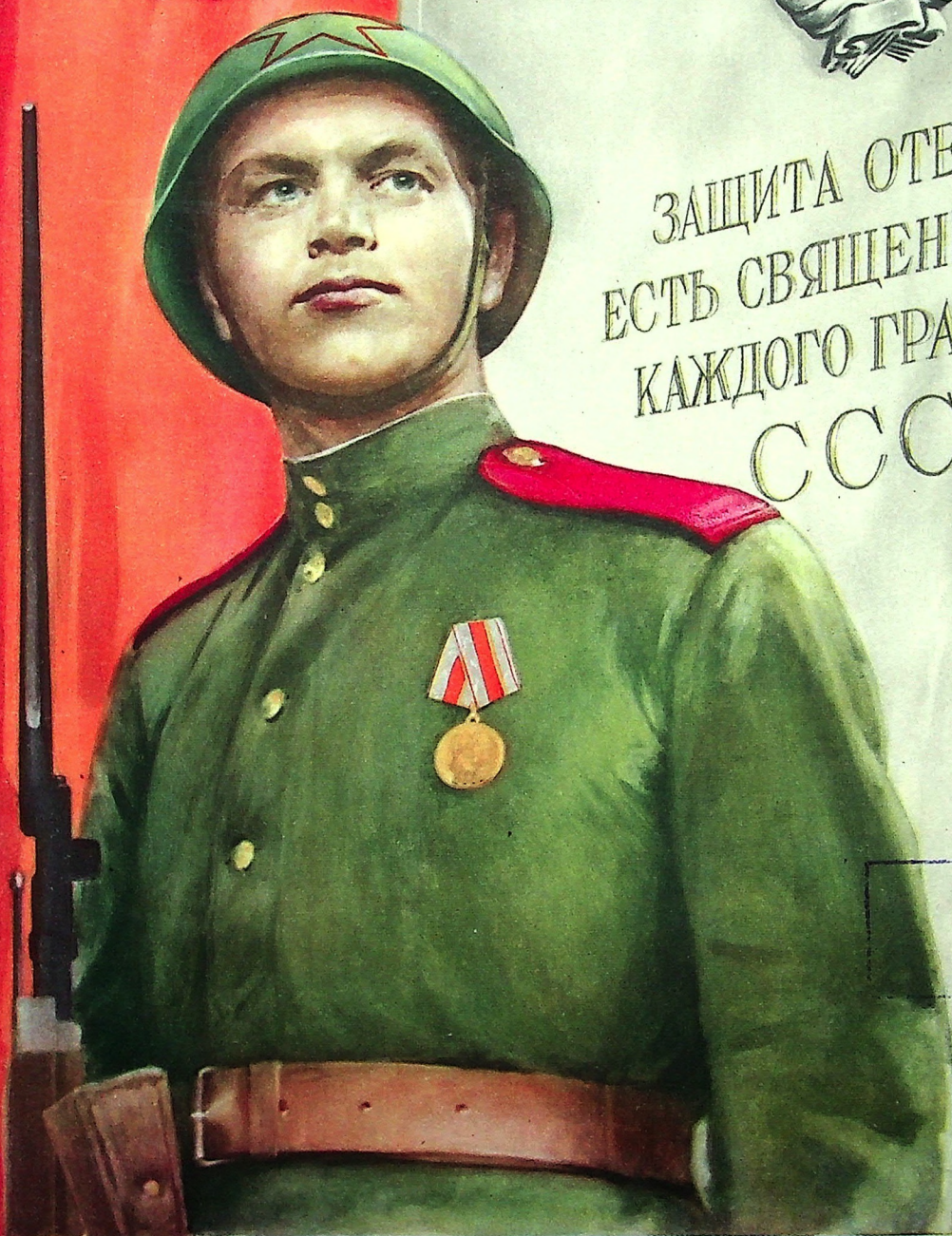




ЗАЩИТА ОТЕЧЕСТВА
ЕСТЬ СВЯЩЕННЫЙ ДОЛГ
КАЖДОГО ГРАЖДАНИНА
СССР



№ 2
ФЕВРАЛЬ
1953

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ



В Московском городском аэроклубе глубоко изучают гениальное произведение товарища И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР». На снимке (слева направо): инструктор-планерист Ю. К. Дятков, инструкторы-летчики Л. В. Фалин, А. С. Самсонов, А. Д. Винокуров, Б. А. Бордыкин проводят собеседование по изученной теме.

Фото В. Тюккеля

РАЗРЯДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И НОРМЫ ПО АВИАЦИОННЫМ ВИДАМ СПОРТА

САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

РАЗРЯДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Мастер спорта. Присваивается спортсменам-летчикам, занявшим первое место в соревнованиях на первенство СССР по самолетному спорту по программе многоборья; или занявшим первое место в соревнованиях на первенство СССР по отдельным видам программы при наличии не менее 75 проц. от возможной суммы очков программы самолетного многоборья; или занявшим второе — третье место на первенство СССР по программе многоборья при наличии не менее 80 проц. от возможной суммы очков; или установившим всесоюзный рекорд по самолетному спорту при наличии не менее 75 проц. от возможной суммы очков по программе самолетного многоборья на первенство СССР; или получившим не менее 85 проц. от возможной суммы очков по каждому упражнению программы самолетного многоборья на соревнованиях не ниже городского масштаба, при условии участия в них не менее пяти спортсменов первого разряда.

Первый разряд. Присваивается спортсменам-летчикам, занявшим первое — пятое место по многоборью на соревнованиях не ниже республиканского масштаба, при условии участия в них не менее пяти спортсменов первого разряда; или установившим всесоюзный рекорд по одному из видов самолетного спорта; или получившим не менее 70 проц. от возможной суммы очков по каждому упражнению программы самолетного многоборья на соревнованиях не ниже городского масштаба, при условии участия в них не менее трех спортсменов первого разряда и пяти спортсменов второго разряда.

Второй разряд. Присваивается спорт-

сменам-летчикам, занявшим первое — третье место по многоборью на соревнованиях любого масштаба, при условии участия в них не менее пяти спортсменов второго разряда; или получившим не менее 60 проц. от возможной суммы очков программы самолетного многоборья второго разряда на соревнованиях любого масштаба.

Третий разряд. Присваивается спортсменам-летчикам, получившим не менее

50 проц. от возможной суммы очков программы самолетного многоборья третьего разряда на соревнованиях любого масштаба; или иметь 40 часов налета на учебно-спортивных самолетах, в том числе три часа по маршруту.

Для сохранения разряда требуется раз в два года принять участие в соревнованиях и иметь победу не менее чем над двумя спортсменами своего разряда.

РАЗРЯДНЫЕ НОРМЫ

№ упраж- нений	Виды упражнений программы самолетного многоборья	Нормы (в процентах от возможной суммы очков) для получения разряда			
		мастера спорта	первого разряда	второго разряда	третьего разряда
1	Точность расчета и качества при- земления днем	85	70	60	50
2	Точность расчета и качества при- земления ночью	85	70	—	—
3	Выполнение комплекса пилотажа в ограниченное время	85	70	60	—
4	Точность самолетовождения по при- борам по 50-км маршруту	85	70	—	—
5	Набор высоты в ограниченное вре- мя	85	70	60	50

Разрядные нормы засчитываются на официальных соревнованиях при наличии судейской коллегии, в состав которой входит не менее трех судей первой кате-
гории.

Примечания. 1. При сдаче нормативных требований на самолетах типа По-2 установленные нормы повышаются на 10 проц., на Ут-2 — на 5 проц.

2. Сумма очков по упражнениям определяется из оценок элементов техники пилотирования по специальной таблице программы самолетного многоборья.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

РАЗРЯДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Мастер спорта. Присваивается спортсменам-планеристам, выигравшим звание абсолютного чемпиона в соревнованиях на первенство СССР; или занявшим первое место в соревнованиях на первенство СССР по отдельным видам программы, при условии выполнения 50 проц. нормативных требований для мастера спорта; или занявшим второе — третье место в соревнованиях на первенство СССР по программе многоборья, при условии выполнения 75 проц. нормативных требований для мастера спорта; или установившим всесоюзный рекорд по одному из видов планерного спорта, при условии выполнения 50 проц. нормативных требований для мастера спорта; или полностью выполнившим разрядные нормы мастера спорта.

Первый разряд. Присваивается спортсменам-планеристам, занявшим общее первое место в соревнованиях не ниже городского масштаба, при условии участия в них не менее трех спортсменов первого разряда и пяти спортсменов второго разряда; или установившим всесоюзный рекорд по одному из видов планерного спорта; или выполнившим нормативные требования первого разряда.

Второй разряд. Присваивается спорт-

сменам-планеристам, занявшим первое — третье место на соревнованиях любого масштаба, при условии участия в них не менее пяти спортсменов второго разряда; или выполнившим нормативные требования второго разряда.

Третий разряд. Присваивается спорт-

сменам-планеристам, выполнившим нормативные требования третьего разряда.

Для сохранения разряда требуется раз в два года принять участие в соревнованиях и иметь победу не менее чем над двумя спортсменами своего разряда.

РАЗРЯДНЫЕ НОРМЫ

Вид полетов	Мастер спорта	Разряды		
		первый	второй	третий
Общий налет на планере (в часах)	100	50	25	12
В том числе иметь:				
а) парящего налета (в часах)	25	10	5	—
б) выигрыш высоты в свободном полете	1000 м	500 м	—	—
в) достижение дальности по маршруту	100 км	50 км	—	—

Примечания. 1. При выполнении полетов на дальность отцепка планера производится на высоте не выше 1000 м по барографу.

2. При выполнении полетов на выигрыш высоты отцепка планера производится на любой высоте, но не ниже 300 м от земли.

3. Сдача разрядных норм по парящему полету, выигрышу высоты и достижению дальности по маршруту может засчитываться в одном полете, при условии отцепки планера на высоте не выше 1000 м по барографу.

Разрядные нормы засчитываются только на основании справок судейских коллегий, подтверждающих достигнутые спортсменами результаты.

ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНЫЙ СПОРТ

РАЗРЯДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Мастер спорта. Присваивается спортсменам-воздухоплавателям, установившим всесоюзный рекорд при наличии первого разряда.

РАЗРЯДНЫЕ НОРМЫ

№ п/п	Вид спортивного требования	Разряды		
		первый	второй	третий
1	Самостоятельный налет на свободных аэростатах не менее (в часах)	250	100	25
2	Посадок	50	25	5
	в том числе ночных не менее	5	—	—
3	Полетов в качестве командира на аэростатах — категории	шестой	шестой	шестой
	в количестве	7	3	1
4	Полетов на высоте	5000 м	3000 м	—
	в количестве	2	2	—
5	Полетов на высоте	6000 м	4000 м	—
	в количестве	2	2	—
6	Полетов продолжительностью (в часах)	15	10	5
	в количестве	2	2	1
7	Полетов по дальности	600 км	400 км	—
	в количестве	1	1	—

Для сохранения разряда требуется в течение года иметь полетов на аэростате в качестве командира экипажа: для первого разряда — 2 полета; для второго разряда — 1 полет.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

РАЗРЯДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Мастер спорта. Присваивается спортсменам-парашютистам, выигравшим звание абсолютного чемпиона на первенство СССР; или занявшим первое место по отдельным видам программы соревнований на первенство СССР, при условии выполнения 50 проц. общего количества тренировочных прыжков для мастера спорта; или занявшим второе — третье место в соревнованиях на первенство СССР, при условии выполнения 75 проц. общего количества тренировочных прыжков для мастера спорта; или установившим всесоюзный рекорд по одному из видов парашютного спорта, при условии выполнения свыше 50 проц. общего количества тренировочных прыжков для мастера спорта; или выполнившим нормативные требования, установленные для мастера спорта.

Первый разряд. Присваивается спортсменам-парашютистам, занявшим общее первое — третье место в соревнованиях не ниже республиканского масштаба, при условии участия в них не менее трех спортсменов первого разряда и десяти спортсменов второго разряда; или установившим всесоюзный рекорд по одному из видов парашютного спорта; или выполнившим нормативные требования первого разряда.

Второй разряд. Присваивается спортсменам-парашютистам, занявшим общее первое — третье место на соревнованиях любого масштаба, при условии участия в них не менее шести спортсменов второго разряда; или выполнившим нормативные требования второго разряда.

Третий разряд. Присваивается спортсменам-парашютистам, выполнившим нормативные требования третьего разряда.

Для сохранения разряда требуется раз в два года принять участие в соревнованиях и иметь победу не менее чем над двумя спортсменами своего разряда.

№ п/п	Вид нормативного требования	Мастер спорта		Разряды		
		мужчины	женщины	первый	второй	третий
1	Общее количество тренировочных прыжков	200	150	75	30	8 из них не менее 3 прыжков из самолета, в том числе 2 прыжка с ручным раскрытием
	В том числе обязательных:					
	а) на скорости полета самолета	350 км/час	250 км/час	200 км/час	170 км/час	—
	не менее	5 прыжков	3 прыжка	3 прыжка	3 прыжка	—
	или из виража, спирали	60° 5	45° 3	3 прыжка	3 прыжка	—
	б) ночных прыжков	прыжок в 6	прыжка 4	прыжка 2	прыжка —	—
	или прыжков на воду	3	2	1	—	—
	в) с задержкой раскрытия парашюта	50 сек. 1 прыжок	40 сек. 1 прыжок	30 сек. 1 прыжок	15 сек. 1 прыжок	—
2	Результаты, зарегистрированные на официальных соревнованиях в течение не более 3 лет	На соревнованиях всесоюзного или республиканского масштаба (при наличии судей не ниже республиканской или 1-й категории)		На соревнованиях любого масштаба или классификационных (при наличии судей по парашютному спорту)		—
	а) точность приземления	высота 600 м в круг диам. 60 м 1 прыжок		высота 800 м в круг диам. 100 м 2 прыжка 1 прыжок	высота 800 м в круг диам. 200 м 1 прыжок	—
	или точность приземления	высота 1000 м в круг диам. 100 м 1 прыжок		высота 1000 м в круг диам. 150 м 1 прыжок		—
	б) комбинированный прыжок — задержка раскрытия парашюта и точность приземления (в процентах к возможному количеству очков)	70 1 прыжок	60 1 прыжок	50 1 прыжок	—	—
	в) точность задержки раскрытия парашюта с учетом техники управления телом в воздухе при свободном падении (не менее 70 проц. возможных очков)	30 сек. 1 прыжок	30 сек. 1 прыжок	20 сек. 1 прыжок	15 сек. 1 прыжок	—
3	Подготовить лично в учебных группах Досаафа парашютистов	50 чел.	30 чел.	25 чел.	—	—

Примечание. Основанием для занесения нормативов в карточку учета сдачи разрядных норм являются протоколы судейской коллегии, в которых зафиксированы результаты прыжков.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

РАЗРЯДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Мастер спорта. Присваивается авиамodelистам-спортсменам первого разряда, занявшим первое место в соревнованиях на первенство СССР по авиамodelьному спорту и выполнившим три нормы из пяти, установленных для мастера спорта; или занявшим второе место в первенстве СССР и выполнившим четыре нормы из пяти, установленных для мастера спорта; или установившим абсолютный всесоюзный рекорд по одному из видов полета модели на дальность, продолжительность, высоту, скорость по прямой или по кругу; или установившим всесоюзный рекорд по любому классу моделей и выполнившим три нормы из пяти, установленных для мастера спорта; или выполнившим пять норм, установленных для мастера спорта.

