящее Красное Знамя. Тов. Егоров награжден ценным подарком и почетной грамотой. Многие активисты Общества награждены грамотами Московского областного комитета Досава.



Первичная организация Досава Новоград-Волынской авто-тракторной конторы оборудовала рейсовый автобус.

В пути пассажиры автобуса имеют возможность получить из авиационной библиотеки, имеющейся в автобусе, интересную книгу или брошюру и прочитать ее за время пути. Шофер автобуса член Досава тов. Левандовский — отличник-стотысячник, занесенный на доску почета.

Фото Б. Цивилева

РОСТ ОРГАНИЗАЦИЙ ОБЩЕСТВА

Получив за хорошую работу переходящее Красное Знамя ЦК Досава Украины, Харьковский областной комитет Досава не успокоился на достигнутых результатах. Закрепляя подъем, достигнутый во время отчетов и выборов руководящих органов Досава, комитет всю свою деятельность направил на еще большее улучшение работы первичных организаций.

С помощью актива в районах области создаются новые организации До-

сава, еще шире разворачивается работа по пропаганде авиационных знаний, налаживается учеба в кружках, готовятся новые кадры авиационных спортсменов.

В укрупненных колхозах Богодуховского района созданы и начали работать новые первичные организации. Комитет создал пропагандистскую секцию, члены которой систематически выступают с лекциями и докладами на авиационные темы. На предприятиях и в колхозах района большим успехом пользуются авиационные уголки. Молодежь знакомится в них с историей отечественной авиации, с мощной авиационной техникой нашей страны.

Успешно работает комитет Досава Краснокутского района (председатель тов. Федоренко). Здесь непрерывно ра-

стет число членов Досава, в Общество с большим энтузиазмом вступает рабочая молодежь. За хорошую организационно-массовую работу тов. Федоренко награжден почетной грамотой и ценным подарком.

Значительно увеличилось количество первичных организаций Досава города Харькова. В Дзержинском районе подготовлено много новых спортсменов-летчиков, парашютистов и других авиационных специалистов. Широко развернута учебная работа в кружках Краснозаводского района.

И. П. Рященко,

председатель Харьковского областного комитета Досава



О СОСТОЯНИИ И ЗАДАЧАХ АВИАЦИОННО-СПОРТИВНОЙ РАБОТЫ

В своем постановлении от 1 марта 1951 года ЦК Совета Досав отметил, что в 1950 году аэроклубы и комитеты Досава добились некоторого оживления авиационного спорта. Все же состояние массовой работы и уровень достижений спортсменов Досава еще не соответствуют задачам, поставленным большевистской партией и Советским Правительством перед авиационными спортивными организациями. Авиационно-спортивный отдел ЦК Совета Досав, Центральный аэроклуб СССР им. В. П. Чкалова, аэроклубы и комитеты Общества еще полностью не перестроили своей работы в свете задач, определенных Постановлением ЦК ВКП(б) от 27 декабря 1948 года, являющимся ярким выражением сталинской работы о массовом развитии физической культуры и спорта в нашей стране.

Авиационно-спортивный отдел ЦК Совета Досав, аэроклубы и комитеты Общества плохо организуют пропаганду авиационного спорта, недостаточно используют имеющиеся возможности для развертывания массовой работы, слабо привлекают молодежь к участию в спортивных мероприятиях.

Большие недостатки имеются в организации и развертывании авиационно-спортивной работы при первичных организациях и комитетах Досава. Комитеты слабо руководят работой авиационно-спортивных кружков, не уделяют должного внимания восстановлению существующих и строительству новых парашютных вышек.

До сих пор не найдено должного размаха работа по подготовке авиационных спортсменов-разрядников и мастеров авиационного спорта. Мало проводится соревнований, организуются они не всегда достаточно умело, слабо привлекается к участию в них актив авиационных спортсменов.

Отсутствует должное внимание и к развитию авиамоделизма, к подготовке авиамodelистов-инструкторов. Особенно плохо с этим обстоит дело в Эстонской и Армянской ССР, в Костромской, Крымской и Пензенской областях, где работа по пропаганде авиамоделизма находится в неудовлетворительном состоянии.

Неудовлетворительно работала Центральная авиамодельная лаборатория Досава. Она оторвалась от общественности авиамodelистов, мало обобщала опыт местных лабораторий и кружков и не является еще центром научно-технической мысли советского авиамodelизма.

Не оказывают необходимой методической помощи авиационно-спортивным коллективам республиканские аэроклубы и Центральный аэроклуб СССР им. В. П. Чкалова. В организациях Досава крайне мало уделяется внимания постановке воспитательной работы среди авиационных спортсменов. Деятельность спортивных секций, как правило, ограничивается узким кругом вопросов.

Центральный Комитет Совета Досав обязал все комитеты Общества и аэро-

клубы считать одной из основных задач всемерное развитие самолетного, планерного, парашютного спорта и авиамodelизма. Необходимо систематически пропагандировать авиационный спорт среди широких масс молодежи, создавать и накапливать материальные средства для развертывания авиационно-спортивной работы. Из активистов-общественников следует подготавливать кадры мастеров по всем видам авиационного спорта.

Председатели комитетов Досава обязаны лично руководить всей авиационно-спортивной работой. Для проведения различных практических мероприятий привлекаются инспекторы-летчики. Долг начальников аэроклубов и председателей комитетов Общества — обеспечить выполнение планов подготовки авиационных спортсменов, полностью укомплектовать ими учебные организации, согласно заданий ЦК Совета Досав.

Все организации Досава и аэроклубы должны наладить и систематически проводить воспитательную работу среди авиационных спортсменов, вырабатывать активистов и привлекать их к решению задач, стоящих перед Обществом. Они обязаны также укреплять спортивные секции, делать их более многочисленными, всячески активизировать их деятельность.

Центральный аэроклуб СССР им. В. П. Чкалова и республиканские аэроклубы должны стать подлинными центрами методики авиационного спорта, обязаны оказывать систематическую методическую помощь авиационно-спортивным коллективам.



Запорожский аэроклуб. Авиатехник тов. Зозуля осматривает самолет.

Председатели комитетов и начальники учебных организаций Досава особое внимание должны уделить развитию авиамodelизма. В их задачу входят снабжение авиамodelистов необходимыми материалами, организация выпуска специальной литературы и чертежей, подготовка и совершенствование кадров инструкторов-авиамodelистов из общественников. В летний период соответствующая работа должна быть проведена в пионерских лагерях.

Коренным образом должна перестроить свою деятельность Центральная авиамодельная лаборатория. Она обязана возглавить развитие авиамodelизма в стране, установить тесные связи с общественностью авиамodelистов, обобщить опыт местных авиамodelных лабораторий и кружков. Центральная авиамодельная лаборатория должна стать действенным центром научно-технической мысли советского авиамodelизма.

Комитеты Досава и аэроклубы обязаны улучшить работу по подготовке авиационных спортсменов-разрядников и мастеров авиационного спорта. Необходимо систематически организовывать и проводить соревнования, широко привлекая к участию в них активистов-спортсменов. К соревнованиям следует тщательно готовиться, организовать хорошую тренировку спортсменов. Надо сделать все возможное, чтобы подготовить и организовать достижение новых рекордов по всем видам авиационного спорта.

В 1951 году Центральный Комитет Совета Досав решил провести авиационные соревнования на первенство Общества по самолетному и парашютному спорту. В этом же году будут проведены Всесоюзные авиационные соревнования по самолетному, парашютному и планерному спорту. Центральная авиамодельная лаборатория должна подготовить и провести в текущем году 20-е Всесоюзные соревнования авиамodelистов.

В целях подготовки и установления новых рекордов по всем видам авиационного спорта при Центральном аэроклубе СССР им. В. П. Чкалова должны быть созданы сборные команды.

Центральный Комитет Совета Досав обязал республиканские, краевые и областные комитеты в соответствии с существующими положениями создать авиационно-спортивные судейские коллегии для организации судейской работы по всем видам авиационного спорта.

За специальную подготовку авиационных спортсменов несут полную ответственность начальники аэроклубов.

Для аэроклуба, выполнявшего полностью план и занявшего первое место по авиационно-спортивной работе за год, установлен переходящий приз ЦК Совета Досав — самолет Як-18 и планер А-9. Кроме того, этому клубу выдается грамота ЦК Совета Досав. В распоряжение начальника клуба переводится 10 000 рублей для премирования лиц, особенно отличившихся в работе по развитию авиационного спорта.

РЕКОРДНЫЙ ПОЛЕТ Александра Афанасьева

Утро было облачное, морозное, и на первый взгляд ничего хорошего для полетов не предвещало. Только на вторую половину дня метеорологи предсказывали улучшение погоды.

Инструктор-летчик Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Александр Афанасьев приехал на аэродром раньше обычного. Ему предстояло в этот день выполнить рекордный полет на спортивном самолете конструкции Героя Социалистического Труда Яковлева.

После 12 часов дня погода начала улучшаться. На аэродром прибыли спортивные комиссары Ю. Н. Фролов, Ф. Н. Гусев и В. И. Шустов. Они опломбировали бензобаки, установили барографы для точной записи высоты подъема, определили вес самолета, составили необходимые документы. Старший техник А. Ф. Саченко, опробовав мотор, доложил, что материальная часть работает отлично, самолет к полету готов.

В 15 часов 14 минут краснокрылый самолет легко оторвался от земли и быстро стал набирать высоту.

О своем полете А. Афанасьев рассказывал:

«Через 5 минут после взлета высота была уже 4000 метров. Стал ощущаться недостаток кислорода. Но стоило включить кислородный прибор, как снова стало дышаться так же легко, как и на зем-



Летчик-рекордсмен Александр Григорьевич Афанасьев.

ле. Мотор работал ровно, отдавая металлическим звоном в морозном воздухе. Подъем продолжался с большой вертикальной скоростью: 18—20 метров в секунду. Высота 6000 метров. Морозная дымка скрыла землю. Пилотировать пришлось по приборам. Вертикальная скорость подъема начала заметно снижаться. Чувствовалась высота. Стрелка высотомера перешла за 7000 метров и

начала отсчитывать 8-ую тысячу. Пилотировать стало труднее. Потребовалась исключительная внимательность и безошибочная координация движений рычагами управления. Разворот пришлось выполнять с креном не более 10 градусов. Известно, что на больших высотах плотность воздуха в несколько раз меньше, чем у земли, следовательно, условия работы мотора и аэродинамические качества самолета ухудшаются.

Через 15 минут после старта самолет находился уже на высоте 8000 метров. На этой высоте я выполнил последний разворот, вывел машину на прямую, набрал еще 200 метров и начал спускание».

Спланировав до высоты 400 метров, прежде чем пойти на посадку, Афанасьев сделал над аэродромом два круга. Это было необходимо для того, чтобы дать глазам привыкнуть к низкой высоте и не допустить ошибки при посадке, т. к. у летчиков после высотных полетов часто бывает ошибочное определение расстояния самолета до земли в момент выравнивания. После 2-го круга Афанасьев зашел на посадку и точно приземлился у посадочных знаков.

В полете указатель высоты показывал наибольшую высоту 8200 метров. До сих пор на спортивных самолетах 4-й весовой категории на такую высоту никто не поднимался. Весь полет от взлета до посадки длился 37 минут.

Спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, рассмотрев материал о полете Афанасьева, утвердила его в качестве всесоюзного рекорда.

* *

К рекордному полету Александр Афанасьев начал готовиться еще осенью прошлого года. Он совершил ряд полетов на отработку техники пилотирования, отлично изучил и проверил все данные самолета. Одним из существенных элементов подготовки была тренировка в барокамере. Без кислородного прибора ему создавались условия подъема на высоту до 5000 метров, а с кислородным прибором—до высоты 18 000 метров.

Тренировочные полеты подтвердили отличные качества спортивной машины и умение летчика-спортсмена подняться на самолете до рекордной высоты. 16 февраля 1951 года рекордный полет на спортивном самолете 4-й весовой категории был осуществлен.

Серьезная и всесторонняя подготовка к полету под руководством известного рекордсмена, мастера спорта Якова Форостенко обеспечили летчику Александру Афанасьеву успешное выполнение поставленной задачи.

А. Д. Винокуров



Перед полетом А. Г. Афанасьева. Технический комиссар В. И. Шустов устанавливает на самолете барограф.

Фото В. Ольшевского

ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА над силами стихии

К 17-Й ГОДОВЩИНЕ ЧЕЛЮСКИНСКОЙ ЭПОПЕИ

Л. ОГНЕВ

Днем 13 апреля 1934 года советские самолеты сняли со льда Чукотского моря последних участников экспедиции на ледоколе «Челюскин» и доставили их на аэродром мыса Ванкарем. Дрейфующий лагерь, к которому в течение двух месяцев было приковано внимание всего мира, перестал существовать. Челюскинская эпопея закончилась. Она показала всему миру коммунистическую организованность и героизм советских людей, мощь и зрелость советской авиации.

С давних пор мысль о регулярном плавании вдоль северных берегов Европы и Азии увлекала мореплавателей и ученых. Эту идею выдвигал и обосновывал великий Ломоносов. Горячими сторонниками смелого предложения были Менделеев, адмирал Макаров и другие выдающиеся деятели России.

В 1932 году советский ледокол «Сибиряков» впервые в истории прошел сквозным рейсом расстояние от Архангельска до Берингова пролива. Историческая задача сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию была разрешена. Уже в декабре 1932 года по инициативе товарища Сталина было создано Главное управление Северного морского пути. Новой организации поручалось окончательно освоить и оборудовать ледовую трассу, а затем ввести ее в эксплуатацию.

Великолепный поход «Сибирякова» от Атлантики до Тихого океана открывал блестящие перспективы северного мореплавания. Для навигационной проверки трассы было решено повторить сквозное плавание. И вот в июле 1933 года из Ленинграда на Север вышел ледокольный пароход «Челюскин». Он быстро обогнул Скандинавский полуостров, без особых приключений прошел моря: Баренца, Карское, Лаптевых... Но на восточном участке маршрута корабль попал в очень тяжелую обстановку.

Сплошные ледяные поля преградили дорогу «Челюскину». Тщетно команда пыталась пробиться вперед. Судно попало в дрейф и льды носили его вдоль и поперек Чукотского моря. В ноябре ледовый массив с плененным кораблем неожиданно вошел в Берингов пролив. Совсем рядом виднелась чистая вода, до нее оставалось всего несколько километров! Казалось, все препятствия позади и рейс успешно заканчивается. Но столь же внезапно ветер изменил направление, лед понесло на север и «Челюскин» снова оказался в Чукотском море.

Пришлось зимовать. Потянулась длинная полярная ночь. Не раз могучие сжатия льдов грозили расплющить корабль. Все члены экспедиции находились в состоянии постоянной напряженности. Аварийные запасы были вынесены на палубу и подготовлены к быстрой переброске на лед. Эта предусмотрительность оказалась весьма полезной. 13 февраля 1934 года последовало новое сильнейшее сжатие льдов. В страшном объятии хрустнули ребра судна, «Челюскин» был раздавлен и пошел ко дну.

На лед высадились 104 человека. Среди них — десять женщин и двое детей.

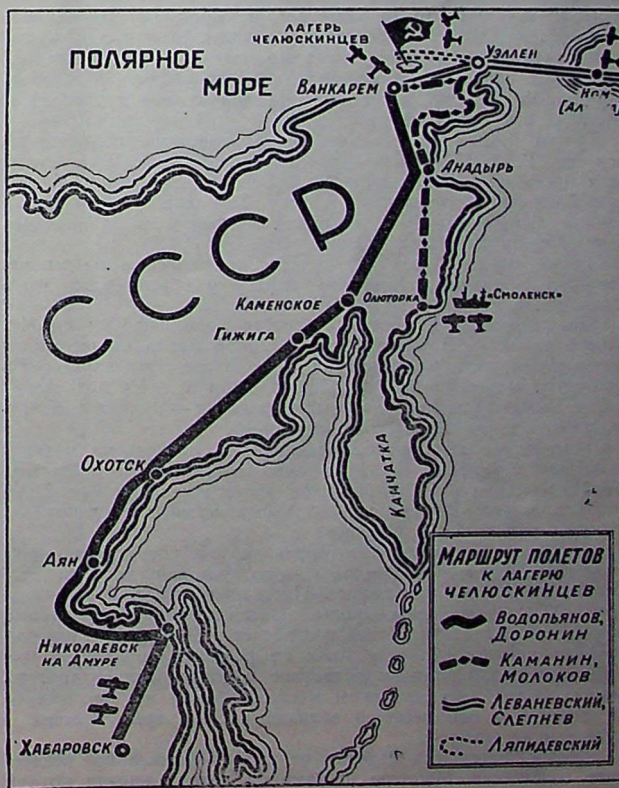
Небольшой лагерь в Чукотском море сразу стал в центре внимания всей страны и всего мира. Советское Правительство по предложению товарища И. В. Сталина немедленно создало особую комиссию по спасению челюскинцев. Руководил ею член Политбюро ЦК ВКП(б) тов. В. В. Куйбышев. Работы сразу приняли громадный, поистине государственный размах. С полярных станций и селений к району предстоящих операций устремились сапные партии. Из Владивостока на север вышли пароходы «Смоленск» и «Совет» с самолетами, двумя дирижаблями, аэросанями, вездехода-

ми. Из Ленинграда через Атлантический океан, Панамский канал и Тихий океан (почти вокруг всего земного шара!) к Чукотскому морю отправился краснознаменный ледокол «Красин». К ледовому лагерю с разных концов летели самолеты.

Челюскинцы получили теплое приветствие от руководителей Партии и Правительства. Товарищ И. В. Сталин и его соратники товарищи В. М. Молотов, К. Е. Ворошилов, В. В. Куйбышев, Г. К. Орджоникидзе и Л. М. Каганович писали полярникам:

«Шлем героям челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишите новые славные страницы».

Катастрофа произошла в труднодоступном районе. От места гибели «Челюскина» было не менее 250 километров до ближайших поселков — на мысе Северном и мысе Дежнева. До ближайшей точки берега — мыса Ванкарем — больше 130 километров. Весь громадный окружающий район, удаленный на многие тысячи километров от крупных центров страны, был в то время почти ненаселен и мало изучен. Все это крайне осложняло спасательные работы.



Буржуазная пресса не скупилась на мрачные предсказания. Некоторые газеты рекомендовали челюскинцам не ждать напрасно помощи, а идти через торосы к берегу.

Пессимистические прогнозы буржуазной печати основывались на волчьих законах капиталистического мира. Человек человеку — волк, — вот основной принцип буржуазной морали. У всех в памяти была трагическая история мореплавателя Шамкинга, потерпевшего в 1923 году со своими товарищами крушение у берегов Аляски и оставленного на произвол стихии американцами, знавшими о разыгравшейся полярной драме. Правящие круги США практически ничего не сделали для выяснения судьбы известного американского полярного летчика полковника Бена Эйельсона и его механика Борланда, пропавших без вести на крайнем Севере. Их трупы потом были разысканы в лагуне Ангума и доставлены в Америку советскими пилотами.

В стране социализма весь народ стоит на страже интересов каждого человека. Глубочайшая забота о благе советских людей — непреложный закон нашего общества. Советское Правительство не жалело сил и средств для спасения челюскинцев. До далекой льдины доносилось теплое дыхание Родины. Оно согревало сердца полярников. В занесенных снегом палатках они чувствовали себя спокойно, уверенно, твердо зная, что помощь идет, помощь придет. В лагере регулярно велась научная работа, работали кружки политического просвещения, выходила стенная газета под символическим заголовком «Не сдадимся!»

Успех решила авиация.

Советские летчики летели в лагерь с трех основных направлений. Из Москвы в Хабаровск поездом была отправлена группа полярного летчика тов. М. В. Водопьянова. В Хабаровске самолеты были выгружены и отряд направился на север по неизведанному пути, через горные хребты и тайгу, сквозь пургу и туманы. В сложнейших условиях эта группа покрыла около 6000 километров и прибыла к Чукотскому морю.

Группа летчиков тов. Н. П. Каманина была доставлена на пароходе «Смоленск» в бухту Олюторскую. Оттуда самолеты летели вдоль западного побережья Берингова моря и, обогнув весь Чукотский полуостров, достигли Ванкарема. Летчикам пришлось действовать в сложнейших метеорологических условиях, при жестоких морозах и почти непрерывающейся пурге, на совершенно непригодной для полетов трассе. Тем не менее они преодолели все трудности и достигли поставленной цели.

Третья группа — возглавляемая арктическим исследователем тов. Г. А. Ушаковым — продвигалась к лагерю через два континента. Полярники пересекли Европу, Атлантику, Северную Америку и прибыли на Аляску. Там они приняли закупленные Советским Правительством самолеты и отправились через Берингов пролив к Ванкарему.

Таким образом, все три группы собрались в одном месте — на холодном пустынном берегу у обрывистого мыса Ванкарем.

Первый полет в лагерь совершил находившийся на Чукотке летчик А. В. Ляпидевский. Еще 5 марта он опустился на ледовом аэродроме, забрал в свою вместительную двухмоторную машину «АНТ-4» всех женщин и детей и доставил их в Уэллен (селение на мысе Дежнева — крайняя северо-восточная точка Азиатского материка).

Массовая эвакуация челюскинцев со льдины на материк началась 7 апреля. В этот день в Ванкарем прилетели Н. П. Каманин и В. С. Молоков. Спустя час они уже вылетели в лагерь. Вместе с ними отправился прибывший с Аляски пилот М. Т. Слепнев.

— Полет в лагерь был сравнительно нетрудным, — рассказывал потом тов. Молоков, — но условия посадки сразу испортили все настроение. Площадка еще сносная — метров 400×200, но все подходы заняты ледяными ропаками. Снег слепит глаза и путает все расчеты. Я раза три кружилась над ропаками и все никак не решался влететь в них. Наконец, сел, площадки нехватало и спасся только тем, что круто развернулся на одном месте. Забрали мы пассажиров, я втиснул в одноместную заднюю кабину трех человек и улетел на материк.

Между лагерем и берегом открылось оживленное воздушное сообщение. Молоков и Каманин делали иногда по три-четыре рейса в день. 11 апреля в Ванкарем прибыл летчик

водопьяновской группы И. В. Доронин и немедленно включился в общую работу.

12 апреля в Ванкарем прибыл Водопьянов и в тот же день дважды слетал на льдину, доставив на берег семь человек.

13 апреля летчики вывезли из лагеря последних обитателей. Задание Партии и Правительства было образцово выполнено: все 104 человека спасены.

Известие об успешном окончании спасательных работ было встречено ликованием всего советского народа. Товарищ И. В. Сталин и его соратники, товарищи В. М. Молотов, К. Е. Ворошилов, В. В. Куйбышев и А. А. Жданов писали летчикам в своем приветствии:

«Восхищены Вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся Вашей победой над силами стихии. Рад, что Вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой Родины».

По решению Советского Правительства А. В. Ляпидевскому, С. А. Леваневскому, В. С. Молокову, Н. П. Каманину, М. Т. Слепневу, М. В. Водопьянову и И. В. Доронину было присвоено звание Героя Советского Союза. Это были первые в нашей стране Герои.

Радостно и торжественно встречала летчиков и челюскинцев Москва. На Красной площади, куда полярников доставили прямо с вокзала, их приветствовали рукозодители Партии и Правительства, тысячи трудящихся столицы.

Прошло семнадцать лет. За эти годы неузнаваемо изменилась советская Арктика. Наступление на Север велось по глубоко продуманному плану. На побережье и островах Ледовитого океана одна за другой возникали научные станции, изучающие погоду, течения и льды Полярного бассейна. Ежегодно в море уходили мощные ледоколы, пароходы, научно-исследовательские боты: они проводили комплексное изучение арктических морей, открывали новые острова, уточняли карты этого громадного края. Авиационные линии связали между собой отдаленные уголки Арктики. В 1937 году, выполняя сталинское задание, группа из пяти многомоторных советских самолетов достигла Северного полюса и основала на льду первую в мире дрейфующую полярную станцию. А вслед за этим над вершиной мира пролетели самолеты великого летчика В. П. Чкалова и М. М. Громова, связавших трассой беспосадочных рейсов два полушария земли.

Северный морской путь превратился в нормально действующую транспортную магистраль, по которой ежегодно плавают десятки кораблей. Она оживила районы далекого Заполярья, вызвала новые промыслы, принесла социалистическую культуру многочисленным народам Севера.

Огромный путь за это время прошла советская авиация. Герои-летчики пробивались к ледовому лагерю на открытых одномоторных самолетах «Р-5», созданных за несколько лет до того крупнейшим советским конструктором Н. Н. Поликарповым. А ныне над просторами нашей Родины мчатся воздушные пассажирские экспрессы, многомоторные корабли дальнего действия и молниеносные реактивные самолеты. С особой силой мощь сталинской авиации была продемонстрирована в сражениях Великой Отечественной войны.

Доблестная семья Героев Советского Союза насчитывает сейчас много тысяч человек. Могучий отряд Героев составляли летчики. 2119 летчиков получили звание Героя Советского Союза, 63 человека стали дважды Героями, а двое прославленных мастеров воздушного боя — А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб трижды удостоились этого почетнейшего звания.

Советский народ с огромным подъемом трудится над решением грандиозных задач восстановления и дальнейшего развития народного хозяйства. Оглядываясь назад, мы с чувством большого волнения вспоминаем челюскинскую эпопею. Она показала всему миру сплоченность и стойкость советских людей. Она ярко свидетельствовала о том, какая громадная забота о человеке проявляется в нашей стране.

* * *

Славные советские летчики в ходе спасательных работ в сложнейших условиях показали исключительный героизм, великолепное летное искусство и высокое сознание своего долга, а доблестная советская авиация убедительно подтвердила, что она умеет преодолевать все преграды на пути к цели, поставленной перед ней Советским Правительством и большевистской партией.

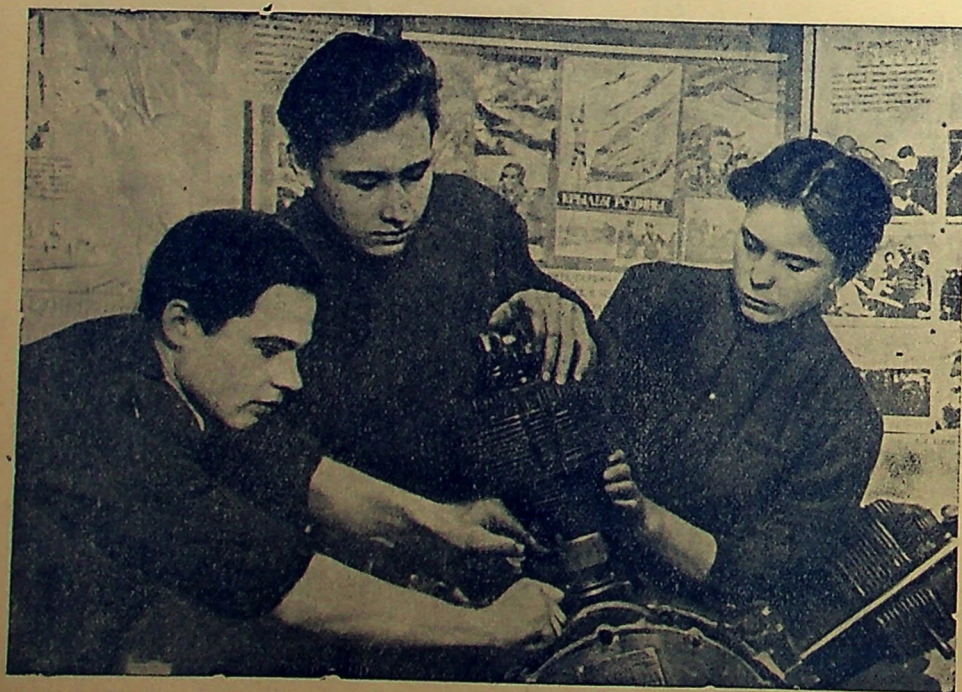


Начальник Красноярского аэроклуба Герой Советского Союза Степан Алексеевич Неменко.