Первый разряд. Присваивается авиамodelистам-спортсменам, занявшим первое место в соревнованиях на первенство СССР по авиамodelьному спорту; или завоевавшим именной приз на всесоюзных соревнованиях авиамodelистов-спортсменов (при наличии не менее пяти соревнующихся); или установившим два всесоюзных рекорда по любому классу моделей; или выполнившим четыре разрядных нормы, установленные для первого разряда.

Второй разряд. Присваивается авиамodelистам-спортсменам, занявшим второе место в соревнованиях на первенство СССР; или установившим всесоюзный рекорд по любому классу моделей; или выполнившим две нормы, установленные для второго разряда.

Третий разряд. Присваивается авиамodelистам-спортсменам, занявшим третье место в первенстве СССР; или сдавшим одну норму, установленную для третьего разряда.

Юношеский разряд. Присваивается авиамodelистам-спортсменам, сдавшим норму, установленную для юношеского разряда.

Для сохранения разряда требуется: мастеру спорта — установить новый всесоюзный рекорд в течение двух лет или повторить две разрядные нормы мастера спорта; спортсменам первого разряда — установить новый республиканский рекорд в течение двух лет или повторить две разрядные нормы первого разряда; спортсменам второго и третьего разрядов — повторить в течение двух лет одну разрядную норму своего разряда.

РАЗРЯДНЫЕ НОРМЫ

№ п/п	Нормативные требования (по выбору)	Для мастера спорта 5 норм на всесоюзных соревнованиях	Для 1-го разряда 4 нор- мы на городских сорев- нованиях при наличии судьи 1 категории	Для 2-го разряда	Для 3-го разряда	Для юно- шеского разряда
				2 нормы	1 норма	на соревнованиях любого масштаба, в том числе классификационных, при наличии судьи по авиа- модельному спорту
1	Продолжительность полета фюзеляжной модели с резино- вым мотором	3 мин.	2 мин. 30 сек.	1 мин. 30 сек.	1 мин.	30 сек. полета модели любого типа в любое время суток
2	Продолжительность полета фюзеляжной модели планера	5 мин.	4 мин.	2 мин.	1 мин. 30 сек.	—
3	Скорость полета по прямой фюзеляжной модели с меха- ническим двигателем	80 км/час	50 км/час	35 км/час	25 км/час	—
4	Скорость полета по кругу фюзеляжной модели с меха- ническим двигателем:					
	I категории	100 км/час	90 км/час	70 км/час	50 км/час	—
	II	125 км/час	110 км/час	85 км/час	68 км/час	—
	III	150 км/час	130 км/час	100 км/час	75 км/час	—
5	Скорость полета по кругу фюзеляжной модели самолета с реактивным двигателем	150 км/час	130 км/час	100 км/час	75 км/час	—
6	Продолжительность полета фюзеляжной радиоуправляе- мой модели самолета	1 час	30 мин.	15 мин.	—	—
	Обязательные требования					
	Стаж занятия авиамодель- ным спортом	5 лет	3 года	1 год	—	—
	Количество подготовленных авиамodelистов-разрядников	20 чел.	10 чел.	—	—	—

Примечания. 1. Нормативы 1 и 2 сдаются при отсутствии термических потоков с 15 марта по 15 октября с восхода солнца и до 9 часов по местному времени; с 16 октября по 14 марта — в любое время суток.

2. Разрядные нормы мастера спорта и первого разряда сдаются в течение не более 3 лет, второго разряда — в течение 1 года.





КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного-общества содействия армии, авиации и флоту

ГОД ИЗДАНИЯ 4-й

№ 2

ФЕВРАЛЬ 1953 г.

НА СТРАЖЕ МИРА И БЕЗОПАСНОСТИ НАШЕЙ РОДИНЫ

Маршал Советского Союза
Л. Говоров

ТОРЖЕСТВЕННО И РАДОСТНО отмечают советские люди всенародный праздник — День Советской Армии и Военно-Морского Флота. Созданные великими вождями советского народа В. И. Лениным и И. В. Сталиным, наши Вооруженные Силы тридцать пять лет бдительно стоят на страже всемирно-исторических побед советского народа, на страже мира и безопасности нашей Родины.

Празднование 35-й годовщины советских Вооруженных Сил проходит в обстановке огромного политического и производственного подъема в нашей стране. Воодушевленный историческими решениями XIX съезда партии, гениальным производством товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его речью на съезде, советский народ вдохновенно трудится над выполнением пятого пятилетнего плана, успешно укрепляет могущество своего государства, усиливает борьбу за сохранение мира во всем мире. Пятый пятилетний план, в котором нашел яркое выражение открытый и научно обоснованный товарищем Сталиным основной экономический закон социализма, определяет новый мощный подъем всех отраслей экономики СССР, обеспечивает дальнейший значительный рост материального благосостояния и культурного уровня советского народа. Претворение в жизнь этого плана явится крупным шагом вперед от социализма к коммунизму.

Мирный созидательный труд нашего народа, государственные интересы Советской Родины надежно охраняет могучая, закаленная в боях с врагами Отечества Советская Армия — первоклассная армия нашего времени. Вся история Советской Армии является живым примером героизма, беззаветного служения Родине и доблестного выполнения своего воинского долга. Все это снискало ей горячую любовь нашего народа, признательность и уважение передовых людей всего земного шара.

Советская Армия была создана Коммунистической партией для защиты всемирно-исторических завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции. Она родилась в огне боев против интервенции международного империализма и внутренней контрреволюции, как первая в мире Советская Армия, в величайших битвах отстаивавшая и отстаивающая свободу рабочих и крестьян.

В первые годы существования советской власти 14 государств, возглавляемые американско-английскими империалистами, организовали военную интервенцию против молодой Советской республики. Более миллиона иностранных солдат и офицеров бесчинствовали на нашей земле. Руководимая

В. И. Лениным и И. В. Сталиным, основываясь на положениях созданной товарищем Сталиным советской военной науки, наша армия наголову разгромила врага, вышвырнула его за пределы Советской Родины. Эта историческая победа свидетельствовала о великой жизнеспособности советского строя, о правильной политике советской власти, соответствующей коренным интересам народа, о безграничной преданности нашей армии делу революции. Воины Советской Армии понимали цели и задачи войны, и это укрепляло в них дух дисциплины и боеспособности, рождало героизм, готовность пойти на любые жертвы ради победы над врагом.

Главной опорой В. И. Ленина в деле организации Советской Армии и руководства обороной страны был товарищ Сталин. Товарищ Сталин лично руководил многими боевыми операциями, был творцом важнейших стратегических планов, вдохновителем и организатором всех побед Советской Армии. Под Царицыном, Пермью, Петроградом, против Деникина, на западе против панской Польши и на юге против Врангеля — всюду железная воля и стратегический гений товарища Сталина обеспечивали победу.

В наступившие после окончания гражданской войны и иностранной интервенции годы мирного строительства советские Вооруженные Силы бдительно охраняли труд наших людей, направленный на ликвидацию разрухи, на подъем могущества Советской Родины.

В своей речи на торжественном пленуме Московского Совета, посвященном десятой годовщине Красной Армии, 25 февраля 1928 года, товарищ Сталин определил те особенности, которые составляют источник силы и могущества нашей армии. Эти особенности Советской Армии состоят в том, что она является армией освобожденных рабочих и крестьян, армией братства между нациями нашей страны, что она воспитывается в духе интернационализма, в духе уважения к народам других стран. Историческая речь товарища Сталина «О трех особенностях Красной Армии» определила дальнейшие пути развития нашей армии, как величайшей боевой революционной силы, стоящей на страже всемирно-исторических завоеваний советского народа.

Успешное осуществление грандиозных социалистических преобразований в период сталинских пятилеток превратило нашу страну в могучую индустриально-колхозную державу. Рост экономического могущества Советского государства позволил оснастить армию первоклассной по тому времени боевой техникой. Большое внимание Коммунистическая партия уделяла также комплектованию армии, расширению сети средних и высших военных учебных заведений, подготовке

кадров, способных в совершенстве владеть боевой техникой. Когда враги Советского Союза, разъяренные успехами социалистического строительства, то в одном, то в другом месте пытались прощупать силы нашего государства, наши Вооруженные Силы каждый раз наносили зарвавшимся захватчикам сокрушительные удары.

Величайшим испытанием для всего нашего народа, в том числе для Советской Армии, явилась Великая Отечественная война. Внезапное и вероломное нападение фашистской Германии дало ей временные военные преимущества. Гитлеровцы рассчитывали, что им удастся быстро добиться победы. Военного разгрома Советского Союза с нетерпением ожидали также империалисты Америки и Англии.

Однако гитлеровские горе-стратеги и их американско-английские покровители просчитались. Коммунистическая партия, товарищ Сталин в кратчайший срок превратили нашу страну в единый боевой лагерь, перестроили на военный лад все народное хозяйство. В дни Отечественной войны партия явилась вдохновителем и организатором всенародной борьбы против фашистских захватчиков. Организаторская работа партии соединила воедино и направила к общей цели все усилия советских людей, подчинив все силы и средства делу разгрома врага.

В это тяжелое для нашей Родины время товарищ Сталин встал во главе Вооруженных Сил СССР, возглавил борьбу советского народа против злейшего и коварного врага — германского фашизма. В своем обращении по радио к советскому народу 3 июля 1941 года великий вождь дал глубочайший анализ сложившейся обстановки, наметил пути достижения победы над врагом. Величайшее значение имели доклад товарища Сталина о 24-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции и его речь на параде Красной Армии 7 ноября 1941 года. Великий вождь поставил задачи перед нашей армией и всем советским народом свести к нулю численное превосходство врага в танках и самолетах, сокрушить военную мощь фашистских захватчиков. Слова товарища Сталина: «Наше дело правое, — победа будет за нами!» — выразили мысли, стремления и глубочайшую уверенность всех советских людей в неизбежности разгрома врага.

В своем приказе от 23 февраля 1942 года товарищ Сталин указывал, что момент внезапности и неожиданности, как резерв немецко-фашистской армии, израсходован полностью. Тем самым ликвидировано то неравенство в условиях войны, которое было создано внезапною немецко-фашистского нападения.

«Теперь судьба войны, — указывал товарищ Сталин, — будет решаться не таким привычным моментом, как момент внезапности, а постоянно действующими факторами: прочность тыла, моральный дух армии, количество и качество дивизий, вооружение армии, организаторские способности начальствующего состава армии».

Сталинский тезис о значении постоянно действующих факторов, решающих судьбу войны, явился дальнейшим творческим развитием марксистско-ленинской науки о войне. Он, словно маяк, осветил пути, по которым должны были направляться усилия народа и его Вооруженных Сил, позволил правильно понять перспективы борьбы с врагом. Этот тезис вселил в советских людей и в том числе в советских воинов твердое убеждение в нашем преимуществе над противником, утвердил непоколебимую веру в победу, мобилизовал на героические дела на фронте и на величайшие трудовые подвиги в тылу.

В своих приказах Верховный Главнокомандующий товарищ Сталин требовал от войск в обороне — проявлять упорство и стойкость, всеми силами изматывать врага, в наступлении — действовать решительно, осуществлять смелый маневр на поле боя, завершаемый окружением и уничтожением противника.

Советские воины доблестно и самоотверженно выполняли приказы своего вождя, Верховного Главнокомандующего товарища Сталина. Любый боец Советской Армии знал, что он ведет войну справедливую, освободительную, войну за свободу и независимость своего социалистического Отечества. В жестоких битвах с немецко-фашистскими захватчиками советские воины защищали свою Родину мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагом.

Животворный советский патриотизм, верность военной присяге вели наших воинов на блистательные героические подвиги во славу Родины. Для нашего народа стали священ-

ными бессмертные имена Н. Гастелло, А. Матросова, Ю. Смирнова, В. Талалихина, Т. Фрунзе и других, не пощадивших своей жизни ради победы над врагом. «Великий подвиг товарища Матросова, — писал в своем приказе И. В. Сталин, — должен служить примером воинской доблести и героизма для всех воинов Красной Армии».

В годы Великой Отечественной войны Советская Армия под непосредственным руководством Верховного Главнокомандующего товарища Сталина одержала множество выдающихся побед над врагом. Этими победами по праву гордятся все советские люди.

Разгром немецко-фашистских войск под Москвой сорвал вражеский план окружения и захвата нашей столицы, а также весь стратегический план гитлеровского командования, рассчитанный на «молниеносную» войну. В великой битве под Москвой был развеян в прах миф о непобедимости фашистской армии.

Летом 1942 года, воспользовавшись отсутствием второго фронта в Европе, гитлеровцы предприняли наступление на юго-западном направлении. Товарищ Сталин своевременно разгадал план фашистского командования, пытавшегося обойти Москву с востока, отрезать ее от волжского и уральского тыла с тем, чтобы потом ударить на нашу столицу и окончить войну в 1942 году. В упорных оборонительных боях Советская Армия остановила врага у Сталинграда, а затем сама перешла в контрнаступление, окружила и разгромила главную ударную группировку немецко-фашистской армии.

Историческая победа Советской Армии под Сталинградом — венец военного искусства, новый пример совершенства передовой советской военной науки. Она представляет собой яркое торжество сталинской стратегии и тактики, торжество гениального плана и мудрого предвидения великого полководца товарища Сталина. Победа под Сталинградом положила начало коренному перелому в ходе второй мировой войны.

Разгром гитлеровских войск в предгорьях Кавказа сорвал вражеские планы прорыва к советским нефтяным районам и планы отвлечения наших главных резервов на юг.

Когда фашисты в сражении под Курском пытались вернуть утраченную ими стратегическую инициативу, они были снова жестоко побиты. Разгром гитлеровцев под Курском имел решающее значение для дальнейшего хода войны. «Если битва под Сталинградом, — говорил товарищ Сталин, — предвещала закат немецко-фашистской армии, то битва под Курском поставила ее перед катастрофой».

1944 год явился годом решающих побед Советской Армии. Выполняя гениальный стратегический план товарища Сталина, Советская Армия нанесла десять последовательных сокрушительных ударов по фашистским войскам. В результате этих ударов были выведены из войны союзники гитлеровской Германии, изгнаны из пределов Советского Союза фашистские захватчики, а военные действия целиком перенесены на территорию врага.

Зимой и весной 1945 года Советской Армией были одержаны новые, завершающие победы над врагом. Обогащенные трехлетним боевым опытом, в совершенстве овладевшие всеми сложными формами оперативного маневра и тактическими приемами общевойскового боя, советские войска провели в этот период блестящие операции в Восточной Пруссии, на Висле и Одере, под Будапештом и Веной и, наконец, штурмом овладели столицей фашистской Германии — Берлином. Гитлеровская армия была полностью сокрушена и враг безоговорочно капитулировал.

Вслед за этим Советский Союз, верный своим обязательствам, обратил оружие против империалистической Японии. Квантунская армия — главная вооруженная сила Японии — после отчаянных, но безуспешных контратак вынуждена была прекратить сопротивление, сложила оружие и сдалась советским войскам в плен. Советская Армия освободила от японцев Маньчжурию, Южный Сахалин, Северную Корею и Курильские острова.

Разгром империалистической Японии ознаменовал конец второй мировой войны.

Всемирно-историческая победа советского народа в Великой Отечественной войне означала победу советского общественного и государственного строя, победу советских Вооруженных Сил, победу мудрой политики партии Ленина — Сталина.

Победа Советской Армии в Великой Отечественной войне — это конкретное воплощение героизма и мастерства советских воинов, торжество сталинской военной науки, триумф полководческого гения Верховного Главнокомандующего

товарища Сталина. Товарищ Сталин возглавлял борьбу советского народа и его Вооруженных Сил против иноземного нашествия. Под его непосредственным руководством, по его гениальным замыслам были подготовлены и проведены все решающие операции Великой Отечественной войны, достигнута полная победа над врагом.

Разгромив немецкую фашистскую и японскую милитаристскую тираннию, Советский Союз избавил народы Европы и Азии от угрозы порабощения. Освобожденные народы ряда стран твердо встали на путь строительства социализма. Системе капитализма был нанесен еще один серьезный удар.

Победоносно завершив Великую Отечественную войну, советский народ с новой энергией принялся за мирный труд, за осуществление гениальных сталинских планов коммунистического строительства. Советские люди бдительно следят за происками международного империализма, усиливающего подготовку войны против Советского Союза и стран народной демократии. В первом приказе 1946 года товарищ Сталин поставил перед нашими Вооруженными Силами задачу бдительно охранять завоеванный мир и созидательный труд советского народа, быть надежной опорой интересов Советского Союза.

«Руководствуясь указаниями товарища Сталина,— сказал в своей речи на XIX съезде партии Военный Министр Союза ССР А. Василевский,— Советская Армия в послевоенный период находится в постоянной боевой готовности, ее солдаты, офицеры и генералы непрерывно совершенствуют свои военные и политические знания, осваивают опыт минувшей войны и овладевают современной военной техникой».

Благодаря заботам Коммунистической партии, Советского правительства и лично товарища Сталина в организации Советской Армии и в оснащении ее вооружением и боевой техникой произошли серьезные изменения, резко повысившие ее боевые возможности. Наша армия получила новое современное вооружение, которое по своим качествам значительно

превосходит ее вооружение периода Великой Отечественной войны, что коренным образом изменило лицо армии в целом.

Выполнение намеченной XIX съездом партии величественной программы коммунистического строительства в пятой пятилетке еще больше укрепляет экономическую базу активной обороны Советской Родины от агрессивных действий ее врагов. Это создает условия для еще большего обеспечения нашей армии первоклассной современной боевой техникой, вооружением и боеприпасами.

Советские воины — пламенные патриоты нашего любимого социалистического Отечества — воспитываются в духе беззаветной преданности Родине, Коммунистической партии, товарищу Сталину. Они успешно овладевают сложной боевой техникой, настойчиво обучаются всему тому, что требуется на войне.

Советская Армия окружена огромной любовью и горячей поддержкой всего нашего народа. Большую помощь оказывает ей Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. В рядах Досаафа тысячи юношей овладевают военными специальностями, готовятся в любую минуту встать на защиту Советской Родины.

Советский Союз стоит за мир и проводит политику мира, политику предотвращения войны. Претворяя в жизнь великую созидательную программу, начертанную в гениальных произведениях товарища Сталина, в исторических решениях XIX съезда партии, наш народ самоотверженно борется за осуществление постепенного перехода от социализма к коммунизму. Однако миролюбие Советского Союза вовсе не означает его военной слабости. Если потребуется, наши Вооруженные Силы сумеют дать отпор любому агрессору по всем правилам советского военного искусства.

Под руководством Коммунистической партии Советского Союза, под водительством величайшего гения человечества товарища Сталина Советская Армия с честью выполняет свой долг перед Родиной.



Парад войск Московского гарнизона 7 ноября 1962 года. На снимке: пехота на Красной площади.

ГРАЖДАНСКОМУ ВОЗДУШНОМУ ФЛОТУ — 30 ЛЕТ

А. Летов,

начальник Политического управления Гражданского Воздушного Флота СССР

ТРИДЦАТЬ лет назад, 9 февраля 1923 года, Совет Труда и Обороны издал постановление об образовании Гражданского Воздушного Флота. Созданная по инициативе великих вождей советского народа В. И. Ленина и И. В. Сталина гражданская авиация прошла большой и славный путь развития, превратилась в мощную отрасль нашего народного хозяйства.

Уже в первые годы существования советской власти Коммунистическая партия, В. И. Ленин и И. В. Сталин уделяли большое внимание укреплению Воздушного Флота, развитию авиационной науки, созданию научно-исследовательской базы, выращиванию кадров летчиков, конструкторов.

После окончания гражданской войны, когда экономика нашей страны была переведена на рельсы мирного строительства, роль и значение гражданской авиации значительно возросли. В 1923 году была открыта первая воздушная линия (Москва — Нижний-Новгород) протяженностью 420 километров.

К участию в создании Воздушного Флота Коммунистическая партия привлекала весь советский народ. В марте 1923 года была создана массовая добровольная организация — Общество друзей воздушного флота. Она проводила большую работу среди населения по пропаганде авиационных знаний и развитию авиационного спорта. В 1924 году Общество друзей воздушного флота преподнесло в подарок XIII съезду Коммунистической партии авиаэскадрилью, которой было присвоено имя В. И. Ленина. Только на средства, собранные Обществом друзей воздушного флота, было построено двести двадцать три самолета. Большая часть из них была направлена в подразделения Гражданского Воздушного Флота.

Уже первые советские самолеты по своим качествам превосходили машины иностранных конструкций. Однако тогда у нас еще не было авиационной промышленности. Существовавшие авиационные заводы не могли обеспечить полностью всех нужд страны в самолетах.

В результате проводимой Коммунистической партией социалистической индустриализации в нашей стране в годы первой пятилетки была по-

строена мощная авиационная промышленность. В своем докладе об итогах первой пятилетки 7 января 1933 года товарищ Сталин говорил: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

Создание авиационной промышленности определило дальнейшее бурное развитие Гражданского Воздушного Флота. Уже в 1933 году по воздуху было перевезено более 40 тысяч пассажиров и свыше 2500 тонн грузов и почты. За период с 1933 по 1938 год грузооборот на воздушных линиях страны увеличился в десять раз — с 3,1 до 31,7 миллиона тоннокилометров. Вся наша страна покрылась густой сетью воздушных линий. На них курсировали многоместные пассажирские самолеты и тяжелые грузовые воздушные корабли.

Перевод нашего сельского хозяйства на рельсы крупного социалистического земледелия создал благоприятные условия для использования легкомоторной авиации в целях повышения урожайности полей. Широким фронтом разверну-

лись авиационно-химические работы по уничтожению вредителей сельскохозяйственных культур. В период с 1928 по 1941 год авиацией спецприменения было обработано с воздуха несколько миллионов гектаров колхозных и совхозных полей.

В годы Великой Отечественной войны гражданская авиация активно содействовала Советской Армии в разгроме немецко-фашистских захватчиков. Летчики Гражданского Воздушного Флота на транспортных самолетах доставляли на фронт вооружение, боеприпасы, медикаменты, перевозили в тыловые госпитали раненых воинов, доставляли на военные заводы стратегическое сырье и оборудование.

Самоотверженный труд летчиков гражданской авиации в годы войны был высоко оценен Советским правительством, которое наградило орденами и медалями несколько тысяч авиаторов. За проявленный героизм двенадцать летчиков Гражданского Воздушного Флота удостоились высокого звания Героя Советского Союза.

В послевоенный период Гражданский Воздушный Флот вновь принялся за свою мирную работу. За короткое время он добился значительных успехов. Самолетный парк пополнился большим количеством новых, более совершенных пассажирских и грузовых кораблей Ил-12 и ЛИ-2. Построено много новых, оборудованных по последнему слову техники аэропортов. Значительно поднялась культура обслуживания пассажиров.

Новейшее техническое оборудование аэропортов, самолетов и воздушных линий, а также специальная выучка летного состава позволяют осуществлять полеты круглосуточно, а также в сложных метеорологических условиях.

Интенсивность воздушных перевозок в 1952 году по сравнению с 1940 годом увеличилась в пять раз. Количество перевезенных пассажиров за эти же годы увеличилось в 4,8 раза, грузов — в 4,1 раза, почты — в 2,8 раза. Объем работы в транспортной авиации в тоннокилометрах возрос в 9,2 раза.

В настоящее время столица нашей Родины — Москва имеет регулярные воздушные сообщения со столицами всех союзных республик, с десятками областных и краевых центров. Авиалиниями связаны между собой многие



Экипаж воздушного корабля Героя Советского Союза Езерского досрочно выполняет производственные планы. На снимке: командир корабля Д. С. Езерский и бортмеханик И. А. Демин производят предполетный осмотр моторов.

промышленные центры, крупные города. В несколько раз по сравнению с довоенным периодом выросли воздушные перевозки в Сибири, на Дальнем Востоке, Крайнем Севере и в Якутии. Осуществляется интенсивное воздушное сообщение со многими иностранными государствами, в том числе со всеми странами народной демократии.

Делом большой государственной важности является доставка воздушным путем из Москвы матриц «Правды» и некоторых других газет в Ленинград, Ростов-на-Дону, Баку, Новосибирск, Хабаровск и т. д. Благодаря этому население городов, отдаленных от Москвы на тысячи километров, имеет возможность читать центральные газеты в день выхода их или на следующий день.

Летчики транспортной авиации вместе со всем советским народом принимают активное участие в сооружении великих строек коммунизма. Они выполняют большую работу по перевозке пассажиров и срочных грузов на строительство Главного Туркменского, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов, гигантских гидроэлектростанций на Волге и Днепре. За последние полтора года только из московских аэропортов отправлено на великие стройки коммунизма около восьми тысяч пассажиров, около трех тысяч тонн грузов и свыше ста тонн почты.

По мере того, как на великих стройках коммунизма расширяется фронт работ и увеличивается их объем, все возрастает и делается более разнообразным участие в этих работах гражданской авиации. Кроме перевозок пассажиров и срочных грузов, летчики Гражданского Воздушного Флота помогают строителям в изыскании трасс каналов, трасс для линий высоковольтных передач, обслуживают изыскательские партии.

Все летчики Гражданского Воздушного Флота по призыву командира корабля Героя Советского Союза Михайлова в 1950 году включились во Всесоюзное социалистическое соревнование за выполнение планов перевозок при максимальной экономии горючего, за высокую коммерческую загрузку самолетов, регулярность и безопасность полетов. Большинство соревнующихся летных экипажей с честью выполняет взятые на себя социалистические обязательства, а значительное количество экипажей их намного перевыполняет.

Особенно широкий размах социалистическое соревнование приняло в честь XIX съезда Коммунистической партии Советского Союза.

Экипаж инициатора Всесоюзного социалистического соревнования в ГВФ П. Михайлова, в который, кроме командира корабля, входят Ю. Валериус, Т. Пеков, В. Крамаренко, выполнил план перевозок третьего квартала 1952 года на 117,8 процента. При этом за счет наимыгоднейших режимов в работе моторов и подбора наимыгоднейших высот и скоростей полета им было сэкономлено четырнадцать тонн авиационного бензина. А всего за два года и девять месяцев экипаж тов. Михайлова сэкономил государству 390 тысяч рублей. Экипаж отлично обслуживал пассажиров и на 100 процентов обеспечивал выполнение рейсов, предусмотрен-



Экипаж командира корабля С. Н. Гвоздева — один из лучших в подразделении. Производственный план он выполняет на 110—120 процентов. На снимке (слева направо): бортмеханик Ф. И. Каневец, второй пилот А. В. Рябов, бортрадист Г. М. Шор, командир корабля С. Н. Гвоздев.

ных расписанием. В 1951 и 1952 годах он три раза завоевывал вымпел Совета Министров СССР и первую премию.

В Гражданском Воздушном Флоте СССР насчитываются многие сотни летчиков, бортмехаников и бортрадистов, которые налетали по одному и по два миллиона километров. Лучшие из лучших, летчики Маркин, Новиков, Шишкин, Шашин, Фролов и бортмеханик Монахов налетали по три миллиона километров. Все они — отличные авиаторы. На своем многолетнем опыте безаварийной летной работы они учат молодых пилотов искусству отличного самолетовождения на трассах великого Советского Союза.

Наряду с бурным развитием транспортной авиации в послевоенный период в Гражданском Воздушном Флоте широкое развитие получила авиация специального назначения, ведущая большую работу в интересах различных отраслей народного хозяйства.

В капиталистических странах, где существует частная собственность на землю, авиацию для борьбы за повышение урожайности полей применять почти невозможно.

Только в стране социализма при наличии больших колхозных и совхозных полевых массивов созданы все условия для широкого применения авиации в сельском хозяйстве.

Крупное социалистическое земледелие немисливо без всесторонней механизации сельскохозяйственных работ. Товарищ Сталин в своем гениальном труде «Экономические проблемы социализма в СССР» пишет: «Мы все радуемся колоссальному росту сельскохозяйственного производства нашей страны, росту зернового производства, производства хлопка, льна, свеклы и т. д. Где источник этого роста? Источник этого роста в современной технике, в многочисленных современных машинах, обслуживающих все эти отрасли производства».

Основные работы в колхозах и совхозах производятся тракторами, комбайнами и другими машинами. Но целый ряд трудоемких видов сельскохозяйственных работ выполняется с помощью авиации.

Еще в довоенные годы в нашей стране с помощью авиации были уничтожены основные гнездилища азиатской и марокканской саранчи. В настоящее время с самолетов проводятся большие профилактические работы, а также ведется борьба со саями саранчи, залетающими из Ирана и Афганистана.

С каждым годом возрастает объем авиационных работ, выполняемых в целях дальнейшего повышения урожайности всех сельскохозяйственных культур.

Опыливая и опрыскивая в весенне-летний сезон посевы, сады и виноградники ядохимикатами, мы уничтожаем многочисленных вредных насекомых. Благодаря этому значительно растет урожай. Так, например, в результате уничтожения авиационно-химическим способом клопа-черепашки урожай пшеницы на Северном Кавказе в 1952 году увеличился в среднем на 4,5 центнера с гектара.

Все шире стали использоваться самолеты для авиационно-химической «прополки» зерновых культур. В результате обработки с воздуха специальными химикатами сорные травы гибнут на 90—100 процентов. В совхозе имени Дзержинского Иркутской области проведение подобного мероприятия позволило собрать дополнительный урожай до 8 центнеров с гектара.

В послевоенные годы широкий размах получила авиационно-химическая подкормка хлебов и технических культур минеральными удобрениями (азот, фосфор, калий), что особенно благотворно влияет на повышение урожайности. По данным Ростовского и Краснодарского зернотрестов, подкормка минеральными

удобрениями озимой пшеницы с помощью самолетов позволяет получать приrost урожая в среднем по 4 центнера с гектара. Со всех концов страны поступают сведения о том, что в результате авиационной подкормки значительно повышается урожайность пшеницы, льна, сахарной свеклы, хлопков и других культур.

Авиационные работы в сельском хозяйстве экономят большое количество рабочей силы. Они гораздо производительнее работы вручную, а также работы конных и тракторных опрыскивателей и распылителей и обходятся колхозам и совхозам значительно дешевле. Вот почему авиация в нашем сельском хозяйстве применяется все шире и шире. Если на Северном Кавказе в 1948 году с помощью самолетов было подкормлено минеральными удобрениями 47 тысяч гектаров, то в 1952 году площадь земли, обработанной авиационным способом, составила уже 319 тысяч гектаров.

Среди летчиков авиации специального назначения широко развернулось социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение планов авиационных работ с отличным качеством и без летных происшествий. Пилоты Кочнев и Шамли, вставшие на стахановскую вахту в честь XIX съезда Коммунистической партии, выполнили взятое на себя социалистическое обязательство на 240 процентов, пилот Пономарев — на 260 процентов, пилот Корсов — на 250 процентов.