В первичной организации Досава Люберецкого ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени завода сельскохозяйственного машиностроения имени Ухтомского отчеты и выборы руководящих органов Общества отмечены новыми успехами.

Вверху: заместитель секретаря партийной организации Николай Алексеевич Морозов (слева) и председатель заводского комитета Досава Виктор Иванович Тюленев обсуждают план дальнейшей работы.



Внизу: многие молодые рабочие отлично изучили авиационный мотор. Столяр В. Крючков, станочник-автоматчик М. Козлов, слесарь-ремонтник А. Кузнецов заканчивают пробную сборку мотора М-11.

М-11.
Фото А. Шарова



Главный инженер радиоцентра Петр Петрович Нестеров — сын выдающегося русского военного летчика П. Н. Нестерова — принимает активное участие в агитационно-пропагандистской работе Уфимского городского комитета Досава. Он член лекторской группы, часто выступает на предприятиях с лекциями. На снимке: П. Нестеров беседует с работниками радиоцентра о задачах Добровольного общества содействия авиации.



Председатель Ворошиловского районного комитета Досава г. Воронежа тов. П. И. Захаров объясняет устройство турбо-компрессорного воздушно-реактивного двигателя.



Начальник Запорожского аэроклуба Петр Григорьевич Яланский.

Высоко в прозрачном морозном небе летел самолет. Подполковник Дмитрий Глинка, возвращаясь из академии, остановился и стал следить за черной, едва заметной точкой. Он стоял с тяжелым портфелем, набитым книгами. И так ему захотелось в этот момент быть там, в воздухе, в кабине истребителя, стремительно несущегося вперед!

Вот с таким же восхищением следил Дмитрий Глинка за летящим самолетом двадцать лет назад; только было это не в Москве, а в селе Александров-Дар, под Кривым Рогом, самолет тот был стареньким «К-5», а не современной реактивной машиной, сам же Дмитрий Глинка был тогда не дважды Героем Советского Союза, а четырнадцатилетним парнем, учеником школы массовых профессий.

Закончив школу, став таким же шахтером, как отец и старший брат, Дмитрий Глинка часто вспоминал тот, выданный в детстве, самолет. Он вспоминал о нем в черноте шахты, и думал: «А почему он летит? Как это человеку удастся держать его в воздухе?» Со временем это яркое воспоминание стало тускнеть, забываться. Но вот, однажды, старший брат Дмитрия, Борис рассказал, что вступил в члены аэроклуба.

— А что же там делают, — спросил Дмитрий. — Самолеты изучают, что-ли? — Не только изучают, но еще и летают на них, — сказал Борис.

Как-то Борис, уже заканчивавший обучение в аэроклубе, сказал Дмитрию, что там открылся планерный кружок. Туда можно записаться...

Так молодой шахтер впервые поднялся в воздух. Это было летом 1937 года. Он летел над синей, красной, зеленой, золотистой, белоснежной украинской землей. Никогда Дмитрий Глинка не представлял себе, что так прекрасна земля, в недрах которой он трудился. Теперь с высоты он видел эту землю — ее цветущие сады и поля.

Дмитрий с самого начала сказал себе, что для него cabina планера — это все равно, что «третья cabina» самолета, и из нее надо как можно скорее переступить во вторую, на настоящий самолет. Успешно закончив планерные курсы, он и в самом деле стал курсантом авиационного отряда.

Много трудностей было на пути. Чтобы иметь возможность заниматься в аэроклубе, молодой шахтер работал только в вечернюю и ночную смены. Поспав несколько часов, он отправлялся на аэродром. Каждый день он проходил по двенадцати километрам — шесть на шахту и шесть с шахты в аэроклуб. Ему приходилось заниматься там не только изучением мотора, но и самому ремонтировать машины, строить ангары, равнять летную площадку.

У него был пылливый, любознательный ум, склонный к изучению техники, и в голове каждый день возникали десятки «почему». Инструктор Криворожского аэроклуба Харитонов и начальник летной части Усков — почти ровесники Глинки, тоже в свое время закончившие аэроклуб, едва успевали отвечать на

Сын шахтера

многочисленные вопросы любознательного курсанта. Он хотел знать все, значительно больше, чем это предусматривалось учебной программой.

У мотористов и техников аэроклуба не было более усердного помощника — они уже знали: Глинка готов копаться в моторе с утра до вечера.

— Да тебе вовсе не на летчика надо учиться, — говорили они, — а на моториста, техника. Здесь твое призвание.

Но они ошибались: когда наступил день и Дмитрий Глинка впервые взлетел в воздух на самолете, он уже знал, что его место здесь, наверху, над землей.

Можно ли забыть первый полет? Что планер, с его коротким скольжением, почти над самой землей! Теперь, оглушенный грохотом мотора, юноша мог одним взглядом окинуть весь криворожский бассейн — на сотни километров протянувшуюся линию шахт и поселков... Как прекрасна родная криворожская земля, как она богата, как она просторна...

Как часто в дальнейшей своей жизни, в годы Великой Отечественной войны, да и в послевоенные годы, с благодарностью вспоминал Дмитрий Глинка аэроклуб! Только потом он понял, что в нем воспитывали не только летчика, но и человека, упорного в достижении поставленной цели, терпеливого, внимательного, аккуратного, волевого.

Но когда же, наконец, ему разрешат самостоятельный полет? Об этом Дмитрий Глинка думал часто, думал с нетерпением.

Когда наступало время самостоятельного вылета, — курсанта пересаживали в первую, инструкторскую кабину, а в заднюю кабину грузили мешок с песком. И вот каждое утро, готовясь к полетам, Дмитрий Глинка с волнением следил: везут ли на старт мешок с песком? Если везут, значит кого-нибудь будут сегодня выпускать. Может быть, его?

И когда однажды утром мешок с песком привезли к самолету, и инструктор сказал, обращаясь к Глинке: «Вот твоя машина, давай, лети!», молодой пилот почувствовал, что у него замирает сердце.

И Дмитрий Глинка поднялся в воздух, прочертил над аэродромом прямоугольник и благополучно посадил машину на землю.

Много еще после этого летал Глинка на аэроклубном По-2. Он продолжал работать в шахте и одновременно работал в аэроклубе инструктором-общественником. Но все чаще и чаще задумывался Дмитрий о дальнейшей своей жизни.

И вот в числе тех юношей, которых комсомол посылал в военно-воздушные школы, оказался Дмитрий Глинка. Он уехал из Кривого Рога не один. Почти все ребята, вместе с ним работавшие в шахтах и занимавшиеся в аэроклубе, поехали в летную школу.

В школе инструктор-педагог почти безошибочно угадал в Дмитрии Глинке

будущего истребителя. Место Дмитрия Глинки было, конечно, в этих рядах. Прошло время, и младший лейтенант летчик-истребитель Глинка

прибыл для прохождения дальнейшей службы в Баку.

Это была работа большой ответственности. Ему, молодому летчику, доверили охрану огромного народного богатства — нефти. Когда началась Великая Отечественная война, когда фашистские бомбардировщики стали совершать разбойничьи налеты на наши города и села, Дмитрий Глинка попрежнему должен был сидеть в своем самолете на опаленном каспийским зноем аэродроме, дожидаясь приказа.

Первое января 1942 года. В этот день девять истребителей по боевой тревоге взлетели с прифронтового аэродрома и взяли курс на Керчь, где в это время высаживался десант советских войск.

Дмитрий Глинка вел свой «Як», внимательно следя за ведущим, и вдруг заметил впереди черные точки самолетов. Он не сразу понял, что близится минута первой схватки. Но вот черные точки приблизились, и по ударам зениток Глинка понял — перед ним враги.

Вот уже можно разглядеть черные кресты на крыльях. Огромными показались Глинке эти кресты, а сам корпус «Юнкерса-88» — массивным, словно пульмановский вагон. В ярости сжав зубы, Глинка ударил по черному кресту. Прощумела пулеметная очередь — и вражеский самолет горит. Глинка делает боевой разворот, он подошел с другой стороны, ударил по мотору — горит. И рухнул враг вниз, разваливаясь в воздухе. Это был первый сбитый Глинкой за войну вражеский самолет.

Было трудное, суровое время. Приходилось находить ломать многие устаревшие навыки. Так же, как в свое время в аэроклубе, искал он ответа на многие вопросы боевой работы. В чем тактика врагов? Она была разгадана после первых же боев с немецкими истребителями.

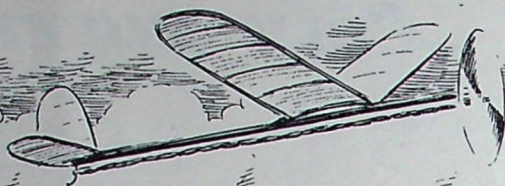
Дмитрий Глинка вошел в ритм быстротекущих воздушных боев. Он пришел к выводу: надо действовать на различных высотных ступенях парами, прикрывая друг друга, стремясь всегда наносить удар сверху вниз.

Эта тактика, предложенная Дмитрием Глинкой, получила впоследствии название «кубанской этажерки», потому что эта «этажерка» была применена впервые в боях над Кубанью.

В кубанском небе Дмитрий Глинка успешно проверил на практике свою новую тактику. Здесь же, на Кубани, Дмитрию Глинке присвоено высокое звание Героя Советского Союза, а через месяц ему была вручена вторая Золотая Звезда.

... 30 апреля 1945 года майор Дмитрий Глинка сбил над Дрезденом пятидесятый фашистский самолет. От Керчи до Дрездена — таков путь, который прочертил в воздухе на своем самолете Дмитрий Глинка, сын криворожского шахтера.

В. Викторов



Мишин „Секрет“⁸⁶

О. ЗОБНИН

Рассказ

Рис. Г. Малиновского

Когда Алеша, протирая сонные глаза, вышел на крыльцо, на полянке уже сидели ребята.

Петя Зайцев, размахивая длинными руками, что-то говорил. Заметив подошедшего Алешу, замолчал.

«Секретничают», — подумал Алеша.

— Как же ты не заметил? — косо посмотрев на Алешу и повернувшись к Семе, снова заговорил Петя.

— Эге! — опять про Мишу, — догадался Алеша, нетерпеливо ерзая коленями по траве.

Алеша помнил, как Миша еще в прошлом году мастерил водяную мельницу и пока не закончил, никому не показал. Он и в этот раз что-то надумал. А что?.. Вот этого даже он, Алеша, мишин друг, и то не знает.

— А зачем ему ящик? — неожиданно уставившись на Алешу, проговорил Петя.

— Я еще в тот раз подумал. Смотрю, несет здоровенный сундучище, а видеть не тяжелый. Идет ходко. Может, он кроликов держит?..

— Алеша хитро подмигнул и рассмеялся.

— Тоже мне кроликов...

— Чего зубоскалишь? — набросился на него Петя, — целыми днями около него крутятся, а что узнал...

— А вот и узнал.

— Узнал... Скажет тебе Миша! Жди, когда рак свиснет.

Алеша закусил губу и так посмотрел на Петю, словно хотел броситься на него. Но Алеша не бросился на Петю. Он окинул его с ног до головы презрительным взглядом и направился к мишину дому.

— Ну и ладно. Все равно узнаю. Не я буду.

Осторожно ступая на скрипучие половицы в сенях, Алеша на цыпочках подошел к двери и приложился ухом. Ни звука. Нащупав холодную ручку, он со всей силой дернул дверь и одним прыжком проскочил через кухню.

Миши в комнате не было, но ящик, загадочный фанерный ящик, стоял под столом. Значит, еще не поздно.

— Ты? — выглянул Миша из кухни.

— А то кто же... Я думал, ты ушел.

— Скорый какой. Мне дома хватит работы. Мать с бригадой на сенокосе.

— Давай помогу. Мигом все сделаем, — обрадовался Алеша.

Но мигом сделать не удалось. Миша не торопился. Одно дело он придумывал за другим. Алеша волчком крутился по двору. Безошибочно угадывал, что требуется и, едва Миша успевал открыть рот, как он уже протягивал ему пилу, топор или подходящий клин расколоть полено.

«Много ли нужно дров истопить печь, — с досадой размышлял Алеша, — а мы здесь напилели столько, что до зимы хватит».

Они вошли в избу. Миша взял ведра и снова вышел.

«Неужели и сегодня меня не возьмет?» — беспокоился Алеша, — заглядывая под стол, где стоял ящик.

Вошел Миша. Он вылил воду в кадушку, сунул под лавку коромысло и полез за ящиком.

У Алеша даже дыхание захватило.

Ни слова не говоря, Миша вытащил ящик и направился к выходу.

— Пошли! — обрадовался Алеша и шмыгнул на улицу.

Друзья, прикрываясь густой зарослью огорода, быстро покинули двор.

— Давай, поднесу, — предложил Алеша, протягивая руку к ящику.

— Сам донесу... На Косой луг пойдем, там никто не увидит, — отговорился Миша, сворачивая на знакомую тропинку.

Вскоре деревня осталась далеко позади.

— Вот здесь будет хорошо, — сказал Миша, осторожно устанавливая ящик.

Алеша, предчувствуя, что сейчас будет что-то интересное, взвизгнул и колобком покатылся по траве.

— Маленький, что ли! — крикнул на него Миша. — Незнаю чему радуется.

Алеша уселся около приятеля и с нескрываемым любопытством смотрел на ящик.

Миша осторожно приподнял крышку, затем достал длинную сосновую рейку, на конце которой от ветра закрутился пропеллер и бережно положил ее на траву.

— Самолет! — вскрикнул Алеша.

— Не самолет, а схематическая модель самолета.

— Полетит?

— Сейчас узнаем, за этим и пришли. — Вот здорово! Миш! А что если она до деревни долетит?