XIX партийный съезд поставил главной задачей в области сельского хозяйства борьбу за дальнейшее повышение урожайности всех сельскохозяйственных культур. Воодушевленные историческими решениями съезда, гениальным производством товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его речью на съезде, пилоты авиации специального назначения вместе с колхозниками, работниками МТС и совхозов усиленно готовятся к весенне-летним сельскохозяйственным авиационным работам. Они полны решимости с честью выполнить решения съезда, отдать все свои силы, знания и опыт делу коммунистического строительства.

С таким же воодушевлением трудятся летчики санитарной авиации, экипажи самолетов, производящих разведку рыбы и морского зверя, противопожарную охрану лесов, разведку полезных ископаемых, аэрофотосъемку и другие работы.

В настоящее время во всех подразделениях Гражданского Воздушного Флота авиаторы изучают исторические решения XIX партийного съезда, гениальный труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его речь на съезде. На партийных, комсомольских и профсоюзных активах и собраниях они активно обсуждают вопросы, связанные с выполнением поставленных XIX съездом перед ГВФ задач по увеличению в пятый пятилетке грузооборота не менее, чем в два раза и по дальнейшему оборудованию аэропортов и воздушных трасс новейшей техникой, позволяющей осуществлять круглосуточные

ЧЛЕНЫ ДОСААФА — АКТИВИСТЫ ИЗБИРАТЕЛЬНОЙ КАМПАНИИ



В дни подготовки к выборам в местные Советы депутатов трудящихся значительно оживилась военно-массовая и спортивная работа в организациях Досаафа.

Новые учебные группы парашютистов и авиационных мотористов созданы на Московском машиностроительном заводе. Авиационную специальность приобретают здесь десятки членов Досаафа — лучших производственников предприятия. Увеличилось количество учебных групп, курсов и кружков на мясокомбинате имени Микояна, в Московском государственном университете и на других предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях.

Активисты Досаафа принимают деятельное участие в подготовке к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Многие из них вошли в состав окружных и участковых избирательных комиссий, работают агитаторами.

Председателем избирательной комиссии 125-го избирательного округа по выборам в Московский областной, Московский городской и Железнодорожный районный Советы депутатов трудящихся является руководитель досаафской организации Управления защитных лесонасаждений Министерства путей сообщения В. Тищенко. Председателем избирательной комиссии 21-го избирательного участка Железнодорожного района работает активист Досаафа Ф. Зотов, секретарем избирательной комиссии по выборам в Сталинский районный Совет депутатов трудящихся — активистка Общества З. Буянова.

На снимке: активисты Досаафа (слева направо) председатель избирательной комиссии 125-го избирательного округа В. Тищенко, председатель избирательной комиссии 21-го избирательного участка Ф. Зотов, секретарь комиссии Н. Барина и заместитель председателя той же комиссии М. Кареева проверяют списки избирателей.

ные полеты и полеты в сложных метеорологических условиях.

С гордостью отмечая тридцатилетие Гражданского Воздушного Флота, наши авиаторы подводят итоги социалистического соревнования, берут на себя новые социалистические обязательства по выполнению и перевыполнению производственных планов, по дальнейшему

улучшению культурного обслуживания пассажиров и обеспечению безопасности полетов. Они заверяют родную Коммунистическую партию, Советское правительство, великого вождя нашего народа товарища Сталина, что Гражданский Воздушный Флот и впредь будет с честью выполнять свой долг перед любимой Советской Родиной.

ИСТОЧНИК вдохновения

С. Зепин

ИНСТРУКТОРЫ и курсанты авиатехнического клуба Литовской ССР глубоко изучают новый гениальный труд товарища И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», исторические решения XIX съезда Коммунистической партии. Идут занятия в сети 'партийного' просвещения. Работники клуба посещают лекции, организуемые городским комитетом партии. Громадный интерес вызвали лекции «О характере экономических законов при социализме», «О товарном производстве при социализме», «Об основных экономических законах современного капитализма и социализма» и другие, посвященные разделам труда И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР». К чтению этих лекций привлечены квалифицированные пропагандисты, научные работники университета, филиала института Маркса—Энгельса—Ленина.

В помощь изучающим работы товарища Сталина и материалы XIX съезда в библиотеке авиатехклуба подобрана литература, комплектуются газеты и журналы, хранятся вырезки статей из газет «Правда» и «Советская Литва». В свободные от занятий часы сюда приходят преподаватели авиатехклуба, инструкторы, курсанты. Частыми посетителями библиотеки являются зам. начальника по политчасти Явич, начальник учебной части Прилепов, летчик-инструктор Мочалин, преподаватели Борисенко, Пранскетис, Пашенко.

Воодушевленные решениями XIX съезда, величественными перспективами развития любимой Родины, намеченными товарищем Сталиным, Коммунистической партией, коллектив авиатехклуба принял новые повышенные обязательства по улучшению качества подготовки авиационных специалистов, по оказанию помощи первичным организациям Досаафа в создании авиационных кружков и учебных групп, по расширению пропаганды авиационных знаний среди досаафовцев и населения Литовской ССР.

Члены секции пропаганды авиатехклуба готовят одиннадцать новых лекций. Воспитанник авиатехклуба Визгерда и летчик-инструктор Пранскетис обязались к 1 марта 1953 года перевести две лек-

ции, подготовленные товарищами по секции, на литовский язык.

В плане массовой работы авиатехклуба предусмотрено расширение пропагандистской работы среди досаафовцев и населения.

Заслуженной популярностью среди досаафовцев города Вильнюс пользуется кинолекторий авиатехклуба. Просторный зал лектория часто заполняется слушателями. Они приходят задолго до начала лекции. Фотовитрины, вокруг которых собираются посетители лектория, знакомят их с замечательными русскими учеными и изобретателями, своими трудами и открытиями обеспечившими нашей стране приоритет во всех основных и важнейших областях авиационной науки и техники. Специальные стенды рассказывают о развитии авиации в СССР, о замечательных достижениях авиамоделлистов, планиристов, парашютистов и летчиков-спортсменов, о патриотической деятельности Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

На лекцию т. Явича «СССР — великая авиационная держава» пришло около 350 человек. После лекции были продемонстрированы кинокартины: «Воздушный парад 1952 года», «Будь готов к труду и обороне».

О всех мероприятиях, проводимых в лекторском зале авиатехклуба, сообщают плакаты, отпечатанные в типографии большим тиражом и развешенные во всех предприятиях, учреждениях и учебных заведениях города. В плане массовой работы авиатехклуба, составляемом на квартал, предусматриваются, наряду с чтением лекций, встречи досаафовцев с героями-летчиками, участниками Великой Отечественной войны, соревнования авиамоделлистов, семинары руководителей кружков и учебных групп.

Опыт создания и работы лектория весьма поучителен. Он свидетельствует о больших возможностях, которыми располагают организации Досаафа для развертывания массовой работы и распространения среди досаафовцев и населения военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний. Республиканский авиатехклуб Литовской ССР проявил хорошую инициати-

ву и успешно претворил ее в жизнь.

Кинолекторий был создан работниками авиатехклуба. В свободное от работы время они отремонтировали помещение, изготовили стенды и киноэкран.

Открытие кинолектория состоялось в апреле прошлого года. С тех пор в нем побывало около 12 000 человек

★

В фойе кинотеатра «Москва» внимание зрителей несколько дней подряд привлекали фотовитрины, повествующие о героических подвигах советских летчиков в годы Великой Отечественной войны, о воздушном спорте в СССР. До начала киносеанса минут двадцать. Это время используют пропагандисты Досаафа.

На эстраду поднимается докладчик — активист авиатехклуба т. Визгерда. Он рассказывает о воздушном спорте, о работе организаций Досаафа.

Беседы на авиационные темы ведутся также и в других кинотеатрах города.

Работники авиатехклуба — члены гостя первичных организаций Досаафа. За год они провели там сотни докладов и бесед на авиационные темы. По 10—15 лекций читали на предприятиях и в учебных заведениях Вильнюса тт. Явич, Москалев, Прилепов, Мочалин. Инструктор-парашютист Борисенко ведет учебные группы парашютистов в первичных организациях фабрик имени Витенберга, «Лайсве», техникума механизации сельского хозяйства. Инженер-методист Михеенко руководит учебными группами авиамотористов в 1-й железнодорожной школе и 4-й средней школе.

В авиатехклубе подготовлены десятки инструкторов-общественников. Много юношей и девушек Литовской ССР под их руководством научились управлять самолетом и планером, прыгать с парашютом, овладели специальностью авиационного механика. Тысячи пионеров и школьников республики увлекаются авиамоделлизмом.

Воодушевленные историческими решениями XIX съезда Коммунистической партии, досаафовцы Литвы самоотверженно трудятся на благо Родины, успешно овладевают военными и авиационно-техническими знаниями.

КРЕПИМ АКТИВНУЮ ОБОРОНУ НАШЕЙ РОДИНЫ

В ЧЕСТЬ 35-й ГОДОВЩИНЫ СОВЕТСКОЙ АРМИИ И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

В ОЗНАМЕНОВАНИЕ 35-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота Московский областной оргкомитет Досаафа проводит 2-ю областную звездную военизированную эстафету. Это массовое мероприятие включает в себя районные и городские эстафеты и имеет цель — способствовать дальнейшему улучшению учебной и спортивной работы в первичных организациях, вовлекать трудящихся в ряды нашего Добровольного общества. Руководствуясь указаниями XIX съезда Коммунистической партии о всемерном укреплении активной обороны Советской Родины от агрессивных действий ее врагов, участники эстафеты проводят большую работу по пропаганде и распространению военных знаний среди населения. Одновременно они принимают активное участие в избирательной кампании по выборам в местные Советы депутатов трудящихся.

Звездная эстафета началась 5 января. В первом ее периоде районные и городские оргкомитеты Досаафа провели совещания председателей первичных организаций. Во время этих совещаний руководители коллективов Общества изучили положение об эстафете и получили инструктаж о порядке ее проведения. Районные и городские оргкомитеты создали штабы для руководства эстафетой, разработали схему эстафеты, план-график движения команд по маршрутам и план массовых мероприятий.

Во многих первичных организациях члены Общества на своих собраниях подвели итоги учебно-спортивной работы за прошедший год. Уже в первый период эстафеты в первичных организациях проведены различные спортивные соревнования, созданы новые учебные группы, курсы, спортивные команды, кружки и значительно улучшена деятельность ранее созданных групп, кружков.

Второй период звездной эстафеты — движение спортивных команд первичных организаций Общества по маршрутам районных и городских оргкомитетов Досаафа. Заканчивая маршруты, представители команд рапортуют председателям городских и районных оргкомитетов о проделанной ими работе в период подготовки к эстафете и в пути следования.

В третьем, завершающем периоде эстафеты участвуют сборные спортивные команды районов и городов. Они идут

по маршрутам, разработанным штабом областной звездной эстафеты. В пути следования участники команд разъясняют населению цели и задачи Общества, проводят беседы о героической Советской Армии и Военно-Морском Флоте.

Финиш звездной эстафеты состоится 1 марта в Тушине. Здесь представители команд вручат председателю Московского областного оргкомитета Досаафа рапорты городских и районных организаций Общества о проделанной работе.

В эстафете используются все возможные способы передвижения. Рапорты

городских и районных организаций Досаафа доставят команды мотоциклистов, лыжников, конников и летчики-спортсмены на учебных самолетах. Самолеты будут использованы не только как средство доставки рапортов из одного района в другой, но и для популяризации авиационного спорта, показа достижений пилотов и парашютистов Московского областного организации Досаафа.

На финише эстафеты городским и районным оргкомитетам, добившимся наилучших показателей в работе, будут вручены грамоты Московского областного оргкомитета Досаафа.

И. Горшков,

начальник штаба 2-й Московской областной звездной эстафеты

ОПЫТ РАБОТЫ АКТИВИСТОВ

ИСТОРИЧЕСКИЕ решения XIX съезда Коммунистической партии вызвали огромный подъем политической и трудовой активности советских людей. Вместе со всем народом добиваются новых успехов в своей производственной и общественной деятельности и члены Досаафа. В Казани организации Досаафа значительно улучшили военно-массовую работу. На предприятиях города, в учреждениях, учебных заведениях создаются новые учебные группы, кружки, спортивные команды. В многочисленных коллективах трудящихся пропагандисты — активисты Досаафа — разъясняют цели и задачи Общества, раскрывают перед своими слушателями содержание интереснейших авиационных специальностей.

В связи с этим заметно усилился рост рядов Общества. За короткий срок тысячи граждан вступили в члены Досаафа. Члены Общества настойчиво и успешно овладевают военными и авиационными специальностями.

В военно-массовой спортивной, учебной и пропагандистской работе организации Досаафа города Казани уже накопили немалый опыт.

В организации Досаафа Казанского механического завода умело проводится учебная работа. В распространении авиационных знаний среди рабочих и служащих заводскому комитету Досаафа содействует секция авиационной подготовки и авиационного спорта. Секция учитывает и внимательно изучает запросы членов Досаафа, помогает цеховым организациям Общества наладить учебный процесс. Многие цеховые организации с помощью этой секции создали у себя учебные группы авиамотористов, мастеров по авиационным приборам, метеонаблюдателей. Некоторые учебные группы уже успешно закончили учебную про-

грамму, члены Общества приобрели авиационные специальности.

Секция авиационной подготовки и авиационного спорта тщательно изучает опыт работы лучших инструкторов-общественников, руководителей занятий в учебных группах, помогает комитету Досаафа широко распространять этот опыт среди всех инструкторов-общественников.

Благодаря деятельности секции постоянно широкого актива стал опыт руководителя группы авиамотористов Г. Куцевала. Этот передовой активист придает большое значение подготовке к занятиям. Еще в первые дни работы учебной группы Куцевал с помощью активистов-досаафовцев оборудовал комнату для занятий. Энтузиасты авиации позаботились о том, чтобы в этой комнате было все необходимое для изучения самолета, авиационного двигателя и других дисциплин. В результате общих стараний здесь появилось много наглядных учебных пособий, на стенах — учебные схемы, красочные плакаты.

Сам Куцевал тщательно готовится к каждому занятию. Составляя конспект, он строго придерживается требований программы. Предъявляя высокие требования к себе самому, Куцевал постоянно борется за высокую дисциплину в своей учебной группе. Учет посещаемости, проверка пройденного — все это помогает руководителю добиться высокого уровня занятий, хорошей усвояемости по каждой дисциплине.

Комитет Досаафа механического завода придает большое значение работе со своим активом. На совещаниях активистов Общества, председателей цеховых организаций Досаафа, руководителей учебных групп изучаются задачи Общества, обсуждаются важнейшие вопросы военно-массовой работы, наме-



чаются пути ее развития и устранения имеющихся недочетов, изучается опыт передовиков.

Вся работа заводской организации Досаафа ведется под руководством партийной организации. Партийный комитет помогает сплотить общественный актив, проводить сложные массовые мероприятия, налаживать учебу. Организуя оборонную работу, комитет Досаафа завода тесно сотрудничает с комитетом ВЛКСМ и местным профсоюзом.

Немалых успехов добились в своей работе досаафовцы Казанского сельскохозяйственного института. Институтский комитет Досаафа и его председатель, студент, офицер запаса В. Мочалов тесно связаны с факультетскими и курсовыми организациями Общества.

Под руководством партийной организации институтский комитет Досаафа организовал систематическую военную учебу членов Общества. Большую помощь в организации этой учебы оказали комсомольцы. Теперь досаафовцы института занимаются стрелковым спортом, изучают мотоцикл, сдают нормы по противозвоздушной и противовоздушной обороне. При деятельном участии комсомольцев созданы учебные группы парашютистов и метеонаблюдателей.

Умело организует пропаганду авиационных знаний председатель комитета Досаафа Казанского завода пластмассовых изделий, офицер запаса Абдюшев. К своей работе комитет привлек лучших

активистов-общественников. Они систематически проводят беседы, доклады и лекции, рассказывают досаафовцам завода о героических подвигах советских воинов в годы Великой Отечественной войны, о работе нашего Воздушного Флота.

Хорошая пропагандистская работа способствует подъему всей военно-массовой работы на заводе. Члены Общества изучают военное дело. Многие досаафовцы, закончив обучение в учебной группе, получили специальность авиаториста. Стремясь получить военные знания, рабочие и служащие завода вступают в члены Досаафа. За короткий срок заводская организация Общества увеличилась вдвое.

Многие массовые мероприятия организует и проводит городской оргкомитет Досаафа. Массовые авиационные мероприятия проводятся городским оргкомитетом Досаафа совместно с аэроклубом. Пропагандируя при этом цели и задачи Досаафа, мы стремимся обеспечить еще более широкое развертывание военно-массовой работы и спорта в организациях Общества, добиться дальнейшего увеличения их численного состава. Изучение и распространение опыта наших активистов-передовиков содействует успеху этой работы.

В. Родин,

заместитель председателя Казанского областного оргкомитета Досаафа

НА ЗАНЯТИИ КРУЖКА УКЛАДЧИКОВ ПАРАШЮТОВ

В ЭТОТ ДЕНЬ юноши и девушки собрались в одном из просторных помещений Черновицкого жилищно-коммунального техникума. На больших, составленных в ряд столах во всю длину лежал парашют, который стал предметом внимания всех собравшихся.

Как всегда, занятие кружка укладчиков парашютов начинается точно в назначенный час. Руководитель кружка Петр Фельдзер отмечает в журнале присутствующих. Только двое не явились по уважительным причинам.

— Сегодня мы приступаем к изучению парашюта, — говорит руководитель.

На прошлых занятиях он рассказывал о развитии парашютного спорта в нашей стране. Рассказывал с увлечением, приводя много примеров все возрастающего мастерства советских парашютистов.

В годы Великой Отечественной войны Петр Фельдзер служил в военно-воздушных силах, участвовал в боевых операциях. Поступив после окончания войны в техникум, он не раз беседовал со студентами о разных делах воинов-парашютистов, об их славных подвигах в минувших боях. Эти беседы неизменно вызвали интерес у слушателей к парашютному спорту.

Как-то — это было прошлой зимой — Петр Фельдзер спросил:

— Ребята, а кто из вас хочет изучить парашют?

Среди студентов, окруживших его, оказалось немало желающих. И на первом же заседании комитета первичной организации Досаафа был обсужден вопрос о создании кружка укладчиков парашютов.

— А где же взять парашют?

— Парашют будет. Я уже договорился в городском оргкомитете Досаафа, — ответил на реплику Фельдзер. — Попрошу доверить мне руководство кружком.

Комитет охотно согласился с предложением Петра Фельдзера.

Когда объявили запись в кружок, желающих поступить в него оказалось много. Фельдзер стал с ними заниматься. Все члены этого кружка успешно окончили обучение, получили специальность укладчиков парашютов.

Недавно Петр Фельдзер вновь организовал кружок. И вот сейчас проходит одно из его занятий.

Невысокого роста, подвижный, со строгим сосредоточенным взглядом, руководитель кружка подробно объясняет, из каких частей состоит парашют, назначение каждой части и детали парашюта. Видно, что Петр Фельдзер обладает глубокими знаниями в этой области и ценными навыками методики преподавания.

Вот он рассказывает об устройстве

подвесной системы. Слушатели получают полное представление по этому вопросу.

— Все ли вам понятно? — еще и еще раз спрашивает руководитель кружка. Чтобы убедиться, что этот раздел темы усвоен полностью, он приступает к опросу.

— Кто хочет ответить?

Первым поднимается студент третьего курса техникума Владимир Котырло. В его ответах чувствуется, что предмет усвоен им хорошо.

Так же хорошо отвечают и другие члены кружка.

После небольшого перерыва занятие продолжается. Руководитель подробно излагает все, что относится к следующему разделу — название каждой детали, ее техническую характеристику, назначение и взаимодействие частей. Слушателям предлагается надеть на себя парашют, чтобы воочию убедиться в надежности креплений, проверить действие его отдельных частей.

То, что рассказывал и показывал руководитель кружка, потом повторяют слушатели, вызываемые им для ответов. Так полученные знания усваиваются лучше.

Занятие кончилось. Но слушатели не отпускают руководителя кружка. Ознакомившись с материальной частью парашюта, они хотят узнать, как его укладывают, как им пользуются, что нужно делать во время прыжка и многое, многое другое.

— Мне понятна ваша любознательность, — говорит им руководитель. — Парашютизм — увлекательнейшее дело! Оно в то же время и серьезное дело. Его нужно как следует изучить. Впереди у нас с вами еще немало учебных часов. Все, что вас интересует, вы узнаете! Узнаете и, я уверен, еще больше полюбите парашютный спорт.

Кто-то спросил:

— А прыгать с самолета будем?

— Сначала надо отработать технику прыжка на земле. В ближайшее время мы построим макет кабины транспортного самолета с тем, чтобы практически научиться покидать самолет в воздухе.

Слушатели парашютного кружка расходятся удовлетворенные занятием, обогащенные новыми знаниями.

— Прочитайте в дополнение к тому, что сегодня изучали, — говорит руководитель кружка, порекомендовав им соответствующую литературу. — В следующий раз начнем с повторения пройденного.

Досаафовцы Черновицкого жилищно-коммунального техникума охотно и старательно осваивают парашютное дело. Комитет первичной организации Досаафа техникума наметил в этом учебном году создать еще один кружок укладчиков парашютов, так как овладеть этой интересной специальностью изъявили желание многие члены Общества.

В. Шапов

г. Черновцы





Фото Е. Исенова (ТАСС)

Трудящиеся Латвии любят свой авиатехклуб. Многие рабочие и служащие без отрыва от производства получают здесь авиационные и авиационно-технические специальности.

На снимке 1 — занятие группы авиамотористов. Токарь-наладчик завода «ВЭФ», стахановец Я. Либа хорошо изучил авиационный мотор и успешно сдает зачеты заместителю начальника авиатехклуба М. Васильеву, проверяющему работу группы.

Занятия с группой будущих инструкторов-общественников планерного спорта проводит опытный инструктор Тамара Акуленко. Пользуясь макетом, группа изучает правила разбивки аэродромных знаков (снимок 2). Все слушатели — комсомольцы, хорошие производственники, активно участвующие в жизни организаций Досаафа г. Риги.

Эта группа в течение всего учебного года сохраняет первенство в авиатехклубе по всем показателям учебы.

Офицер запаса П. Штанковский готовит мастеров по авиаприборам. На



снимке 3 (на переднем плане слева направо) — отличники учебы технолог авторемонтного завода Т. Силс, токарь радиозавода имени Попова стахановец А. Радиньш, техник водоканализации Я. Аузиньш, художник завода «ВЭФ» А. Элтерманис и шофер Ф. Кучинский. Они внимательно слушают П. Штанковского, объясняющего устройство указателя поворота.

На снимке 4 — рабочий 1-й дистанции пути Латвийской железной дороги В. Александров, рабочий Рижского железнодорожного узла стахановец П. Тилс

и техник завода «ВЭФ» Ч. Дергач (сидят слева направо). Это будущие мастера по электрооборудованию самолетов. Внимательно слушают они объяснения преподавателя коммуниста И. Никонова, объясняющего устройство самолетной электроустановки.

Рижский авиатехклуб заботливо растит кадры авиаспециалистов, ведет большую авиационно-массовую работу среди населения. По пропаганде авиационных и авиационно-технических знаний он занял 4-е место среди авиатехклубов страны.



УЧЕБНАЯ ГРУППА В КОЛХОЗЕ

На одном из собраний первичной организации Досаафа колхоза имени Тельмана, Луговского района, Джамбульской области, комсомолец Шаймахамбет Массалимов предложил заняться изучением авиационной техники. Это предложение поддержали другие товарищи. Вскоре в колхозе была организована учебная группа авиамотористов.

По просьбе первичной организации Луговской районный оргкомитет Досаафа выделил для руководства группой инструктора-общественника Сергея Кузнецова, в прошлом работавшего авиационным техником. Послушать его первую беседу собралось много колхозников — члены полеводческих бригад, шоферы, трактористы. Присутствовали также председатель колхоза и секретарь партийной организации. Рассказ о героическом прошлом советской авиации, о славных сталинских соколах был

выслушан всеми с большим вниманием.

На следующий же день с помощью партийной организации было проведено первое занятие учебной группы. Оно проходило в специально отведенном помещении колхоза. Районный оргкомитет прислал учебные плакаты, схемы, чертежи мотора и самолета, авиационные приборы, а также мотор М-11.

Занятия группы авиамотористов заинтересовали всех колхозников. За короткий срок колхозная первичная организация Досаафа выросла в пять раз. Недавно в колхозе состоялся первый выпуск учебной группы авиамотористов. Отличные знания показали комсомольцы Шаймахамбет Массалимов, Дадан Мусабеков, Сураган Такеев, Тажик Жайляубек и многие другие.

Сейчас в первичной организации Досаафа колхоза имени Тельмана соз-



дается новая учебная группа авиамотористов. В нее записался почти весь актив колхоза.

— Летом, — говорит председатель колхоза т. Сулейменов, — у бригадиров полеводческих бригад и многих из руководителей колхозного хозяйства было меньше времени для занятий. А желание изучить авиационный мотор у всех нас большое. Вот мы и удвоим свои усилия зимой.

М. Самсонов.

Колхоз имени Тельмана,
Луговского района,
Джамбульской обл.

НОВАЯ АВИАЦИОННО-СПОРТИВНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ

Герой Советского Союза

Е. Степанов,

начальник авиационно-спортивного отдела Оргкомитета Досаафа СССР

КОМУНИСТИЧЕСКАЯ партия, Советское правительство и лично товарищ И. В. Сталин неустанно заботятся о развитии физической культуры и спорта в нашей стране. Центральный Комитет партии в известном постановлении от 27 декабря 1948 года указал советским физкультурникам пути дальнейшего развития массового физкультурного движения и повышения уровня спортивного мастерства. Большое внимание этим вопросам уделил XIX съезд КПСС, в директивах которого указано требование обеспечить дальнейшее развитие физической культуры и спорта. Согревшие сталинской заботой советские спортсмены добиваются все новых и новых успехов.

В многочисленной семье советских спортсменов достойное место занимают авиационные спортсмены. Ни одно капиталистическое государство не имеет столько авиационных рекордов, сколько установлено в нашей стране. Из 274 все-союзных авиационных рекордов, которые значатся в таблице на 1 января 1953 года, 84 зарегистрированы в качестве мировых.

В прошлогодних внутриаэроклубных соревнованиях по парашютному, планерному и самолетному спорту участвовало свыше 2000 спортсменов. 29 спортсменам Досаафа присвоены почетные звания чемпионов СССР. Только за один 1952 год судьи 80 раз фиксировали рекордные достижения советских авиационных спортсменов. 16 из них превышают официальные мировые рекорды.

Успехам советских авиационных спортсменов в значительной мере способствовало введение с 1 апреля 1949 года Единой всесоюзной спортивной классификации по авиационным видам спорта. С апреля 1949 года было подготовлено

несколько тысяч авиационных спортсменов-разрядников, среди которых 350 удостоены почетного звания мастера спорта.

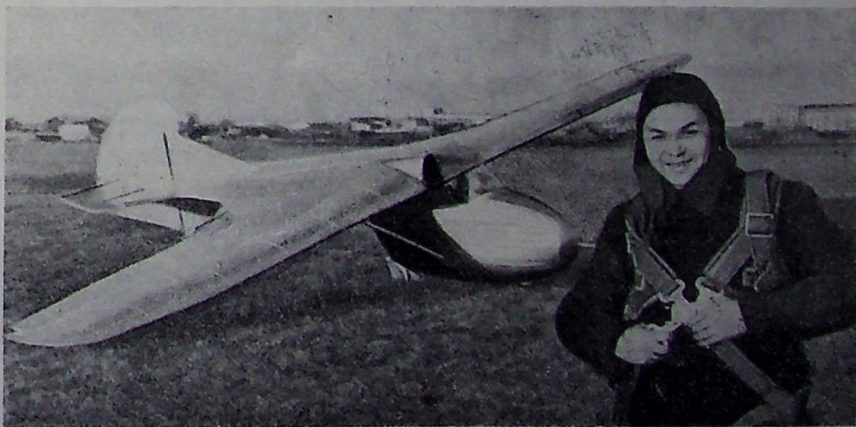
В целях дальнейшего массового развития физической культуры и спорта, роста мастерства спортсменов с 1 января 1953 года на всей территории СССР введена в действие новая Единая все-союзная спортивная классификация, в том числе и по авиационным видам спорта (см. приложение к журналу «Разрядные требования и нормы по авиационным видам спорта»).

Разрядные нормы по отдельным видам авиационного спорта значительно повышены, особенно для спортсменов первого разряда и мастеров спорта. По-

вышены требования и к общему физическому развитию спортсменов. Так, например, чтобы стать мастером спорта, необходимо, кроме авиаспортивных норм, нормы II ступени комплекса ГТО сдать на отлично.

В новую Единую всесоюзную спортивную классификацию включены следующие виды авиационного спорта: самолетный, планерный, парашютный, воздухоплавательный и авиамодельный.

Инструкцией о порядке присвоения спортивных разрядов и званий установлена единая классификация авиационных спортсменов: мастер спорта, первый разряд, второй разряд, третий разряд и юношеский разряд (присваивается



М. Кузаква у планера своей конструкции «Голубь мира».

Фото В. Тюкеева



авиамodelистам в возрасте до 16 лет).

Авиационный спортсмен обязан вести активную общественную работу в организации Досаафа и передавать свой опыт молодежи; без этого требования разряд или почетное звание мастера спорта не могут быть присвоены.

Особенностью новой спортивной классификации является то, что спортивные разряды присваиваются только на основании результатов, показанных в официальных соревнованиях и подтвержденных справками судейских коллегий, члены которых состоят на учете в комитетах по делам физической культуры и спорта.

В связи с введением новых разрядных требований и норм значительно повышается значение проводимых ежегодно внутриаэроклубных, областных, республиканских и всесоюзных соревнований.

Разрядные нормативы по самолетному спорту состоят из пяти постоянных упражнений многоборья для мастеров спорта и перворазрядников, из трех упражнений — для второго разряда и двух упражнений — для третьего разряда. Выполнение норм определяется в процентах от возможной суммы очков по каждому упражнению.

В разрядные требования для мастеров спорта и спортсменов первого разряда впервые включено упражнение на точность расчета и качество приземления самолета ночью.

Победителям соревнований (не ниже городских) предоставляются определенные льготные условия для получения спортивного звания или разряда. Например, звание мастера спорта возможно получить и в результате проведения внутриаэроклубных соревнований. В данном случае соревнующийся обязан набрать не менее 85 процентов от возможной суммы очков по каждому упражнению программы самолетного многоборья.

Значительные изменения введены в разрядные нормы по планерному спорту. Так, например, сдача разрядных норм по парению — выигрыш высоты и дальность — может быть засчитана в одном полете, при условии отцепки планера на высоте не выше 1000 м.

Планеристам также предоставлена возможность сдачи разрядных норм во время соревнований по программе многоборья, чего ранее не было.