Миша строго посмотрел на Алешу: — Будет тебе. На вот, держи, — и протянул ему крыло, обтянутое тонкой папиросной бумагой.

Затем он привычным движением установил хвостовое оперение, надел на крючки резиномотор и двумя жестяными хомутками крепко притянул к рейке крыло.

«Вот они какие, кролики...» — вспомнил Алеша Петину догадку и улыбнулся.

Миша взял модель, вытянулся на цыпочках и легким толчком выбросил ее вперед.

Алеша даже подпрыгнул от радости, когда она легко, словно чайка, взмыла вверх.

— Здор... — вырвалось было у него, но он тут же прикрыл рукой рот. Модель колом пошла вниз.

Миша, не торопясь, поднял ее, снял накрутившуюся на пропеллер траву, достал из кармана потрепанную книжку, на обложке которой был нарисован пионер с такой же моделью, как у него, и безошибочно открыл нужную страницу.

— Летела она так?... — показывая на рисунок, спросил он Алешу.

Алеша вытянул свою длинную шею и внимательно заглянул в книжку.

— Точно! Подлетела вверх, потом носом.

— Значит... Задняя центровка. Крыло надо передвинуть назад, — освобождая хомутки, проговорил Миша.

Миша поднялся на небольшой бугорок. Но и на это раз модель, чуть не касаясь травы, прошла всего только до поворота тропинки, несколько раз ударила пропеллером об утоптаный грунт и ткнулась в куст чертополоха.

— Ну, сколько ты будешь колдовать? — взмолился Алеша.

— Попробуем разок с мотором, — повернув несколько раз пропеллер, спокойно проговорил Миша. — Тогда и запустим на всю.

Набирая высоту, модель развернулась по ветру и плавно приземлилась за соседним кустарником.

Алеша на радостях хлопнул Мишу по спине и первым бросился за моделью.

Солнце висело над самой макушкой пожарной каланчи. Из под ног, как горошинки на плите, прыгали кузнечики. Легкий ветерок приятно освежал аleshino лицо.

— Ну, а теперь давай на полных оборотах, — тыгирая мокрую шею, сказал Миша.

Он достал из ящика маленькую маселенку, какие бывают при швейных машинах, старательно смазал подшипник пропеллера, снял с заднего крючка резиномотор, конец его передал Алеше и, растягивая, стал крутить пропеллер.

— Десять, двадцать... — выкрикивал он, считая обороты.

— Триста... четыреста...

Резина, скручиваясь тугими барабашками, скользила в потной руке, у Алешки онемели пальцы.

— Пятьсот!... — выкрикнул Миша, цепляя резину на задний крючок.

— Ух! — размахивая рукой, облегченно вздохнул Алеша.

Перед запуском Миша выправил заднюю кромку стабилизатора и, придерживая крыло, замер, выжидая затишья.

Как ни смотрел Алеша, а самый момент взлета не уловил. Только когда модель, поднимаясь вверх, на глазах у Алешки становилась все меньше и меньше, он понял, что модель летит и что за нею надо бежать.

— Не бегай! — крикнул Миша, обгоняя его. Но Алеша все же пробежал до картофельного поля и нехотя, часто оглядываясь на улетающую модель, пошел обратно.

Он даже обиделся, но вспомнил, что из-за всех ребят Миша доверил свою тайну только ему и успокоился.

Модель едва заметной точкой долго кружилась на фоне белого облака и вскоре исчезла совсем.

Мишин не было видно.

Алеша прилег в тени кустарника.

«Всегда этот Миша сотворит такое, что двину даешься, — завидовал он, перебирая пальцами траву. — Вот сейчас бы с Петей поговорить».

Он приподнялся и посмотрел на тропинку.

«А что это все-таки Петю заело, — подумал Алеша и тут же хитро прищурил глаз: — Знает кошка, чье мясо съела!...»

Как-то еще зимой, на совете отряда Петя был выдвинут руководителем авиамодельного кружка, а через месяц развалил его. На отрядном сборе Петя доказывал, что ребята не стали ходить потому что модели делали по чертежам мишинной книжки, а модели не летали.

Алеша вспомнил: Миша, красный, как рак, подошел к Пете, вырвал у него из рук книжку и сказал:

«Звонарь, я тебе покажу!»

С тех пор никто об этом не вспоминал.

Как бы желая сейчас же разоблачить Петю, он вскочил, забрал ящик и быстро пошел в ту сторону, куда улетела модель.

Встретил он приятеля далеко за деревней. Рядом с Мишей шагала Андрияша Куликов и, часто показывая на овраг, о чем-то оживленно рассказывал.

— Откуда он взялся? — спросил Алеша, когда Андрияша свернул к своему дому.

— За оврагом сено косил, а модель там и села. Он ее заметил еще в воздухе.

Когда друзья подошли к дому, Миша вытащил из дверной ручки свернутую в трубочку газету и большой, с помоями углами конверт.

— Почта. Тебе, — проговорил Алеша, рассматривая конверт, на котором большими буквами было написано: «Колхоз «Заря». Михаилу Нефедову». Миша вскрыл пакет. На большом листе бумаги были тщательно вычерчены детали модели планера. В правом углу стоял квадратный штамп: «Областная авиамодельная лаборатория Добровольного общества содействия авиации».

— Это на мое письмо ответили, — сказал Миша, подавая письмо Алеше. Алеша быстро прочел письмо.

— С Андрияшей посоветуемся. Без него нельзя — председатель совета отряда.

— С Андрияшей, — переспросил Алеша — конечно, посоветуемся, а то как же?

— Сейчас я сбегаю...

Через несколько минут он вернулся вместе с Андрияшей.

— Вот... — Миша подал письмо.

Пока Андрияша читал, друзья с нетерпением смотрели на него.

— Надо ехать, — по-деловому произнес Андрияша, откладывая письмо.

— Это же областные соревнования. Обязательно надо ехать.

— Только вот мать...

— Отпустит, — не совсем уверенно проговорил Миша. — Но ведь дома некому...

— Мы Алеше общественное поручение дадим.

— Я и сам возьмусь.

К вечеру сборы были закончены. Ящик, в который упаковали модель, покрасили, к нему приделали замок, угольники. А Андрияша даже пожертвовал ручку от своего портфеля.

— Никак в дорогу собрались? — слышался голос Полины Родионовны, только что вернувшейся с сенокоса. Ребята, улыбаясь, переглянулись.

— И правда, в дорогу, мама, — ответил Миша и подал матери письмо.

— Тетя Поля! По хозяйству я останусь, — заявил Алеша, прежде чем письмо было прочитано.

— Что поделаешь, наверно, даже во сне видит свои самолеты...

— Вы бы посмотрели. Ох и летает! — продолжал Алеша, — От Косого луга до дальнего оврага пролетела.

— Вот-вот, целый день только и рыскаете по оврагам, — ответила Полина Родионовна.

Весь вечер друзья просидели, не решаясь продолжать переговоры. Миша от обиды даже ящик затолкнул под кровать. Не заметил, как уснул.

Утром он проснулся от того, что пришел Андрияша и стянул с него одеяло.

— Мама ушла? — спросил он, открывая глаза.

— Ушла.

Миша, свернувшись калачиком, снова повернулся к стенке.

— Да вставай же ты! — смеялся Андрияша, дотрагиваясь холодными пальцами до мишиной шеи. — Вставай, я Алешу позову.

— Что ему надо... — злился Миша, кутаясь в одеяло.

Неожиданно его глаза остановились на стопке выглаженного белья, аккуратно сложенного на столе. Под рукавом рубашки лежала записка.

В сенях заскрипели половицы и в избу влетел Алеша.

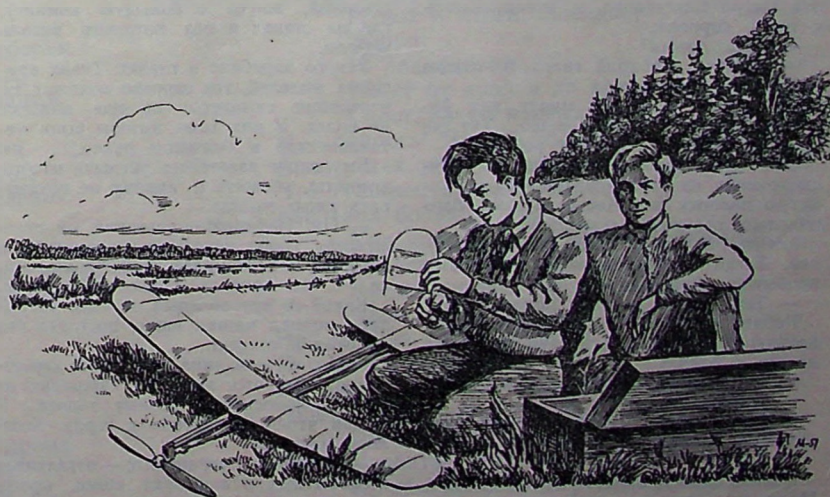
— Готов? Давай скорее... Ну и Кулик! — не унимался он, вытаскивая ящик из-под кровати. — Андрияша сейчас побежал к председателю: может тот до города подвезет.

Уже было за полдень, когда Андрей и Алеша проводили приятеля с попутной машиной, на которой уезжал в город по своим делам колхозный кладовщик дядя Федор. Они стояли за деревней и смотрели на подпрыгивающую полуторку, в кузове которой, придерживаясь за кабину, покачивался Миша.

— Как ты думаешь? — спросил Андрияша. — К вечеру доедет?

— Как знать... дорога дальняя.

На обратном пути, около правления, их остановил председатель колхоза.



...он привычным движением установил хвостовое оперение.



...модель, круто разворачиваясь против ветра, пошла в воздух.

Ребята смотрели на Петра Сергеевича, который всегда любил над ними пошутить, и не знали, смеяться ли им или приготовиться к серьезному разговору.

— Видите? — показал он в сторону Косого луга.

Андрюша ничего интересного там не заметил, кроме темноватой полоски над горизонтом.

— Дождичек шагает? — не то спрашивая, не то поясняя, продолжал председатель.

Андрюша еще раз присмотрелся, потянул носом воздух, как бы пытаясь таким способом проверить предположения Петра Сергеевича, и, повернувшись к нему, спросил:

— Сено грести?

— Угадал... Собирай гвардию, только со своими граблями.

Не прошло и десяти минут, как Андрюша вернулся к правлению. Тут же группами стали приходить ребята.

Они оживленно разговаривали. Посматривали на увеличивающуюся темноватую полоску над Косым лугом, обменивались граблями, осматривали их.

Кое-кто из ребят приходил без граблей. Тогда голос Андрюши становился необычно звонким.

— Ты что... в читалку пришел?

Ребята вышли на луг и, растянувшись цепочкой, начали грести сено. Петя подошел к Алеше.

— А почему Миши Нефедова нет?

— А тебе что?

— Так, ничего. Думаешь, меня проведешь?... Знаем...

Неожиданно поднялся холодный ветер. Из-за леса, озаряясь синеваыми всплесками молнии, надвигалась черная туча.

Одна за одной крупные капли забарабанили по кабине, по фанерной крышке ящика. Машина резко остановилась. Из кабины вынулся дядя Федор и протянул Мише брезентовый дождевик.

— На... укройся. Приказано за тобой присматривать, — как всегда, не торопясь, говорю он, заглядывая в кузов.

Дорога размокла. Машина часто буксовала и останавливалась.

«Только бы до шоссе добраться, — беспокоился Миша. — Состязание начинается утром».

Миша беспокоился напрасно. В колхозе, куда они заехали укрыться от дождя, задержались недолго, и вскоре приехали к аэродрому областного аэроклуба, где должны были проводиться соревнования.

Высадив Мишу, дядя Федор крепко пожал ему руку и пожелал удачи. Вскоре машина скрылась за поворотом дороги.

Миша осмотрелся. Тропинка шла к аэродромным постройкам. Он поднял с земли ящик и направился к двухэтажному зданию аэроклуба.

Когда Миша приблизился к дому, из дверей вышел мужчина с розовым лохматым полотенцем на плече. Он подошел к умывальнику.

Миша долго смотрел, как незнакомец, брызгаясь во все стороны водой, лез под умывальник, хлопал по загорелой спине широченными ладонями и крутил голову.

«Как утка», — подумал Миша.

— Это что за пассажир! — проговорил незнакомец, обращаясь к Мише и посматривая на его чемодан, который основательно полинял от дождя.

— Какой пассажир? — удивился Миша.

— Подойди, подойди... — продолжал незнакомец.

...Через некоторое время Миша, одетый в новенькую форму участника состязаний, вошел в большую комнату, где на стенах и под потолком висели модели.

У него заребило в глазах. Таких красивых моделей, так здорово похожих на настоящие самолеты, он еще никогда не видел. У них даже моторы были металлические и бензином пахло.

Ему вдруг захотелось убежать из этой комнаты, убежать и никому не показывать свою модель.

— Ну, Нефедов! — услышал он позади себя голос начальника аэроклуба, с которым познакомился возле умывальника. — С чем приехал? Показывай-ка свою.

Какой-то круглолицый паренек услужливо поднял мишин ящик, поставил его на стол и открыл.

— И... и... — и лица всех стали серьезными. — Ты что, купался? Сохранить не мог! — доносились разные голоса. У Миши что-то подкатило к горлу. Хотелось плакать.

— Ничего страшного, — отталкивая любопытных и закрывая ящик, проговорил круглолицый паренек. — Пойдем ремонтировать. Тебя как зовут?

По тому, как авиамоделисты, торопясь, пробегали мимо палатки, где Миша ремонтировал модель со своим новым товарищем Витей Кузнецовым, можно было догадаться, что состязания начались.

Витя не давал опомниться. Едва Миша успевал считать размокшую бумагу, как он уже смазывал клеем крошки крыла и накладывал новую обтяжку.

Иногда над палаткой пролетал самолет и Витя, выбегая, показывал в воздухе модель, за которой тот летел.

— Погодка, погодка-то какая! — радовался он, возвращаясь в палатку. Миша чувствовал, что Витя боится упустить погоду и тоже торопился.

На стартах была горячая пора. С бетонной площадки, над которой развешивался голубой флажок с буквой «М», что означало «старт моделей с механическими двигателями», одна за другой взлетали большие, длиннокрылые модели с бензиновыми моторчиками и жужжали, словно комары на болоте.

Торопливые люди с секундомерами в руках пристально следили за ними, бежали к телефону и кричали:

— КП! КП! Поднимайте самолет, поднимайте самолет!

Рядом работали планеристы. Их модели планеров, подобно бумажным змеям на длинных шнурах, круто набирали высоту и, освободившись от привязи, полого разворачиваясь, мелкими кругами уходили вдаль.

«Куда мне...» — думал Миша, не отрывая глаз от моделей.

Впереди он увидел небольшую группу авиамоделистов с такими же моделями, как у него.

Придерживая модель за пропеллер, на площадку вышел мальчишка в коротких штанах. Подброшенная ветром «схемка» описала в воздухе фантастическую закорючку.

«А как же все-таки моя?» — встревоженно подумал Миша и быстро пошел на край аэродрома.

Витя Кузнецов бегал по всем стартам, но Миши нигде не было.

Он с тревогой посматривал на солнце и приговаривал:

— Прозевает, как пить дать, прозевает.

В конце поля, где начинался мелкий кустарник, он вдруг заметил словно изпод земли вылетевшую модель. Она летела прямо на него. Вскоре показался Миша.

— Ты что прячешься, — крикнул Витя обрадованно. — Давай скорее, моя уже ушла.

Миша подошел к судейскому столу и сообщил стартовый номер своей модели.

У него дрожали руки... Как нарочно поднялся ветер и не давал выбрать подходящий для запуска момент. Но вот модель, круто разворачиваясь против ветра, пошла в воздух. Она удалялась все быстрее и быстрее. Крылья на высоте казались совсем маленькими и прозрачными.

— Твоя? — неожиданно услышал Миша голос начальника аэроклуба.

— Моя...

— Ай да пассажир, — усмехнулся начальник и хлопнул Мишу по плечу своей широкой ладонью.

С противоположной стороны аэродрома поднялся самолет По-2 и по сиг-

налу ракеты взял курс на улетающую модель.

Миша облегченно вздохнул и бросился бежать.

— Куда ты? Не пропадет! — кричали ребята. Но он ничего не слышал и, не отрывая глаз от распластавшегося над ним голубого неба, где кружилась его модель, все бежал и бежал.

* *

— Ребята! — одергивая рубашу и поправляя растрепанные волосы, издали закричал Андрияша. — Слушайте!

Удивленные возбужденным состоянием председателя отряда, уже третий день работавшие на сенокосе пионеры вмиг окружили его.

Андрияша поднял левую руку, сдерживая ребят, развернул газету, которую держал в правой руке, набрал полную грудь воздуха и начал: «На областных авиамodelных состязаниях... первое место по продолжительности полета схематической модели самолета завоевал пионер из колхоза «Заря» Миша Нефедов».

— Вот он, — проговорил Андрияша, показывая газету. С газетной полосы на ребят глянуло знакомое лицо...

— Миша! — разногласно закричали они, проталкиваясь поближе к газете, которую Андрияша держал высоко над головой.



— Это вам для авиамodelного кружка...

На снимке Миша в правой руке держал белокрылую модель, ярко очерченную на темном фоне фотографии.

— Чисто сделано. Каждую драночку видно, — протянул Петя, разглядывая изображение модели.

— И хвост видно, проговорил кто-то из ребят, рассматривавших фотографию.

— Хвосты у коров, — проворчал Алеша. — Это стабилизатор.

Раздался дружный смех.

— Сти-били-били-затор, — хватаясь за

живот и показывая рукой на Алешу, громче всех смеялся Петя. Не «стили-били», а стабилизатор.

Но тут Андрияша, нахмурив брови, резко махнул рукой.

— Узнаешь? Моделька-то по чертежам мишиной книжки!

Петя хотел было оправдаться, но насмешливые глаза товарищей смутили его.

— Что я, виноват?..

— Виноват, конечно, — заговорил Андрияша.

Вдруг из-за леса неожиданно показался летящий самолет.

Он пролетел над дорогой и над соседней лужайкой. Самолет пошел на посадку и пролетел так низко, что ребята видели, как пилот помахал им рукой.

Когда ребята подбежали к самолету, на крыло из задней кабины вышел мальчик. Он ловко спрыгнул на

траву и снял кожаный шлем.

— Миша! — обгоняя друг друга, кричали ребята. — Миша!

Ребята со всех сторон обступили самолет. Летчик стоял на крыле и обеими руками подавал упакованные в толстую бумагу посылки.

— Это вам для авиамodelного кружка...

— Спасибо! Спасибо! — дружно кричали ребята.

ПЕРВАЯ ПОБЕДА

Анатолий АЛФЕЕВ

...Сигнал!

И сразу, без усилия,

С разбегу, в первый свой полет

Уносится на тонких крыльях

Миниатюрный самолет.

С каким волнением и любовью

За ним следили все, пока,

Скользя по небу Подмосковья,

Он не ушел под облака.

Но всех взволнованней, до боли

В глазах, за ним, насколько мог,

Следил простой советский школьник,

Из старших классов паренек.

Он ощущал биенье крови,

Всем сердцем сам тянулся вдаль —

Ведь это он с такой любовью

Готовил каждую деталь!

Ведь это он, когда все спали,

Обдумывал, забыв постель,

Способна ли большие дали

Преодолеть его модель?

Когда ж ему, под утро, дрема

Глаза смыкала, то во сне

Он видел над аэродромом

Модель в прозрачной вышине!

Взлелсян лаской и вниманьем,

Взращен советскою семьей,

Он отдал все свое старанье

Своей Отчизне дорогой...

И вот — итоги. Заседает

Жюри.

И радиоволна

Несет от края и до края

Счастливых первых имена.

И — радости! Яркая, большая!

А на устах уже у всех,

Что тушинец Евгений Шанин

Завоевал большой успех.

Как шквал, аплодисменты взмыли,

Оркестры огласили даль,

Когда диплом ему вручили,

Часы «Победа» и медаль.

Но, слушая слова привета

И отвечая на привет,

Он знал: медаль, часы «Победа» —

Лишь старт, залог других побед.

Он шепчет клятву патриотов —

Дерзаты! Боротся! Быть в строю!

И, как конструктор самолетов,

Прославить Родину свою!

НАЗЕМНАЯ ПОДГОТОВКА планеристов

Цель наземной подготовки — еще до начала учебных полетов научить планериста на земле действиям, которые он должен будет выполнять в воздухе. От успешного усвоения наземных упражнений во многом зависит успех выполнения учебных заданий. Планеристы, прошедшие хорошую наземную подготовку, быстрее осваивают технику пилотирования.

От чего зависит успешное проведение наземной подготовки? Прежде всего, от правильной ее организации, от того, насколько подготовлен сам инструктор, от яркости и доходчивости изложения им учебных дисциплин.

Каждое занятие должно быть обеспечено наглядными пособиями. В распоряжении инструктора должны быть миниатюр-старт, кроки аэродрома, макеты самолета и планера. Следует заранее позаботиться о том, чтобы на аэродроме имелся хорошо оборудованный класс с доской, схемами, макетами. Рекомендуется также оборудовать методическую площадку. Все это даст возможность нагляднее показать курсантам порядок и организацию работы на старте, выработку необходимых навыков для более успешного освоения ими техники пилотирования.

Готовясь к занятиям на аэродроме, курсанты обязаны завести рабочие книжки для записей летно-тактических данных изучаемой материальной части, замечаний по технике пилотирования, схем и рисунков.

С первых же занятий с курсантами инструктор обязан добиваться высокой

А. САМОСАДОВА инструктор-планерист

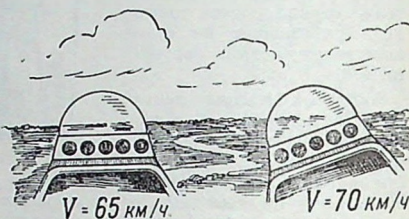
организованности, дисциплины и порядка. Важно также с первых же дней воспитать у курсантов бережное отношение к материальной части и оборудованию.

Начинается наземная подготовка с практического ознакомления с материальной частью. Инструктор и механик показывают курсантам приемы расчехления, отвязывания и транспортировки планера. Курсанты должны усвоить необходимую последовательность работ: сначала расчехлить планер, затем отвязать плоскости, отвернуть подкрыльные стойки, освободить от привязи подкосы, отвязать хвостовое оперение, снять струбцины с элеронов. При выводке планера из ангара и при его заведке следует брать за передние подкосы, боковой борт передней кабины и обязательно поддерживать за консоль крыла. Транспортируя планер при ветре более 5 м/сек, курсанты поддерживают его за обе плоскости и стабилизатор. Механик в это время должен находиться у передней кабины для того, чтобы в случае необходимости быстро отцепить планер.

Затем инструктор путем опроса проверяет знания курсантами основных частей планера и восстанавливает в их памяти виды и порядки осмотров. После опроса инструктора каждый курсант осматривает планер в порядке, установленном инструкцией. Он обязан определить состояние частей планера, доложить

инструктору о замеченных неисправностях, а инструктор должен подчеркнуть, что ни при каких обстоятельствах планер нельзя выпускать в воздух, если он имеет хоть малейшую неисправность.

Курсанты должны хорошо усвоить устройство и летно-тактические данные планера. Они обязаны знать длину и высоту планера, размах крыльев, отклонение элеронов, руля поворота, рулей высоты, площадь крыла, горизонтального и вертикального оперения. Им необхо-



Положение козырька планера в свободном полете: слева — при прямой полетной планировании, $V = 55$ км/ч, справа — при развороте, $V = 70$ км/ч.

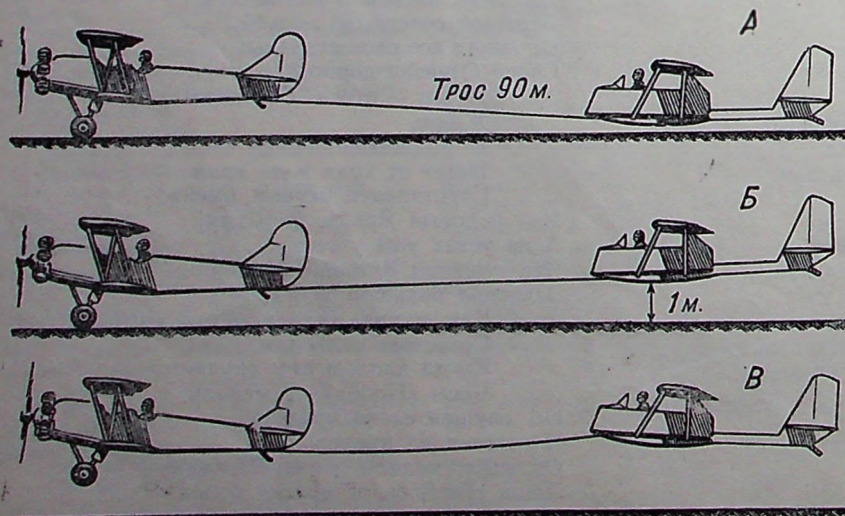
димо также знать устройство крыла, фюзеляжа, киля, стабилизатора, руля поворота, лыжи, замка, рулей глубины и регулировку планера.

Важным элементом учебы является подготовка планериста к полету. Курсант должен хорошо усвоить задание, знать особенности взлета и посадки в данной метеорологической обстановке, уметь быстро и хорошо подготавливаться к очередному полету. Путем систематической тренировки курсанта в выработке строго определенной последовательности действий при подготовке, следует добиваться сокращения простоя планера на земле.

От этого часто зависит выполнение плана. Вот как однажды был нарушен дневной план полетов в моей группе. Когда курсант тов. Васильев сел в кабину, планер уже был прицеплен к самолету-буксировщику. Но тов. Васильев к полету как следует не подготовился: его пришлось ждать более трех минут. Даже находясь в воздухе, тов. Васильев все еще присоединял перегоревший шланг, застегивал привязные ремни. В результате тов. Васильев так и не смог полностью выполнить задание.

Бывает еще и так, что, приняв сигнал летчика-буксировщика, курсанты начинают искать в кабине сектор буксировочного замка. Некоторые из них не могут сразу определить расположение приборов. Все это не может не сказаться на успехе полета. Поэтому инструктор обязан выработать у курсантов навыки в правильном распределении внимания по элементам полета.

С большой тщательностью необходимо подготовиться к следующему этапу на-



Стадии взлета планерного поезда. А — отрыв; Б — выдерживание планера после отрыва, на высоте 1 м; В — переход в угол набора; планер переводится в угол набора одновременно с самолетом.

земной подготовки — обучению полету на буксире. Для того, чтобы занятия прошли успешно, инструктор должен использовать наглядные пособия: макеты самолета-буксировщика, планера, посадочных знаков, схему взлета аэропоезда, схему положения самолета-буксировщика относительно горизонта.

Занятие проводится на аэродроме. Вначале инструктор рассказывает о технике буксировочного полета, сообщает курсантам основные сведения, которые они записывают в свои рабочие книжки.

Затем приступают к практическим занятиям. Курсант садится в кабину планера, другие подходят к консоли и хвостовому оперению для того, чтобы разворачивать планер на земле. Инструктор с макетом самолета в руках стоит впереди. Он отклоняет макет самолета, который держит перед козырьком планера, и требует от сидящего в кабине курсанта соответствующих ответных действий. Остальные курсанты следят за действиями своего товарища. Они исправляют ошибки, допущенные курсантом, дополняют его объяснения.