Спортивные успехи, достигнутые за последние годы спортсменами-парашютистами, дали возможность внести существенные поправки и в нормативы по парашютному спорту. Новые разрядные нормы дают спортсмену-парашютисту возможность вести тренировку в определенном направлении и выполнять те прыжки, в которых он может получить лучшие результаты. При этом сохраняется обязательное требование — выполнить общее количество тренировочных прыжков. В число тренировочных прыжков включены обязательные прыжки: по 3 видам для мастеров спорта и перворазрядников, по 2 видам — для спортсменов второго разряда. Нормативно-разрядные прыжки могут выполняться парашютистом по своему выбору в зависимости от местных условий: прыжки, выполняемые на повышенной

скорости полета самолета, заменяются прыжками из виража или спирали; прыжки на воду могут быть заменены ночными прыжками и т. д.

По воздухоплавательному спорту значительных изменений в новые нормативы и требования не введено.

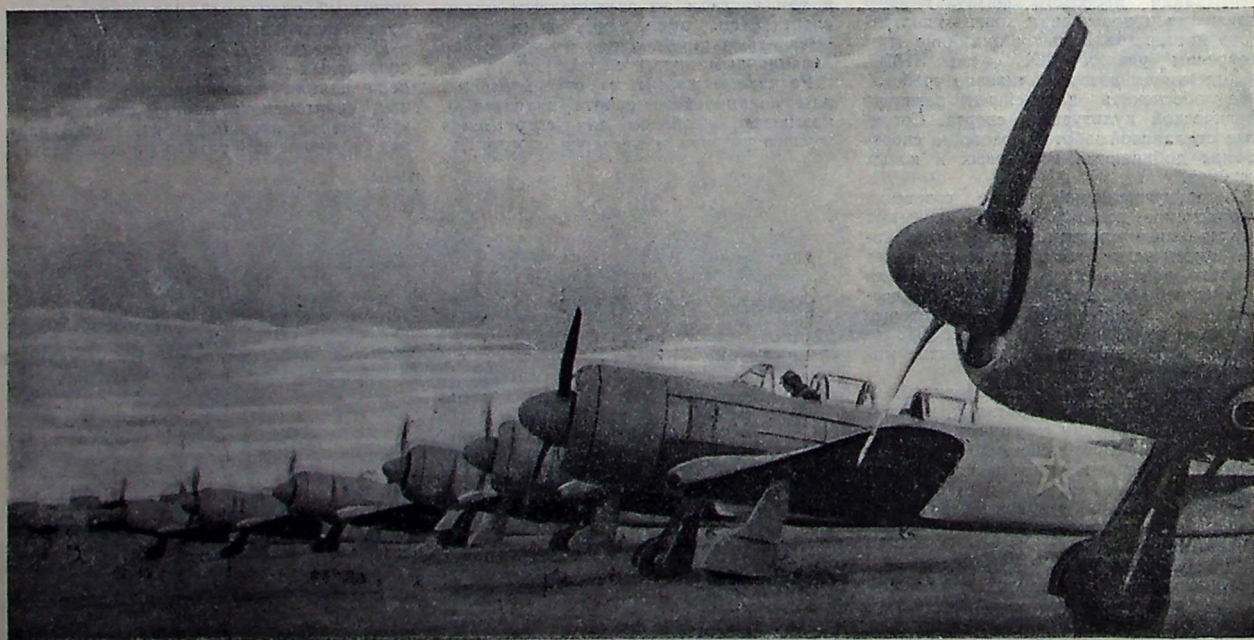
Впервые включен в Единую всесоюзную спортивную классификацию авиамodelный спорт. Введение разрядов и званий по авиамodelизму значительно повысит интерес к этому виду спорта, оживит работу авиамodelных кружков.

Для авиамodelистов, наряду с общими требованиями Единой всесоюзной спортивной классификации, установлены спортивные нормативы по качеству полетов моделей в определенных атмосферных условиях (без восходящих потоков).

По авиамodelному спорту установлено шесть нормативов, которые выбираются самим авиамodelистом при сдаче норм.

С введением новых разрядных требований и норм еще больше повысится интерес советской молодежи к авиационному спорту. Это обязывает комитеты Досаафа и аэроклубы поднять авиационно-спортивную работу на новую высшую ступень, решительно улучшить деятельность судейских коллегий и повсеместно вести учет спортивных достижений.

Введенные с 1 января 1953 года разрядные требования и нормы открывают перед досаафовцами неограниченные возможности в деле дальнейшего повышения спортивного мастерства, вовлечения в ряды воздушных спортсменов еще более широких масс молодежи и установления новых выдающихся авиационных рекордов во славу нашей великой социалистической Родины.



Самолеты Як-11.

Фото В. Тюкеля

Нужна действенная помощь районного и городского оргкомитетов Досаафа

Дорогие товарищи!

Мы, члены комитета и активисты Досаафа Московского машиностроительного завода (Киевский район), обращаемся к вам, чтобы рассказать о том, что на наш взгляд мешает успешно развертывать работу первичной организации Общества на предприятии. Мы хотим рассказать о безразличии, с которым приходится нам сталкиваться, о равнодушных людях, которым доверено руководство деятельностью низовых организаций Досаафа.

Надо ли напоминать о значении оборонной работы? Укрепление могущества нашего социалистического Отечества — долг каждого советского гражданина. Всемерное укрепление активной обороны Советской Родины от агрессивных действий ее врагов является одной из главных задач Коммунистической партии и всего нашего народа. Вооружить советских юношей военными знаниями и навыками, дать им воинскую специальность, воспитать крепкую духом, закаленную спортом, политически развитую молодежь — такова почетная обязанность Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. И, конечно, кто как не районные и городские оргкомитеты Досаафа должны оказывать повседневную помощь низовым организациям в выполнении этой почетной обязанности.

В действительности, дело обстоит не везде так.

На первый взгляд в нашей заводской организации Общества все благополучно: число членов Досаафа все время возрастает, работают кружки и учебные группы, молодежь приобретает военные и авиационные специальности. Молодые рабочие изучают устройство самолета, занимаются в кружках планеристов, укладчиков парашютов и т. п. В 1952 году было организовано четыре экскурсии в Центральный дом авиации и ПВО имени М. В. Фрунзе, проведены стрелковые соревнования.

Такова внешняя сторона деятельности нашей первич-

ной организации. Но что скрывается за этим внешним благополучием?

Несмотря на то, что коллектив Досаафа на нашем заводе растет, численность его составляет всего лишь 35 процентов общего количества рабочих, служащих и инженерно-технических работников завода. Процент показательный!

Закончила обучение группа пулеметчиков. Но изучила она пулемет системы «Максим» — оружие устаревшее.

Кружок шоферов ограничился теоретической частью программы. Для практических занятий дирекция не выделила автомашины.

Еще сложнее обстоит дело с занятиями в учебных группах по специальности авиации.

Учебной группе парашютистов посчастливилось состоять в районном оргкомитете Досаафа старый парашют без ранца, с половиной строп.

В обеденный перерыв и после окончания рабочего дня активисты аккуратно посещали занятия и прошли 17-часовую, а затем и 35-часовую программы. Все двенадцать парашютистов хорошо изучили материальную часть парашюта, приобрели практические навыки. Но ни одному из них не удалось прыгнуть с парашютом. Дело застыло из-за отсутствия медицинских справок. Как выяснилось, районные и ведомственные поликлиники не имеют указаний о выдаче разрешений на совершение прыжков с парашютом. Знают ли об этом в районном и городском оргкомитетах Досаафа? Знают, но мер никаких не принимают. А в результате члены учебной группы парашютистов так и не смогли испытать свои знания на практике.

Теоретической частью закончились также занятия в двух группах планеристов.

Почти два года мы тщетно ждем обещанный городским оргкомитетом Досаафа старый, вышедший из употребления планер. Попытка построить планер самостоятельно, что было вполне под силу нашему

коллективу, тоже окончилась неудачей. Вначале дело пошло хорошо. Молодежь завода горячо откликнулась на призыв членов группы планеристов своими силами построить безмоторный летательный аппарат. Был создан штаб постройки. Комсомольцы цеховых организаций Общества взялись в нерабочее время из отходов производства сделать три комплекта металлических деталей для машины системы конструктора Абрамова. Но сделанные ими металлические детали так и остались неиспользованными — в отпуске отходов для изготовления деревянных частей нам было отказано.

Единственное имущество, которым располагает заводской комитет Досаафа, — стрелковый тир на 10 бойниц и 6 малокалиберных винтовок.

Как обеспечивается наша первичная организация наглядными пособиями, литературой, учебными программами и руководствами?

Мы пытались получить в городском оргкомитете Общества учебную программу для планерного кружка, но после двух месяцев бесцельного хождения за обещанной нам программой оставили эти попытки. Пришлось нашим планерным группам заниматься по курсу летной подготовки планеристов Осоавиахима выпуска 1936 года. Более нового курса найти не удалось.

Не лучше обстоит дело и с учебной литературой. Члены учебных групп отыскивали в своих личных библиотечках несколько старых книг, которые можно использовать на занятиях, но всего этого явно недостаточно. Получить же литературу централизованным порядком невозможно.

И молодежь и старшее поколение рабочих нашего завода хотят учиться, приобрести военную специальность. Они охотно будут

заниматься в кружках, учебных группах и спортивных командах. Но это страстное желание при существующем положении дел может быть удовлетворено только частично. Отсутствие необходимой материальной базы приводит к тому, что из учебных групп и кружков по двадцати шести специальностям, как это предусмотрено планом, работают группы и кружки только по десяти специальностям.

Мы не снимаем с себя ответственности за состояние досаафовской работы на заводе. Конечно, имеется много недостатков, в существовании которых повинны, прежде всего, мы сами. Так, например, у нас еще очень плохо налажена связь заводского комитета с цеховыми организациями Общества, совершенно недостаточно руководство их деятельностью. Планы работы и решения комитета порой не доводятся до цеховых организаций и контроль за их выполнением не осуществляется. Плохо работают секции при заводском комитете, редко проводятся массовые мероприятия. Есть у нас и другие недостатки, устранение которых зависит, прежде всего, от членов комитета первичной организации Общества.

Но, как явствует из вышеизложенного, многое, очень многое зависит от районного и городского оргкомитетов Досаафа. Наша первичная организация остро нуждается в их повседневной, действенной помощи. А этой помощи мы, к сожалению, почти не ощущаем.

А. Борисов,
председатель первичной
организации Досаафа

П. Фомичев,
председатель цеховой
организации Досаафа

А. Винницкий,
активист Досаафа



В НЕБЕ СТАЛИНГРАДА



ДЕСЯТЬ ЛЕТ назад, второго февраля 1943 года, в 16.00 Советская Армия, выполняя приказ Верховного Главнокомандующего товарища И. В. Сталина, закончила разгром и уничтожение окруженной сталинградской группировки немецко-фашистских войск. В тот же день товарищ Сталин отдал приказ, в котором поздравлял войска Донского фронта с успешным завершением ликвидации окруженных под Сталинградом вражеских войск. «Объявляю благодарность», писал в этом приказе товарищ Сталин, — всем бойцам, командирам и политработникам Донского фронта за отличные боевые действия».

Полной ликвидацией войск противника в районе Сталинграда завершилась величайшая битва Отечественной войны. Авантюристический план гитлеровцев, состоявший в том, чтобы обойти Москву с востока, отрезать нашу столицу от волжского и уральского тыла, а затем ударить на нее и выиграть войну в 1942 году, потерпел провал. Руководимая товарищем Сталиным Советская Армия преградила врагу пути на север, в тыл Москве, в жестоких оборонительных боях отстояла Сталинград, а затем сама перешла в контрнаступление, в короткий срок окружила и ликвидировала в районе Сталинграда 330-тысячную немецко-фашистскую армию.

Это была победа, каких еще не знала история великих войн. Битва под Сталинградом — венец военного искусства; она явила новый выдающийся пример совершенства передовой советской военной науки. Одержанная здесь историческая победа — яркое торжество сталинской стратегии и тактики, торжество гениального плана и мудрого предвидения величайшего полководца всех времен и народов товарища Сталина, пронзительно раскрывшего замыслы врага и мастерски использовавшего слабые его авантюристической стратегии. По оценке товарища Сталина, «Сталинград был закатом немецко-фашистской армии. После Сталинградского побоища, как известно, немцы не могли уже справиться».

Великая победа под Сталинградом — наглядное свидетельство несокрушимой силы Советской Армии. В своем приказе от 23 февраля 1943 года Верховный Главнокомандующий товарищ Сталин указывал, что «...только правильная стратегия командования Красной Армией и гибкая тактика наших командиров-исполнителей могли привести к такому выдающемуся факту, как окружение и ликвидация огромной отборной армии немцев в составе 330 тысяч человек под Сталинградом».

В Сталинградской битве с необыкновенной силой проявились высокое мастерство, беспримерная стойкость, мужество и отвага советских воинов. Около двух месяцев горстка гвардейцев из дивизии генерала Ротмисева, возглавляемая гвардии сержантом Яко-

М. Берестов

вом Павловым, успешно обороняла большой четырехэтажный дом на площади 9 января. 242 гитлеровских солдата и офицера — почти две роты противника — истребил охотник Василий Зайцев, заявивший: «На той стороне Волги земли для нас нет, наша земля здесь, и мы ее отстоим». Защищая одну из сталинградских улиц, старший сержант Хвостанцев вступил в единоборство с шестью фашистскими танками. Герой погиб, но ни одна из вражеских машин не прошла в Сталинград.

Так дрались с врагами защитники города-героя. Свыше двухсот яростных атак фашистов отразили бойцы героической 62-й армии генерала Чуйкова, на которую была возложена оборона Сталинграда.

В самый разгар великого сражения воины-сталинградцы обратились с письмом к товарищу Сталину, в котором поклонились вождю, что до последней капли крови, до последнего дыхания, до последнего удара сердца будут отстаивать Сталинград. Свою клятву они выполнили с честью.

За период оборонительного сражения наши войска убили и ранили около семисот тысяч фашистских солдат и офицеров, вывели из строя и уничтожили 1450 танков, 4000 пулеметов, свыше 2000 орудий и минометов, около 1500 самолетов врага. Перейдя затем, по приказу товарища Сталина, в мощное контрнаступление, советские войска нанесли сокрушительные удары по флангам немецко-фашистских войск, окружили их и вынудили капитулировать. По окончании битвы было похоронено и похоронено 147 200 убитых вражеских солдат и офицеров. Наши воины взяли в плен 91 000 солдат и офицеров противника во главе с 24 генералами и командующим группировкой фашистских войск генерал-фельдмаршалом Паулюсом.

Во время Сталинградской битвы большую помощь советским наземным войскам оказывала наша авиация. В период оборонительных боев она с воздуха прикрывала наши части на поле боя, защищала волжские переправы, наносила удары по вражеским аэродромам.

Наступление фашистских войск на Сталинград поддерживалось с воздуха 4-м воздушным флотом Рихтгофена, насчитывавшим в своем составе около 1000 самолетов. С рассвета до темна вражеские истребители, действуя большими группами, прикрывали свои войска на поле боя и на подходах к нему. Фашистские бомбардировщики группами от 10 до 50 самолетов пытались бомбить наши части, переправы на Волге и коммуникации. Об интенсивности действий авиации гитлеровцев свидетельствует тот факт, что ежедневно наши посты ВНОС регистрировали

от 1000 до 1500 самолетовых вылетов врага.