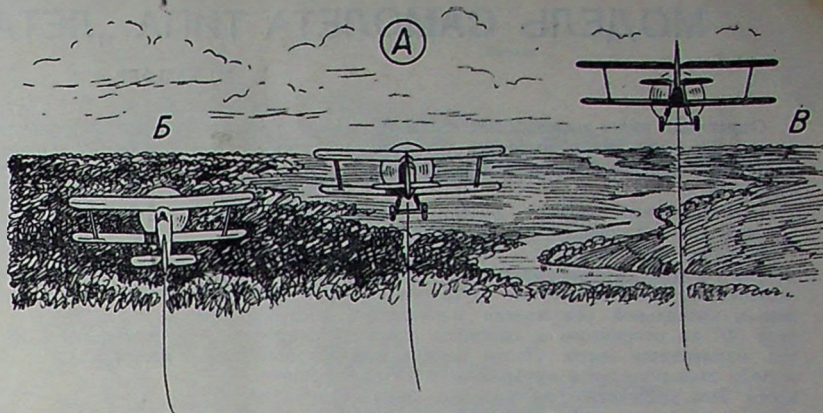
С помощью макета инструктор показывает отрыв самолета, выдерживание и переход к углу набора. Затем инструктор показывает различные положения самолета относительно горизонта и планера, могущие быть при полете на буксире (превышение, принижение и т. п.). Так же с помощью макета инструктор показывает выполнение разворота аэропоезда. Он вводит макет самолета в разворот, а курсант обязан внимательно следить за самолетом, не запаздывать с вводом в разворот планера, сохранять превышение и крен.

Планер должен быть выведен из разворота одновременно с самолетом. В такой же последовательности курсант самостоятельно, под контролем инструктора, выполняет остальные развороты.

При подходе к посадочным знакам надо подготовиться к отцепке. Для этого необходимо левую руку положить на сектор буксировочного замка, увеличить превышение до 6—8 метров, а затем следить за сигналом летчика-буксировщика.

После того, как курсанты осваивают упражнение, инструктор усложняет задачу — он увеличивает или уменьшает превышение, отклоняет самолет от линии пути, показывает курсантам действия во время обрыва троса. Каждую ошибку курсанта инструктор подробно обсуждает со всей группой и еще раз показывает обучающимся, как надо поступать в каждом конкретном случае. Даже совершив ошибку, курсант должен уметь быстро ее исправить, найти выход из любого положения.

В качестве примера приведу случай из собственной практики. Курсант тов. Весов во время буксировочного полета



Как видит планерист свой самолет-буксировщик. А — при правильном превышении; Б — при излишнем превышении; В — при полете с принижением.

допустил превышение больше нормального, в результате чего трос натянулся и после рывка оборвался. Однако, тов. Весов в создавшейся обстановке нашел верное решение. Он правильно отцепил оставшийся кусок троса, произвел точный расчет и хорошо посадил планер. После того, как ему объяснили в чем заключалась его ошибка, тов. Весов больше подобных ошибок не допускал.

Большой интерес представляет следующее занятие — на тему «Свободный планирующий полет». Оно проводится на аэродроме, у планера, причем инструктор пользуется макетами, схемами, миниатюр-стартом.

После того, как на высоте 300 метров планер по сигналу летчика отцепится, надо установить угол планирования для скорости 65 км/час. Инструктор обязан показать курсантам, где при этой скорости проектируется горизонт по отношению к козырьку кабины. Однако, тут же следует отметить, что сиденье в планере не регулируется. Поэтому в зависимости от роста планериста горизонт будет проектироваться выше или ниже.

Для практического выполнения разворотов на земле, построения маршрута и усвоения техники посадки инструктор пользуется макетами посадочных знаков и макетом планера. Курсантам надо обязательно показать, как наметать ориентир под 90°, где проектируются посадочные знаки перед каждым разворотом; разворачивая планер, показать положение козырька относительно горизонта.

После того, как курсанты хорошо усвоят пройденное, проводится розыгрыш полетов. Его надо проводить на аэродроме, используя макеты самолета и планера, миниатюр-старт, схемы. Желательно сделать рабочую площадку аэродро-

ма с основными ориентирами. Это даст возможность курсантам быстрее научиться строить маршрут и принимать верные решения в особых случаях полета.

Инструктор показывает курсантам весь полет, начиная от подготовки к нему и кончая докладом курсанта о выполнении полета. Особо следует объяснить какое значение имеет выдерживание скорости и к чему приводит потеря скорости. При объяснении полетов на буксире и свободного планирования следует обратить внимание курсантов на действия планериста в особых случаях — при отказе мотора на самолете-буксировщике, обрыве троса, попадании в облачность, несработке замков у самолета и планера, при посадке с тросом.

После окончания рассказа инструктор отвечает на вопросы курсантов. Затем поочередно каждый курсант самостоятельно производит розыгрыш полета. Инструктор внимательно слушает объяснения курсантов, поправляет, задает наводящие вопросы. Когда розыгрыш полетов закончен, инструктор еще раз обобщает пройденное, отмечает наиболее удающихся курсантов, указывает на имевшиеся недостатки, дает задания на дом.

В заключение необходимо ознакомить курсантов с рабочей площадью аэродрома, его районом, с площадками для вынужденных посадок, с подходами к аэродрому. Для этого вместе с курсантами следует обойти аэродром, набросать кроки аэродрома, осмотреть площадки для вынужденных посадок. Кроки аэродрома курсанты заносят в свои рабочие книжки.



Профиль посадки планера. 1 — начало выравнивания — на высоте 2 м. 2 — выдерживание — на высоте 0,5 м. 3 — трехточечное положение — на высоте 0,15 м.

МОДЕЛЬ САМОЛЕТА ТИПА „ЛЕТАЮЩЕЕ КРЫЛО“

М. КУПФЕР

Описанная ниже модель была спроектирована и построена мною для того, чтобы выяснить устойчивость схемы типа «летающее крыло», лишенной фюзеляжа и вертикального оперения.

Все основные агрегаты модели — мотоустановка, шасси, бензосистема — расположены непосредственно на крыле.

Крыло — трапецевидное с прямоугольным центропланом и положительной стреловидностью в плане¹. Концы крыла длиной 150 мм, развернутые внутрь на угол 20° по отношению к продольной оси модели и отогнутые вниз на угол 30° по отношению к плоскости крыла, образуют так называемые ласты. Ласты служат для придания модели дополнительной продольной и путевой устойчивости. Это устройство на моделях было применено впервые и вполне себя оправдало. На концах крыла расположены небольшие закрылки, служащие для регулировки модели.

Конструктивно крыло состоит из трех частей — прямоугольного центроплана и двух отъемных консолей.

Центроплан является основным силовым агрегатом модели.

Наверху центроплана в передней его части расположен мотор с тянущим винтом; к нижней части центроплана крепится трехколесное шасси.

На испытаниях модель показала хорошую устойчивость и хорошие летные данные. В июле 1950 года модель, будучи запущена на Московских областных авиамодельных состязаниях, поднялась на высоту 600 м, продержалась в воздухе 1 час 07 мин. и пролетела по прямой 16,47 км. Все эти результаты превысили существовавшие в то время мировые достижения, а полет по прямой был зарегистрирован ФАИ в качестве официального мирового рекорда.

На XIX Всесоюзных авиамодельных состязаниях, участвуя в розыгрыше кубка Министерства авиационной промышленности, модель совершила около десяти полетов и получила высшие оценки судейской коллегии за качество взлета, полета и посадки.

Конструкция модели

Центроплан состоит из двух лонжеронов, передней и задней кромок и шести нервюры. Передний лонжерон коробчатого сечения, полки его — из сосны сечением 5×3 мм, стенки — из 1 мм фанеры. Задний лонжерон — ферменный; полки его — из сосны сечением 4×3 мм, основные раскосы — сечением 2×2 мм. По концам обоих лонжеронов располагаются фанерные коробочки, в которые входят штырьки крепления крыльев. Передние и задние кромки центроплана — сосновые сечением: передняя 5×3 мм и задняя — 12×4 мм.

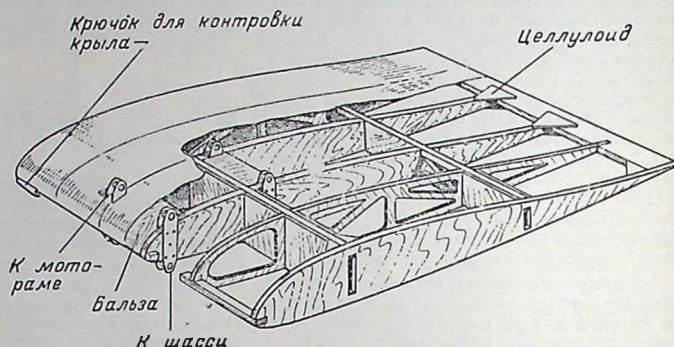
Нервюры фанерные, корневые — из 1,5 мм фанеры, усилены липовыми полками сечением 5×3 мм, а в местах подхода лонжеронов — стойками такого же типа. Вторые нервюры центроплана — из 2-х мм фанеры, с отверстиями облегчения. Средние нервюры — усиленные, так как к ним крепятся шасси и моторама; конструкция нервюры — коробчатая; полки — сосновые, размером 5×3 мм, стенки — из 1 мм фанеры. В местах подхода лонжеронов и в носках нервюры установлены усиливающие бобышки из сосны. К ним, на трубчатых заклепках, крепятся узлы подвески мотора и передней ноги шасси. Узлы изготовлены из дуралевого пластинок толщиной 1 мм. Нервюры собраны на казенном клею и гвоздях размером 0,5×5 мм.

Отсек между носком крыла и передним лонжероном обтянут предварительно намоченной ватманской бумагой на казенном клею. В результате получается мощный замкнутый контур, придающий конструкции большую жесткость. Отсек между средними нервюрами и передним и задним лонжеронами герметизирован и представляет собой бензобак емкостью 750 см³. Герметизация обеспечивается путем пяти-

кратного покрытия внутренних стенок нервюры и лонжеронов эмалином. Образовавшаяся полость сверху и снизу заклеивается целлулоидом толщиной 1 мм.

Детали центроплана склеены эмалином. В качестве обтяжки использован пергамент.

Крыло обычной для моделей конструкции. Набор состоит из двух лонжеронов, передней и задней кромок и одиннадцати нервюры. Передний лонжерон — ферменной конструкции,



Центроплан

расположен на 20% хорды, считая от носка. Полки — сосновые, сечением — у корня 5×3 мм, у конца — 3×2 мм, врезные; раскосы также сосновые, сечением 2×2 мм.

Задний лонжерон — балочный. Сечение полок — у корня 4×3 мм, у конца — 2,5×1,5 мм. Промежутки между полками заклеены с одной стороны плотной бумагой.

Передняя и задняя кромки сосновые; передняя — сечением у корня 4×3 мм, у конца — 3×2 мм; задняя — с сечением по хвосту профиля нервюры с размерами: у корня — 12×4 мм, у конца — 8×2,5 мм.

Нервюры фанерные, с отверстиями облегчения. Корневые нервюры — без облегчений, усилены сосновыми полками аналогично корневым нервюрам центроплана. Первые пять нервюры имеют толщину 1,5 мм, остальные — 1 мм. Хвостовики нервюры врезаются в заднюю кромку на глубину 2 мм.

Концевые нервюры без облегчения, развернуты внутрь на угол 20°. От них начинаются ласты. Их набор состоит из двух лонжеронов, являющихся продолжением лонжеронов крыла, двух фанерных нервюры и закругления. Каждое закругление склеено из пяти слоев березового шпона толщиной 1 мм и обработано до размеров: 3×2 мм спереди и 5×2,5 — сзади. Закругление соединяется с задней кромкой с помощью бамбуковой изогнутой пластинки, срезанной «на ус» с обеих сторон так, что с одного конца к ней подходит задняя кромка, а с другой — закругление.

Закрылки изготовлены из бальзы толщиной 3 мм¹. Профиль — симметричный. Крепятся закрылки к задней кромке крыла ленточками из тонкой материи. Для регулировки отклонения закрылков в угол, образованный нервюрой № 10 и задней кромкой, вклеена липовая бобышка, в которой укреплен болт диаметром 3 мм и длиной 30 мм. На закрылок прикреплен изогнутый кронштейн из листового дурала толщиной 0,5 мм. Свободный конец кронштейна имеет овальное отверстие шириной 3,2 мм, через которое продевается свободный конец болта и закрепляется гайкой; на болт предварительно надевается спиральная пружинка, которая плотно прижимает кронштейн к гайке. Вращением гайки достигается изменение угла установки закрылка. Крепление крыла осу-

¹ При положительной стреловидности концы крыльев скошены назад.

¹ Бальзу можно заменить липой толщиной 2 мм.

ществляется с помощью двух штырьков, склеенных на казенном клее из 3-х слоев фанеры толщиной 1 мм¹.

Направление штырьков не совпадает с направлением лонжеронов крыла, поэтому передний штырек проходит через носок второй нервюры крыла и соединяется с передней его кромкой в районе третьей нервюры, а задний — доходит до третьей нервюры и соединяется с передним лонжероном крыла с помощью фанерной диафрагмы толщиной 1 мм. Места соединения штырьков с корневой нервюрой усилены целлюлоидными угольниками. Верхняя часть крыла между передней кромкой и передним лонжероном обшита ватманом, остальная часть крыла — пергаментом². Обтяжка покрыта пятью слоями жидкого эмалиста.

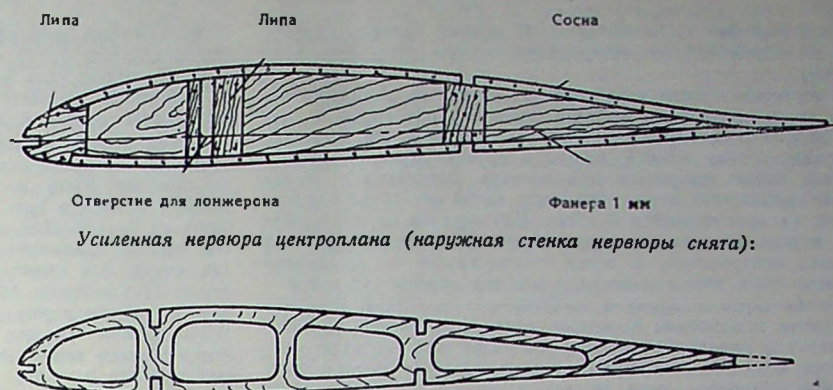
Профиль крыла ЦАГИ «Д-2» 10%. Крыло имеет равномерную отрицательную закрутку, доходящую на концах до -6° . Закрутка осуществляется после обтяжки крыла. После каждого покрытия эмалью крыло ставится в специальное приспособление, фиксирующее закрутку, и выдерживается в нем до полного высыхания. Полученная таким образом закрутка крыла не нарушалась даже после полетов модели в дождливую погоду (при условии отсутствия крупных повреждений в обшивке).