Временному численному превосходству, которое в начале Сталинградской битвы имела фашистская авиация, советские летчики противопоставили свое высокое боевое умение, бесстрашие и героизм. Действуя решительно и смело, наши военно-воздушные силы громили скопления живой силы и техники противника, разрушали его опорные пункты. Так, например, за короткий срок ночные бомбардировщики одного из авиационных соединений уничтожили 3 склада боеприпасов, склад горючего, 45 орудий, 50 минометов, 94 зенитно-пулеметных устоев, 22 прожектора, 200 автомашин, 20 бензоцистерны, разрушили 102 узла сопротивления противника.

Были случаи, когда интенсивные действия советских ночных бомбардировщиков срывали подготовку гитлеровцев к наступлению. Так, в ночь с 7 на 8 сентября 1942 года наши самолеты нанесли сокрушительный удар по крупным силам врага, сосредоточенным для наступления в районе Гумрак, Каменный Буерак. 22 и 27 сентября активные действия советской авиации сорвали попытки наступления неприятеля в долине реки Царица и в районе Мамаева Кургана.

С того момента, как советские войска перешли в контрнаступление, наши бомбардировщики и штурмовики под прикрытием истребителей обрушили ряд ударов по группировке Манштейна, пытавшейся прорвать кольцо окружения, громили живую силу и технику армии Паулюса. Умелые действия советских истребителей заставили гитлеровцев резко снизить активность своей авиации. Наша авиация упорно и настойчиво завоевывала господство в воздухе.

В период нашего наступления под Сталинградом советская авиация впервые в истории войн осуществила воздушную блокаду окруженных войск противника. Попытки врага снабжать армию Паулюса воздушным путем решительно пресекались нашими летчиками. За 30 ноября и 1 декабря было уничтожено 28 вражеских самолетов, за 10 и 11 декабря — 89 машин. Деорганизация воздушного транспорта фашистов привела к тому, что уже в декабре в окруженной группировке от голода и холода умирали 400—500 солдат и офицеров в сутки.

Всего с 23 ноября 1942 года по 2 февраля 1943 года советская авиация сбила в воздушных боях 450 вражеских самолетов (из них 250 транспортных), уничтожила и повредила на аэродромах около 600 машин. Только на аэродромах Питомник и Б. Россошка было выведено из строя 250 фашистских самолетов. Успешно проводимая нашей авиацией воздушная блокада окруженного противника значительно содействовала завершению ликвидации

немецко-фашистских войск в районе Сталинграда.

В небе Сталинграда родилась боевая слава многих советских летчиков. Воспитанные Коммунистической партией в духе животворного советского патриотизма, безграничной преданности любимому социалистическому Отечеству, славные сталинские соколы с честью выполняли свой воинский долг, защищая родную землю мужественно и умело, не щадя крови и самой жизни — так, как повелевает военная присяга.

Советские летчики били врага не числом, а умением. Нередки были случаи, когда один наш летчик встречался в воздухе с несколькими самолетами фашистов, вступал с ними в бой и выходил победителем. Так было, например, с лейтенантом Гультяевым, который в неравной схватке с четырьмя «мессершмиттами» сбил двух из них, а двух других обратил в бегство. При таком же соотношении сил и с точно такими же результатами провел бой с гитлеровцами Виктор Нагорный, ставший впоследствии Героем Советского Союза. С большой группой самолетов врага сражался старший лейтенант Кострицын. В этом бою он сбил три фашистских машины.

Навсегда останется в памяти советских людей имя летчика-штурмовика Виктора Рогальского, повторившего в дни Сталинградской битвы бессмертный подвиг капитана Гастелло. Во время третьего боевого вылета на штурмовку фашистских танковых колонн самолет комсомольца Рогальского был подбит прямым попаданием зенитного снаряда. Вспыхнул мотор. У советского летчика еще была возможность выбраться с парашютом. Но сделать так — означало попасть в лапы гитлеровцев. Советский патриот нашел иной выход — он направил свою горящую машину в самую гущу рвущихся к Сталинграду фашистских танков. Герой погиб. Под обломками его самолета нашли свою смерть десятки врагов.

При всей своей исключительности под-

виг Рогальского тем не менее не был единичным явлением. Его тогда же повторили Александр Прудников, Иван Веденин и другие летчики-герои. Летчик-штурмовик Веденин сам был сталинградцем, он родился и вырос в великом городе на Волге. Поэтому он с особенной яростью штурмовал позиции фашистов, ворвавшихся в его родной город. Атакуя особо важный вражеский объект в Сталинграде, комсомолец Веденин в то же время отбивался от наседавших на его самолет «мессершмиттов». А когда машина загорелась, он, не раздумывая, направил ее туда же, куда перед этим обрушивал огонь своих пушек и пулеметов — на головы гитлеровцев. Это была грозная расплата за руины Сталинграда, за кровь и муки советских людей.

Необыкновенную дерзость и отвагу в воздушных боях с врагом проявил в те незабываемые дни летчик-истребитель Герой Советского Союза Баранов. Однажды возглавляемая Барановым четверка советских истребителей встретилась в воздухе с двадцатью пятью «мессершмиттами». И хотя на стороне противника было более чем шестикратное преимущество в силах, бесстрашный советский летчик первым устремился в бой. Один вражеский самолет был сбит им в первой же атаке. Будучи затем атакован двумя «мессершмиттами», Баранов искусным маневром вышел из-под огня и тут же сбил вторую фашистскую машину. Такой оборот дела обескуражил врага, и советский летчик воспользовался этим, чтобы пустить к земле третий неприятельский самолет. Когда же кончились боеприпасы, Баранов уже безоружным продолжал преследовать обратившихся в бегство фашистов и таранным ударом сбил четвертую вражескую машину.

Только за три дня отважный летчик одержал семь побед над врагом. Всего же за короткий срок он сбил двадцать четыре фашистских самолета.

В той же авиационной части, что и Баранов, служили известные летчики-

истребители Владимир Лавриненков и Александр Ателюхин, ставшие впоследствии дважды Героями Советского Союза.

Небо Сталинграда было началом большого и славного боевого пути Владимира Лавриненкова. Здесь, в дымном от пожаров сталинградском небе, рождалось воинское умение прославленного сталинского сокола, закалялась его воля, начинался боевой счет сбитых им вражеских самолетов.

Только за месяц воздушных боев над Сталинградом Лавриненков сбил шестнадцать самолетов врага. В одном бою он был тяжело ранен, но сумел посадить машину на свой аэродром. Вылечившись, отважный летчик снова поднял свой самолет в воздух. Когда однажды в неравной схватке был сбит самолет его боевого напарника и четыре фашистских истребителя пытались расстрелять опускавшегося с парашютом советского летчика, Лавриненков смело бросился на выручку товарища. Он сбил один вражеский самолет, а остальных заставил пуститься наутек. Жизнь боевого друга была спасена.

Мужественно и умело сражались в Сталинградской битве летчики-бомбардировщики. Один из них, Василий Ефремов, впоследствии также стал дважды Героем Советского Союза.

Василий Ефремов, как и Иван Веденин, родился и вырос в Сталинграде, здесь он работал на заводе электромонтером, здесь же, над родным городом, он совершал свои первые самостоятельные полеты на По-2. И когда злобный и коварный враг подступил к волжским берегам, вместе со всеми советскими воинами на защиту Сталинграда встал и летчик-сталинградец Василий Ефремов.

Двести раз самолет, управляемый Ефремовым, бомбил живую силу, укрепления и боевую технику противника. Не было такого сложного задания, которое отважный летчик не выполнял бы точно и в срок. Когда однажды ему приказали уничтожить замаскированные в степ-



Новый жилой дом на углу улиц Мира и Комсомольской в Сталинграде.

Фото Н. Грановского (ТАСС)

ной балке вражеские танки, Ефремов, несмотря на сильный зенитный огонь врага, несмотря на обилие прожекторов, не ушел от цели до тех пор, пока полностью ее не уничтожил. Через несколько дней то же самое повторилось с большой фашистской автоколонной. Четыре раза вылетал Ефремов на бомбежку колонны. Бомбы, сброшенные с высоты 200 метров, ложились точно в цель. Через некоторое время вражеская автоколонна перестала существовать.

Враг на собственной шкуре узнал, как дерутся советские воины, когда они защищают родную землю. Только одно авиационное соединение сбilo над Сталинградом 336 фашистских самолетов. Лишь за один день летчики части Героя Советского Союза Клешева уничтожили тридцать четыре вражеских самолета, потеряв при этом одну свою машину. Славные сталинские соколы внесли свой вклад в общее дело разгрома немецко-фашистских захватчиков.

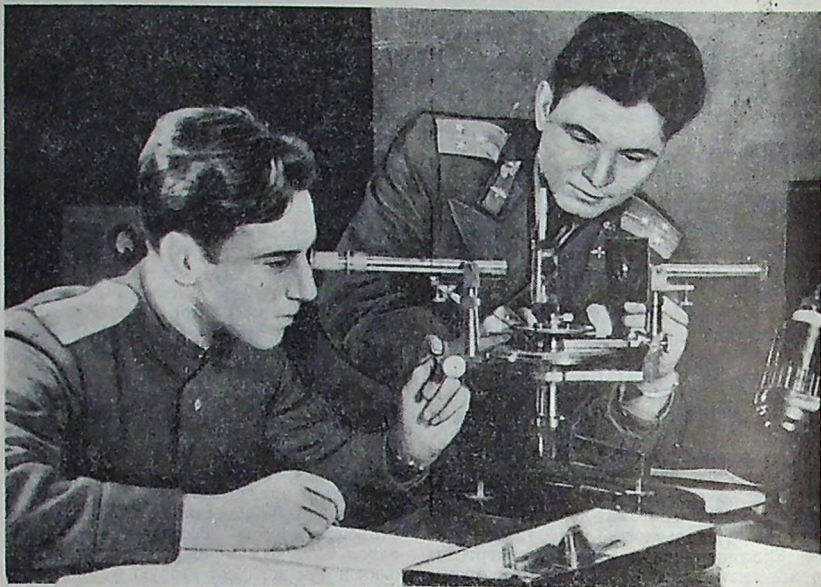
Десять лет прошло с той поры, как смолкли бои в районе Сталинграда. После победного окончания Великой Отечественной войны советский народ под руководством Коммунистической партии развернул гигантское мирное строительство. Из руин и пепла еще краше, еще величественнее встал прославленный город на Волге. Там, где когда-то стальным кольцом советских войск охватывалась армия Паулюса, ныне протянулся судоходный канал имени Владимира Ильича Ленина — первенец великих строек коммунизма. Все шире и шире разворачивается фронт работ на строительстве Сталинградской гидроэлектростанции. Воодушевленные историческими решениями XIX съезда партии, гениальным произведением товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его речью на съезде, советские люди полны решимости выполнить и перевыполнить величественную созидательную программу пятилетки.

Чисто, безоблачно ныне небо Сталинграда, небо всей нашей могучей Советской Родины. Мирные — пассажирские и грузовые — самолеты летают в его бескрайних просторах. Подлетая на одной из таких машин к Волге с грузом для Сталинградской ГЭС, летчик Евсеев с особенной гордостью всматривается в раскинувшуюся под крылом гигантскую панораму строительства. Десять лет назад здесь, в небе Сталинграда, он сбил 22 вражеских самолета. В те дни Евсеев сражался за то, чтобы прогнать фашистов с родной земли, чтобы вновь поскорее приняться за прерванный войной мирный созидательный труд.

Здесь, на одной из великих строек коммунизма, командир воздушного корабля Герой Советского Союза Евсеев воочию видит, как его мечта воплощается в действительность. Осуществляется то, за что боролись воины Советской Армии, все наши люди. Отстояв в жестокой борьбе честь, свободу и независимость любимой Родины, советский народ с удвоенной энергией возводит светлое здание коммунистического общества. Вперед, к великой цели его ведут мудрая Коммунистическая партия, гениальный вождь товарищ Сталин. А где Сталин — там победа.

ПУТЬ В АВИАЦИОННУЮ НАУКУ

П. Царев



Слушатели Академии В. Томшин (слева) и старший техник-лейтенант В. Чупин на занятиях в физической лаборатории.

Фото Н. Боброва

КРАСНОЗНАМЕННАЯ, ордена Ленина Военно-Воздушная инженерная академия имени профессора Н. Е. Жуковского! Сколько учащихся специальных школ Военно-Воздушных Сил, юных авиамоделлистов, курсантов аэроклубов мечтают о ней, настойчиво овладевая началами авиационных знаний. Сколько молодых офицеров в частях и училищах думают об учебе, готовятся к тому, чтобы быть принятыми в число ее слушателей.

В стенах Краснознаменной, ордена Ленина Военно-Воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского учились бывший чернорабочий, а ныне известный всей стране конструктор лучших в мире штурмовиков Сергей Владимирович Ильюшин, бывший рабочий авиамастерских, ныне генерал-полковник инженерно-технической службы Александр Сергеевич Яковлев, прославленный создатель самых лучших в мире реактивных истребителей Артем Иванович Микоян.

Славен путь замечательных авиационных инженеров и конструкторов, ученых, получивших подготовку в Академии, велики их заслуги перед Родиной. Академия гордится ими. Она была для них подготовительной ступенью к настоящей закалке на живой работе, о которой говорил товарищ Сталин в речи в Кремлевском дворце на выпуске академиков Красной Армии 4 мая 1935 года.

Среди педагогов Академии много ученых — докторов наук, профессоров, чья жизнь настолько слита с жизнью этого старейшего высшего учебного за-

ведения, что не мыслишь их без Академии, а Академию без них.

В Академии сейчас учатся сотни слушателей. Придет пора, и они порадуют нашу авиацию, скажут новое слово в развитии отечественной авиационной науки. К этому их готовит Академия, воспитывая в каждом драгоценное чувство нового. Настойчивая подготовка в стенах высшего учебного заведения инициативных, отлично вооруженных знаниями инженеров является тем главным делом, которое определяет учебные планы и работу Академии.

В просторных аудиториях и лабораториях, в проектных залах, в академической библиотеке и на заседаниях Научного общества слушатели изо дня в день повышают свои знания, приобретают навыки к самостоятельной творческой работе.

В напряженной учебе проходит день занятий слушателей: высокие требования предъявляет к ним командование Академии.

Молодежь стремится идти в ногу с жизнью, всемерно использовать те огромные возможности, которыми располагает Академия.

Десятки экзаменов по разным наукам сдал за годы учения сталинский стипендиат Юрий Певницкий. И десятки раз взыскательные экзаменаторы ставили ему оценку «отлично». Это — закономерный результат тех усилий, которые были приложены слушателем в учении. Так учатся многие слушатели Академии — отличники и сталинские стипендиаты.

Подмечать все творческое в молоде-

жи, заботливо развивать его стало традицией коллектива Академии, традицией, столь блистательно начатой человеком, имя которого она носит. Великий ученый, патриот Родины, знаток человеческой души Николай Егорович Жуковский еще в пору юности Андрея Николаевича Туполева, Александра Александровича Микулина и многих других, кто составляет ныне гордость советской авиационной науки и техники, увидел в каждом из них «искру» таланта, помог им развить его. Как ярко развернулись в наши дни дарования этой блестящей плеяды советских авиационных конструкторов!

Когда сталинскому стипендиату гвардии старшему лейтенанту Виктору Волчкову предложили рассказать о себе, он стал говорить об Академии. И это было вполне закономерно. Говорить о себе —

значило сказать доброе, душевное слово об Академии, об ее преподавателях, об ее тесно спаянном коллективе.

Академия является учебным заведением, дающим фундаментальное специальное и политическое образование.