На модели установлен серийный компрессорный мотор «К-16» с винтом D-350 мм и относительным шагом $h=0,56$. Ширина лопасти 30 мм. Расположение мотора — перевернутое вниз цилиндром. Это сделано для удобства питания мотора из основного бака.

Мотор крепится на четырех болтах к мотораме, которая состоит из двух дюралевых трубок и двух трубчатых подкосов. Подкосы под углом подходят к основным трубкам моторамы и соединяются с ними стяжными хомутами. Передвигая

¹ Для предохранения от пересыхания в клей добавляется глицерин из расчета 1 чайная ложка на 100 г жидкого клея. Если этого не сделать, то через 2—3 недели после изготовления штырьки сделаются слишком хрупкими и могут сломаться при грубой посадке.

² Ко Всесоюзным состязаниям ватманская бумага была заменена пергаментом, подкрепленным дополнительными носками нервюр. Но такая конструкция себя не оправдала, так как при случайных переворачиваниях модели обшивка рвалась в районе переднего лонжерона, отчего нарушалась закрутка крыла.



Типовая нервюра крыла.

хомуты по основным трубкам, можно менять смещение мотора относительно продольной оси. Мотораме крепится к центроплану болтами диаметром 3 мм в четырех точках.

При установке мотора между лапками картера и моторамой прокладываются полоски картона.

Для питания от основного бака используется карбюратор от мотора АММ-4. Он расположен на верхней стороне бензобака и соединен с мотором с помощью дюралевой трубки диаметром 8×6 мм и короткого резинового шланга, который одним концом надевается на трубку, а другим — на всасывающий патрубок мотора.

При полетах на таймере питание осуществляется от небольшого бака диаметром 12 и высотой 50 мм, установленного на центроплане. Бачок склеен из киноплёнки.

При полетах на таймере используется карбюратор, прилагаемый к мотору К-16.

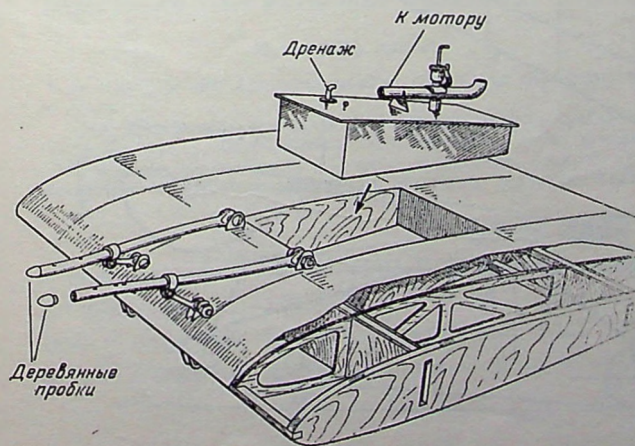
Шасси трехколесное. Передняя стойка крепится к центроплану в четырех точках на узлы, являющиеся продолжением узлов крепления моторамы. Стойка выполнена из проволоки ОВС диаметром 2 мм. Переднее колесо диаметром 70 мм отштамповано из целлулоида толщиной 1 мм. Ось колеса — из велосипедной спицы. Задние стойки пирамидальные. Каждая пирамида состоит из трех стержней. Материал стержней — проволока ОВС диаметром 1,5 мм. Крайние задние стержни изготовлены из проволоки диаметром 2 мм. Концы их, выступающие из вершин каждой пирамиды, изогнуты и несут на себе задние колеса диаметром 40 мм. Колеса отштампованы из целлулоида. Для большей устойчивости при разбеге, плоскости вращения задних колес развернуты на $5-7^\circ$ наружу (если смотреть на модель по полету). Крепление стоек к центроплану осуществляется с помощью латунных трубочек, в которые входят изогнутые концы стержней.

Для контровки соединения крыльев с центропланом на передние кромки центроплана и каждого крыла близ корневых нервюр наклеены крючки из целлулоида толщиной 2,5 мм. После присоединения крыла крючки связываются между собой суровой ниткой. Задние кромки крыла и центроплана соединяются между собой мягкой проволокой диаметром 1,5 мм, которая проходит через отверстия, просверленные в задних кромках у корневых нервюр.

Контровка болтов крепления моторамы мотора и шасси осуществляется применением разрезных пружинных шайб.

Регулировка и запуск модели

Перед первым полетом следует тщательно осмотреть модель, убедиться в отсутствии перекосов и проверить надежность крепления всех ее частей. Затем следует определить положение центра тяжести. Он должен находиться на расстоянии 235—240 мм от носка центроплана. Если модель выполнена точно по размерам, указанным в чертеже и описании, то центровка получается более передней и следует за-



Мотораме и бензобаку

грузить заднюю часть модели. Это можно сделать, прикрепив к задней кромке центроплана тонкую свинцовую пластинку.

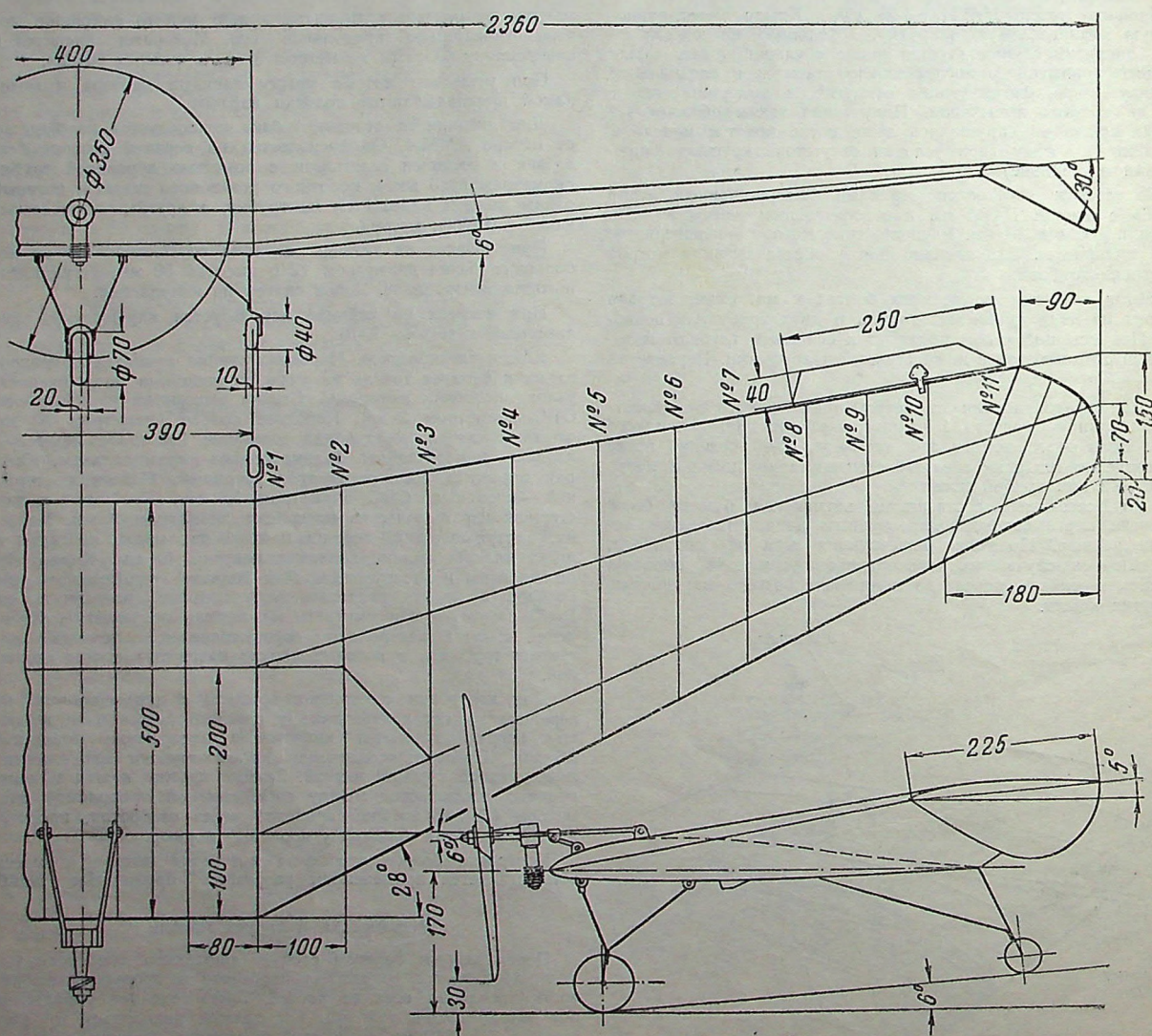
Регулировку следует начинать с запуска на планирование. Для этого необходимо выбрать площадку размерами не менее 25×25 м с хорошим травяным покровом. На площадке не должно быть камней, колея и других помех, о которые модель может удариться при посадке. Регулировку лучше всего производить в вечерние часы, когда нет ветра или при ветре, не превышающем 3 м/сек. Для запуска на планирование модель следует взять правой рукой за середину задней кромки центроплана, а левой поддерживать ее за носовое колесо; стать лицом к ветру и, подняв модель над головой, плавным сильным толчком выпустить ее в воздух, наклонив при этом нос модели несколько вниз. Если модель проваливается или планирует слишком круто, следует увеличить силу толчка; если это не поможет, нужно загрузить заднюю часть модели. Наоборот, если модель в начале полета взмывает вверх, а затем падает на нос, следует уменьшить силу толчка, а если это не помогает, то уменьшить загрузку задней части модели.

Если модель разворачивается вправо или влево, следует слегка опустить тот закрылок, в сторону которого разворачивается модель, или приподнять противоположный.

Добившись хорошего планирования, можно приступить к регулировке полета модели с работающим мотором.

Перед моторным запуском необходимо еще раз тщательно проверить все крепления и законтрить крылья указанным выше способом. Затем проверить правильность установки мотора. Мотор должен быть смещен вниз на 6° и вправо (по полету) на $1-1,5^\circ$. Для того, чтобы убедиться в том, что мотор смещен правильно, следует: 1) установить модель на три точки. Ось цилиндра должна быть перпендикулярна к земле; 2) установить винт горизонтально. При этом расстояние от правого конца лопасти до передней кромки центроплана должно быть на 8—9 мм меньше, чем то же расстояние от левого конца (если смотреть по полету). Для большей точности измерения следует производить от одной и той же лопасти, поворачивая винт на 180° .

Первые запуски с работающим мотором лучше всего производить с рук.



Общий вид модели

В бак заливается немного горючего — из расчета на 10—15 сек. работы мотора. Мотор запускается на минимальные обороты и модель выпускается в воздух так же, как и при регулировке на планирование, с той разницей, что нос модели в момент толчка должен быть несколько приподнят вверх.

При наблюдении за первым полетом главное внимание следует обращать на путевую устойчивость модели. Если модель летит по прямой или с небольшим левым виражом, то можно продолжать дальнейшее ее испытание, постепенно увеличивая обороты мотора. Если модель летает хотя бы с небольшим правым виражом, то следует немедленно сместить мотор влево и повторять эту операцию до тех пор, пока модель не будет летать с левым виражом. При дальнейшей регулировке следует обратить внимание на устойчивость модели в продольном направлении. Если модель в моторном полете летит «горками», т. е. сначала резко набирает высоту, затем уменьшает скорость и летит некоторое время горизонтально или даже теряет высоту, а планирует хорошо, то ось мотора следует наклонить вниз на угол 1—1,5°. Если модель плохо набирает высоту, но планирует после остановки мотора хорошо, нужно ось мотора несколько сместить вверх.

В случае плохого планирования модели после остановки мотора, регулировку следует производить исключительно за счет загрузки или разгрузки задней части центроплана, не трогая закрылков, которые, как уже говорилось выше, служат исключительно для регулировки направления полета модели.

Нормально отрегулированная модель за 20 сек. работы мотора набирает 50—70 метров высоты и после остановки мотора планирует около одной минуты.

После того, как модель отрегулирована «с рук», можно запустить ее с земли.

Для старта с земли необходима ровная площадка, желательно без травы, размерами 10×10 м. Перед запуском с земли нужно тщательно осмотреть модель, особое внимание обращая на шасси. Задние колеса должны быть установлены симметрично, а плоскость носового колеса должна совпадать с продольной осью модели.

При соблюдении этих условий модель легко отрывается от земли после пробега 5—6 м даже на небольших оборотах мотора.

При запуске модели в свободный полет с полным баком следует ось мотора сместить вверх на 1—2° по сравнению с нормальной регулировкой. Для этого нужно хомутки подкосов мотора передвинуть назад на расстояние 5—7 мм. Если этого не сделать, то модель будет плохо отрываться и при ветре может перевернуться вверх колесами.

Не следует думать, что модель при такой регулировке будет летать «горками». При полном баке центр тяжести модели опускается и она летит нормально при меньшем смещении мотора. По мере выгорания горючего высота полета модели будет увеличиваться; из-за уменьшения плотности воздуха мотор будет сбавлять обороты, тяга винта будет уменьшаться и полет модели будет нормальным.

Недостатки модели

В процессе эксплуатации модели выявились некоторые ее дефекты.

Для обеспечения нормальной центровки модели требуется загрузка задней части центроплана. Величина груза составляла 170 гр. Чтобы избежать этого недостатка, следует при постройке стараться максимально облегчить переднюю часть

модели. Самое лучшее — поставить на модель более легкий мотор, например, ЦАМЛ-50. Меньшая мощность этого мотора по сравнению с мотором К-16 не принесет вреда, так как модель очень легуча и мощности мотора ЦАМЛ-50 вполне достаточно для нормального ее полета. В этом случае следует обязательно уменьшить смещение мотора вниз до величин 2—3°.

При старте с земли модель часто переворачивается вверх колесами относительно линии, проходящей через носовое колесо и одно из хвостовых колес, из-за малой базы¹ шасси.

Для устранения этого недостатка можно попробовать установить на модели нормальное трехколесное шасси, сохранив величину угла наклона крыла к земле при стоянке на трех точках.

Бензобак расположен впереди центра тяжести модели, что затрудняет взлет ее при полной заправке горючим.

Следует переместить бензобак назад, или просто продлить его за задний лонжерон на величину 60—80 мм.

Нет амортизации носового колеса, поэтому его стойки при грубых посадках деформируются (особенно при регулировке). Желательно предусмотреть амортизацию с ходом 40—50 мм.

Модель перетяжелена. При тщательном исполнении вес пустой модели можно довести до 960—1100 гр и нагрузку соответственно до величины 12—13 г/дм².

Такое перетяжеление объясняется новизной схемы и в связи с этим желанием автора сделать модель «попроще», чтобы не разбить ее при регулировке.

Модель на моторе не может летать с правым виражом (при моторе правого вращения). С левыми виражами летает хорошо, не теряя высоты при величине крена до 60°. Хотя этот недостаток свойственен также большинству моделей нормальной схемы, но все же лучше попытаться его уменьшить за счет увеличения угла поперечного V модели до величины 8°.

Устранение перечисленных недостатков несомненно улучшит летные качества модели и поможет строителю такой или подобной модели добиться от нее в полете лучших результатов.

Основные данные модели

1. Размах модели	2360 мм
2. Средняя хорда	360 мм
3. Площадь крыла	80 дм ²
4. Удлинение крыла	7
5. Крутка крыла	—5°
6. Профиль крыла	ЦАГИ «1-2» 10%
7. Угол поперечного V крыла	6°
8. Вес пустой модели	1360 гр
9. Вес горючего	600 гр
10. Максимальный полетный вес	1960 гр
11. Нагрузка	мин. 17,0 г/дм ² макс. 24,5 г/дм ²
12. Мотор	К-16
13. Диаметр винта	350 мм
14. Шаг винта	196 мм

¹ Базой шасси называется расстояние между носовым и хвостовыми колесами модели при виде сбоку.

Таблица ординат профиля ЦАГИ «Д-2»

X % от хорды	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Y _в % от хорды	0,00	2,10	3,10	4,53	5,54	6,27	7,27	7,76	7,83	7,21	6,16	4,90	3,49	2,17	0,86	0,36	0,00
Y _н % от хорды	0,00	0,985	-1,28	-1,59	-1,72	-1,81	-1,92	-2,00	-2,14	-2,19	-2,15	-2,05	-1,89	-1,58	-1,06	-0,57	0,00

ЧЕЛОВЕК НА КРЫЛЬЯХ

«19... год. Сегодня, в 10 часов утра, отправляется в первый рейс стратоплан «Родина». Москва—Владивосток — таков маршрут машины, и этот длинный путь она пройдет всего за девяносто минут».

Таким смелым взглядом в будущее открывается книга «Человек на крыльях»¹, выпущенная из печати Государственным издательством культурно-просветительной литературы. Автор ее — молодой авиационный инженер и преподаватель М. Арлазоров поставил перед собой задачу рассказать о путях человеческой мысли, побеждающей воздушную стихию.

В борьбе человека за овладение воздушным океаном, решающее слово сказала наука нашей страны. «Русские вперед» — под таким заголовком начинается повествование об отечественных первооткрывателях. Гениальный Ломоносов исследует свойства воздуха. На конференции Академии наук он показывает первый в мире летательный аппарат тяжелее воздуха — свою воздухобежную машину для подъема в верхние слои атмосферы с метеорологическими приборами. В древнем русском городе Рязани подъячий Крякутний впервые в истории человечества поднимается в воздух на воздушном шаре. Перед читателем разворачивается картина того, как русские люди покоряли воздушную стихию. Дело Ломоносова успешно продолжает в XIX веке великий русский ученый Д. И. Менделеев. Его исследования автор справедливо называет подвигом. Великий ученый совершил полет на воздушном шаре во время солнечного затмения в 1887 году.

В очерке «Первые крылья» читатель знакомится с изобретателем первого в мире самолета А. Ф. Можайским. Что не мог разрешить великий итальянский художник и ученый Леонардо да Винчи, пытавшийся построить летательную машину с машущими крыльями, приводимыми в действие силой человеческих мышц, разрешил русский ученый. Можайский понял, что мускульной силы человека недостаточно для полета в воздухе и пошел по иному, правильному пути — построил самолет с винтом и двигателем.

Продолжатели дела Ломоносова не останавливаются на достигнутом. Читатель узнает о работе А. Н. Лодыгина над проектом электролета, об опытах академика М. А. Рыкачева над подъемной силой винта, об изобретателе первого в мире жесткого дирижабля «Россия» О. С. Костовиче, о «самолетах-аэропланах, парящих в воздухе», В. В. Котова и о многих других замечательных русских изобретателях.

Специальный раздел посвящается зарождению и развитию науки о полете. Великий русский ученый К. Э. Циолков-

ский закладывает основы современной ракетодинамики, создает первую в России аэродинамическую трубу. Написанная им в 1903 году работа «Исследование мировых пространств реактивными приборами» становится настольной книгой всех исследователей реактивного движения. Боевым девизом звучит пророчество ученого: «За эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных».

Человек прочно овладел воздушной стихией лишь после того, как появились гениальные исследования отца русской авиации профессора Николая Егоровича Жуковского. Яркие страницы посвящает автор основателю авиационной науки и его ученикам. Книга популярно знакомит читателя с теорией подъемной силы, разработанной Н. Е. Жуковским, с выдающимися работами академика С. А. Чаплыгина и других учеников отца русской авиации.

Совершенствуя свои крылья, человек стремится увеличить грузоподъемность самолетов, дальность, высоту, а главное — скорость полета. Мы видим, как идет эта борьба за скорость. Сначала увеличение скорости шло лишь за счет наращивания мощности мотора. Но с помощью авиационной науки, созданной русскими учеными, удается увеличить скорость и за счет уменьшения силы сопротивления. Изменяется профиль крыльев, облик всего самолета. С улучшением аэродинамических форм самолета и повышением мощности двигателя росла скорость. И вот она приблизилась к скорости звука. Еще сильнее возросло сопротивление воздуха движению самолета. Книга дает представление о том, какие процессы происходят в воздухе и какие силы действуют на самолет на больших и малых скоростях. Читатель узнает, что такое скачок уплотнения, индуктивное сопротивление, какие профили крыльев выгоднее применять при дозвуковых и сверхзвуковых скоростях. Он видит, как меняется подъемная сила, если увеличивать или уменьшать угол встречи крыла с потоком воздуха (угол атаки).

Перед учеными встает новая задача: обеспечить безопасность полета, сделать самолет устойчивым. И вот выдающийся русский военный летчик П. Н. Нестеров создает научно-обоснованную технику пилотирования и тем самым вносит неоценимый вклад в решение проблемы устойчивости полета.

Особый интерес вызывает раздел «Авиация страны Советов». Страна обята пламенем гражданской войны. Великие вожди народов В. И. Ленин и И. В. Сталин проявляют об авиации огромную заботу. Большевицкая партия и Советское Правительство приступают к осуществлению программы авиационного строительства, создают высшие учебные и научно-исследовательские авиационные заведения. Появляются первые советские самолеты. Из года в год крепнут крылья Родины, создается могучая советская

авиация — детище сталинских пятилеток. Книга кратко знакомит читателя с отдельными типами советских самолетов. Выше, дальше и быстрее всех летают на них сталинские соколы. Самолет Чкалова, без посадки покрыв почти 10 000 километров, приземлился на острове Удд. И вот его экипаж снова в воздухе, на пути в Америку. Вслед за ним через Северный полюс летит Громов. Много других советских летчиков совершают выдающиеся полеты. Сталинские соколы изумляют мир своим мастерством и беспримерным героизмом. Книга рассказывает о роли сталинской авиации в борьбе за нашу советскую Родину.

Читатель, знакомящийся с авиацией, получит для себя ценные сведения и из последующих очерков. Раздел I «Сердце самолета». В ясной доступной форме излагается принцип устройства мотора. Мы узнаем о работе источника тяги — воздушного винта, о действии жидкостного и воздушного реактивных двигателей, о их большом будущем.

Книжка заканчивается рассказом о том как летчик управляет самолетом. Текст книги сопровождается удачными рисунками, которые помогают лучше понять ее содержание. Достоинство книги заключается в том, что она утверждает приоритет нашей Родины в завоевании воздушной стихии, дает элементарное представление о развитии авиационной техники, о принципах устройства самолета и управления им. Книга вызывает любовь к авиации. Ее с пользой для себя прочтет каждый член Досава, каждый, кто интересуется авиацией.

Однако, книга «Человек на крыльях» не свободна от недостатков. К примеру, укажем на некоторые из них. На стр. 16 по поводу аэродромической машины Ломоносова автор пишет: «Подъемная сила этого аппарата создавалась воздушным винтом, приводимым во вращение пружиной». Но у вертолета Ломоносова было 2 винта, что и изображено на рисунке в самой книге. Неточности приводят читателя в недоумение. Выход в свет журнала «Воздухоплаватель» автор относит к 1879 году, тогда как первый номер его вышел в 1880 году. Перепутаны даты жизни и деятельности профессора Н. Е. Жуковского. Знаменитый курс его лекций «Теоретические основы воздухоплавания» автор называет по своему: «Теория воздухоплавания».

На стр. 86 автор пишет: «Летчик Нестеров был одним из лучших авиаторов своего времени, превосходившим блестящим мастерством многих прославленных иностранцев». Однако даже немногие «прославленные иностранцы» того времени не могут идти в сравнение с П. Н. Нестеровым.

Допущенные автором неточности, неудачная редакция отдельных мест и типографские опечатки снижают качество в целом интересной и полезной книги.

К. Александров

¹ М. Арлазоров. «Человек на крыльях». Государственное издательство культурно-просветительной литературы. Москва, 1950 г. 13,5 печатных листа.

Летят самолеты

Слова П. Кудрявцева

Для солиста и хора
с фортепиано

Музыка Б. Карахана

Довольно подвижно

пение

Ф-п

солист

Ле-тят са-мо-ле-ты вы-стре-е, чем пти-цы, все

даль-ше и вы-ше стре-мят свой по-лет та-ки-ми от-чиз-на по пра-ву гор-дит-ся, та-

хор

ки-ми гор-дят-ся со-ветский на-род! та-ки-ми от-чиз-на по пра-ву гор-дит-ся, та-

для повторения

для окончаний

ки-ми гор-дится со-ветский на-род! Ле! ДРУГ.

Летят самолеты...
Быстрее, чем птицы,
Все дальше и выше стремят свой полет.
Таковыми Отчизна по праву гордится,
Таковыми гордится советский народ.

Летят самолеты...
Несут самолеты
Высокую вахту над нашей страной;
Защитники неба, герои-пилоты,
Они охраняют наш мир и покой.

Летят самолеты...
Летят эскадрильи,
Их радостно люди встречают всегда.
И светятся алые звезды на крыльях,
Как вестники мира, как символ труда.

Летят самолеты...
Летят друг за другом...
По силе им не было равных и нет.
Полки реактивных со скоростью звука
На крыльях несут славу наших побед.

Летят самолеты...
В широкие дали,
Их солнце встречает, сверкая вокруг;
И летчикам шлет свою здравницу Сталин—
Беликий и мудрый Учитель и Друг.

КНИГИ ПО АВИАЦИИ

В издат. ДОСАРМ вышли из печати:
Д. А. Новак, «Самолет» — устройство
самолета, почему и как он летает.
С. Глуховский. «Аэроклуб».
С. Я. Иванов. «Воздушная стрельба
из подвижных стрелковых установок
самолета».
А. Глебов и Г. Залуцкий. «Соз-
датель авиационного парашюта».
Б. Смирнов и А. Кондратович.
«Летчик».

ОТВЕТ НА ЗАДАЧУ,
помещенную в журнале
«Крылья Родины» № 3
за 1951 год

НАША СТРАНА—РОДИНА АВИАЦИИ

ЗАДАЧА



Из 160 клеток, составляющих данный прямоугольник, 21 затушованы. Затушуйте еще 62 клетки и 7 треугольников так, чтобы они вместе с уже затушованными образовали 8 букв, составляющих фамилию основоположника аэродинамики больших скоростей.

В оставшихся после этого незатушованных клетках прочтите (по горизонтали) название трех основных работ этого ученого.

Редактор А. Ф. ВОЛКОВ.

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

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

Г 50442 31-III-1951 г.

Сдано в производство 6-III-1951 г. Подписано к печати 31-III-1951 г. Бумага 60×92¹/₈ — 1,5 бум. л. = 3 п. л. 1 вкладка

Цена номера 3 р.

Зак. № 294

Типография Госпланиздата. Москва, Б. Комсомольский, 9.

1-я стр. обложки. В Московском областном аэроклубе. Руководитель тов. Степанов (справа) знакомит с управлением самолета курсантов — токаря П. Александрова, ученика средней школы В. Абрамова, студента Б. Комиссарова и рабочего Е. Авилова.

4-я стр. обложки. В одном из классов Московского областного аэроклуба имеется макет с изображением аэродрома и прилегающей местности. Здесь, во время наземной подготовки, курсанты тщательно изучают район предстоящих полетов. Слева направо: токарь механического завода Л. Белкин, десятник завода Б. Шляхов, цветовод управления зеленого строительства Т. Волченков, моделист В. Бодров и В. Шабловский и инструктор-летчик аэроклуба Д. Степанов.

Фото В. Тьюккелл

52
П.ЯТ.1303
БИБЛИОТЕКА
6 1.12 1955

Горизонтальный полет

Планирование