Слушатель-комсомолец Владимир Жуков за годы учения глубоко овладел основами марксизма-ленинизма. Цельным и стройным стало его мировоззрение. Чем глубже изучал Жуков творения Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина, тем активнее он включался в общественную работу. Его приняли в члены Коммунистической партии.

...Мы встретились с Владимиром Жуковым в том самом зале, где 2 августа 1918 года перед трудящимися Бутырского района Москвы с пламенной речью выступил В. И. Ленин.

В день этого выступления великий Ленин писал свои знаменитые «Тезисы по продовольственному вопросу» и проект постановления Совета Народных Комиссаров «О приеме в высшие учебные заведения РСФСР». Определяя задачи Комиссариата народного просвещения, Ленин указывал: «На первое место безусловно должны быть приняты лица из среды пролетариата и беднейшего крестьянства, которым будут предоставлены в широком размере стипендии».

Молодой офицер помнит эти замечательные ленинские слова. Он горячо произносит:

— Все предоставила нам Родина, согрела сталинской любовью каждый шаг молодежи. Учись, трудись для народа! Нет ничего выше счастья служить Отчизне!

В помощь аэроклубам, кружкам и учебным группам

КАК Я ПРОВОЖУ ЗАНЯТИЯ ПО ТЕОРИИ И ТЕХНИКЕ ПОЛЕТА

А. Винокуров,

старший инструктор-методист Московского городского аэроклуба



ОТЛИЧНЫЕ знания теории авиации — необходимое условие для плодотворной работы каждого летчика. Особенно старательно должны изучать теорию полета курсанты, делающие свои первые шаги в авиации.

Прежде чем приступить к летной практике, курсант должен хорошо изучить самолет и мотор, соответствующие наставления, пройти необходимую штурманскую подготовку, усвоить теорию и технику полета, ясно представлять его динамику.

В программах теоретической подготовки на изучение теории и техники полета отводится наибольшее количество часов.

Практика обучения на самолете Як-18 свидетельствует о том, что курсант, хорошо изучивший теорию и технику полета в классе, быстрее усваивает и летную программу. Такой курсант, как правило, не допускает никаких летных происшествий; он всегда сможет проанализировать ту или иную ошибку и исправить ее, принять правильное решение в сложной обстановке.

Приступая к изложению курсантам новой темы, я не ограничиваюсь старым запасом знаний, всегда привлекаю свежий, появившийся в печати, материал. Важным подспорьем для этого является периодическая печать — журналы.

Большое внимание я уделяю конспекту и плану урока. В конспекте должно быть сжатое изложение всех вопросов темы. Основные выводы и формулы, которые необходимо продиктовать курсантам, я выделяю особо. Большое значение для преподавателя имеет правильное составленный план урока. В нем должны содержаться узловые вопросы темы урока. На каждый вопрос — в зависимости от его сложности — я отвожу в плане определенное время. Последние десять-пятнадцать минут я всегда оставляю для разбора вопросов курсантов и для контрольных во-

просов им по содержанию урока. План заканчивается домашним заданием, цель которого — самостоятельная проработка курсантами учебников, дополняющих лекции.

Занятия я провожу по определенной системе. В начале урока проверяю, как курсанты усвоили пройденный материал.

Задав вопрос, через некоторое время вызываю курсанта для подробного ответа. Иногда разрешаю отвечать желающим. За время урока можно опросить трех-четырех человек. Оценку следует объявлять сразу же и тут же записывать ее в журнал. Такой порядок опроса заставляет курсантов тщательно готовиться к занятиям, позволяет преподавателю лучше изучить каждого курсанта.

Основное в уроке — лекция. От того, как она построена и прочитана, зависит усвоение курсантами данной темы. Я стараюсь читать лекцию как можно проще. Не загромождаю ее второстепенными формулами и мелочами. Например, при изучении таких тем, как «Аэродинамические характеристики крыла и самолета» и «Планирование самолета», нужно говорить об аэродинамическом качестве самолета (качеством самолета называется отношение подъемной силы к силе лобового сопротивления или отношение их коэффициентов). Но в практике полетов эти силы и коэффициенты не замеряются. Поэтому удобнее определить качество самолета, как отношение дальности планирования к высоте, с которой началось планирование. Это справедливо при отсутствии ветра. Чем дальше самолет с данной высоты будет планировать, тем больше его качество.

Во время чтения лекции необходимо использовать учебные и наглядные пособия. Не следует занимать много времени черчением разных схем, графиков и чертежей на доске во время урока. Лучше больше внимания уделить объяснению основной темы.

Одним из самых сложных элементов полета является вираж с креном 60°. Курсант должен получить все необходимые знания по теории и технике выполнения этой фигуры еще в классе. Особенно четко курсант должен представлять взаимодействие сил, действующих на самолет при вираже. Наиболее трудно своевременно поддерживать крен и создавать соответствующую крену угловую скорость вращения.

В нашем аэроклубе были случаи, когда мелкие и глубокие виражи некоторые курсанты усваивали слабо, допускали при их выполнении грубые ошибки. Курсант Курочкин, например, отлично вылетел самостоятельно и успешно выполнил все полеты по прямоугольному маршруту. Но когда дело дошло до полетов в зоне, успеваемость резко снизилась. Инструктор-летчик попросил меня позаниматься с Курочкиным, а также и с другими отстающими курсантами по теории полета, проверить знание ими глубокого виража. И тут-то выяснилось, что эти курсанты пропускали теоретические занятия, твердых знаний по теории виража не имели. Курочкин, в частности, не понимал причин возникновения кренящего момента при вираже, не мог объяснить, почему при выполнении глубокого виража, когда крен доходит до 45°, надо подтягивать ручку управления по диагонали на себя и отклонять руль поворота в первоначальное положение нажимом педали (при левом вираже — правой ногой, а при правом вираже — левой). Тут же, на старте, при помощи модели самолета я показал, что самолет старается увеличить крен вследствие того, что внешнее крыло на вираже описывает больший радиус, чем внутреннее, а следовательно, и имеет большую скорость. Чем больше скорость, тем больше и подъемная сила, заставляющая самолет увеличивать крен. Поэтому, когда крен доходит до 35—40°, уже надо начинать «поддерживать» его, то-есть отклонять ручку

управления в противоположную сторону. При крене в 45° положение самолета относительно горизонта изменяется так, что рули как бы меняются ролями. В действительности функция рулей высоты и поворота не меняется. Руль высоты в горизонтальном полете изменяет углы атаки и положение самолета относительно поперечной оси. Те же функции он выполняет и при вираже. Руль поворота в горизонтальном полете создает углы скольжения и изменяет положение самолета относительно вертикальной оси. Те же функции он выполняет и при вираже. Когда крен становится близким к 45° , руль поворота, отклоненный во время ввода в вираж в сторону крена, создает пикирующий момент. Чтобы сохранить нужное положение самолета, приходится отклонять руль поворота в первоначальное положение. Для создания углового вращения мы отклоняем ручку управления на себя, чем увеличиваем углы атаки и создаем большую подъемную силу, необходимую при выполнении виража. Поддержание постоянного крена и создание угловой скорости вращения происходит одновременно.

Некоторые курсанты слабо представляли себе, почему во время правого виража самолет стремится к пикированию, в то время как при левом вираже, наоборот, наблюдается тенденция к кабрированию.

Здесь необходимо учитывать действие гироскопического момента винта. На всех самолетах, имеющих винты правого вращения, при правом вираже создается пикирующий момент, а при левом — кабрирующий.

Последующие полеты показали заметное улучшение техники пилотирования у отстающих курсантов. В дальнейшем мною и другими преподавателями систематически проводились дополнительные занятия и консультации по вопросам теории и техники полета, а также по другим дисциплинам. Отличные теоретические знания курсантов во многом способствовали успешному завершению летной программы. Большинство курсантов-пилотов нашего аэроклуба сдали выпускные зачеты с отличной оценкой.

Курсант Курочкин по теоретическим дисциплинам и по летной практике также получил на выпускных зачетах отличные оценки.

Усвоение курсантами пройденного материала в большой степени зависит от того, как они ведут конспект. Как правило, основные выводы, формулировки, положения, формулы и схемы я требую записывать на уроках под диктовку. Такая система себя оправдывает потому, что не всякий курсант может самостоятельно записать основной смысл лекции и сделать соответствующие выводы. Для того, чтобы все курсанты вели регулярные записи и следили за своим конспектом, я при опросе в начале урока проверяю их. За небрежное ведение конспекта снижаю оценку.

Исключительно большую роль в успешной учебе курсантов играет дисциплина. Большинство курсантов аэроклубов является учащимися средних школ или молодыми рабочими различных предприятий. Дисциплина, близкая по своим требованиям к армейской, новичкам незнакома. Поэтому перед инструкторами-методистами стоит большая и ответственная задача — прививать молодому пополнению не только специальные навыки, но и воспитывать их в духе строгой дисциплины.

Систематическая, повседневная требовательность к курсантам со стороны работников учебной части и летного состава нашего аэроклуба благотворно сказалась на воспитании курсантов и позволила закончить прошлый учебный год без единого летного происшествия.

Молодежь, поступившая в аэроклуб, в первую очередь знакомится с работниками учебной части. Именно инструкторы-методисты первыми начинают проводить с молодежью занятия и вести воспитательную работу. От того, как проведет инструктор первые занятия, насколько содержателен будет преподаваемый материал, какое впечатление на курсанта произведет все услышанное и увиденное в аэроклубе, иногда зависит успех всей дальнейшей учебы юноши в аэроклубе Досаафа.

На своих занятиях я всегда стараюсь

рассказать курсантам что-либо интересное, запоминающееся, стремлюсь привлечь их любовь к авиационному спорту.

В воспитании курсантов большую роль играет личный пример. Поэтому на занятия я прихожу всегда во-время, опрятно одетым и чисто выбритым. При посещении занятий старшими начальниками я докладываю им, как положено по уставу.

Несколько замечаний по поводу единой методики преподавания. Всем известно, что единая методика обучения авиационных спортсменов имеет большое значение. Но, к сожалению, этому вопросу не уделяется, на мой взгляд, должного внимания со стороны городских, областных и республиканских оргкомитетов Досаафа.

В каждом аэроклубе руководитель преподает свою дисциплину по-своему. Единой методики и обмена опытом нет. В беседах с инструкторами многих аэроклубов я неоднократно слышал высказывания о необходимости краткосрочных методических сборов преподавательского состава (хотя бы по основным теоретическим дисциплинам).

Мне кажется, что Управление авиационной подготовки и авиационного спорта Всесоюзного Оргкомитета Досаафа должно учесть эти пожелания инструкторского состава аэроклубов и в 1953 году организовать такие сборы.

Считаю, что назрела необходимость издания хорошего учебника по теории и технике полета. Сейчас преподавателям и курсантам аэроклубов приходится пользоваться учебником «Теория и техника полета» А. А. Жаброва. Но этот учебник, однако, далеко не удовлетворяет всем требованиям как инструкторского, так и курсантского состава. Он имеет большой объем (издан в двух частях), загроможден второстепенным материалом и устаревшими положениями.

Партия, правительство и лично товарищ И. В. Сталин создали нашей советской молодежи все условия для занятий авиационным спортом. Наша задача — максимально использовать эти возможности и обеспечить подготовку авиационных спортсменов, верных сынов нашей социалистической Родины.

ШАТУННО-КРИВОШИПНЫЙ МЕХАНИЗМ АВИАДВИГАТЕЛЯ

К ОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ служит для сообщения воздушному винту вращательного движения. Сам коленчатый вал вращается под действием сил, передаваемых на него шатунами; он является тем звеном шатунно-кривошипного механизма, которое завершает процесс преобразования поступательно-возвратного движения поршня во вращательное движение винта.

Основными элементами коленчатого вала (рис. 7) являются: шатунная

*В помощь аэроклубам, кружкам
и учебным группам*

М. Замиттер,
доцент, кандидат технических наук

(Окончание. Начало см. в журнале
"Крылья Родины" № 1 — 1953 г.)

(кривошипная) шейка 1, коренные шейки 2, щеки 3 и носок вала 4.

На шатунную шейку коленчатого вала передается через соединенный с ней шатун сила, создаваемая давлением газов в цилиндре. Эта сила создает переменный крутящий момент относительно оси вращения и вызывает таким образом вращательное движение коленчатого вала.

Щеки вала соединяют шатунную шейку с коренными шейками, которые ле-

жат в подшипниках, укрепленных в картере. В зависимости от конструктивной схемы двигателя коленчатый вал может иметь одну шатунную шейку (в одноцилиндровом или однокоренном звездообразном двигателе), две шатунные шейки (в двухцилиндровом или двухкоренном звездообразном двигателе), четыре или шесть шатунных шеек (в однокоренном, двухкоренном V-образном, многокоренном звездообразном или W-образном двигателе).

У коленчатого вала рядного двигателя шатунные шейки по отношению друг к другу располагаются так, что вспышки в цилиндрах двигателя чередуются в определенной последовательности через совершенно одинаковые промежутки времени.

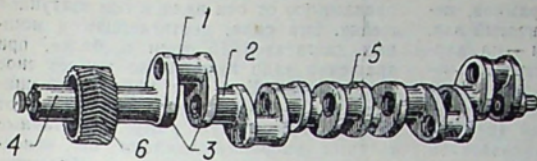


Рис. 7. Коленчатый вал двигателя АМ-38. 1—шатунная (кривошипная) шейка; 2—коренная шейка; 3—щеки; 4—носок вала; 5—средняя коренная шейка; 6—ведущая шестерня редуктора.

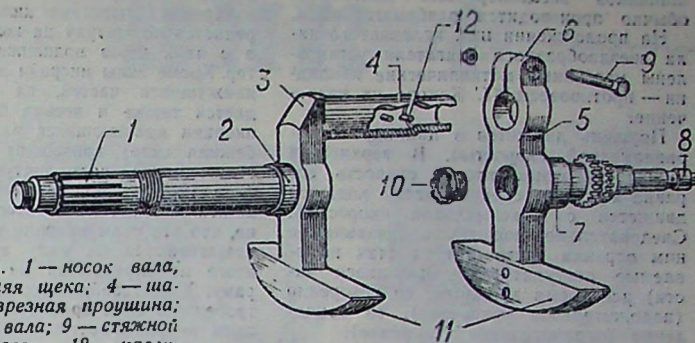


Рис. 8. Коленчатый вал двигателя М-11. 1—носок вала; 2—передняя коренная шейка; 3—передняя щека; 4—шатунная шейка; 5—задняя щека; 6—разрезная проушина; 7—задняя коренная шейка; 8—хвостовик вала; 9—стяжной болт щеки; 10—заглушка; 11—противовесы; 12—маслоотводящая трубка.

Однорядный шестичилиндровый двигатель имеет шестиколенный вал с таким же расположением колен, как и у вала, изображенного на рис. 7. Этот вал имеет среднюю плоскость симметрии. Шатунные шейки каждого из трех колен, находящиеся по обеим сторонам от средней коренной шейки 5, повернуты друг к другу на 120° . При такой форме вала всплески в цилиндре рядного двигателя будут чередоваться также через 120° . Следовательно, за 2 оборота вала (720°), что соответствует продолжительности полного четырехтактного цикла, отработают с равными интервалами все 6 цилиндров.

Вал такой формы обеспечивает для подобного двигателя наибольшую равномерность крутящего момента на воздушном венте.

Если двигатель имеет 12 цилиндров, то, очевидно, небольшая равномерность момента будет при чередовании всплесков через:

$$\frac{720}{12} = 60^\circ.$$

Форма вала, изображенная на рис. 7, способна обеспечить такой интервал между всплесками при условии, если цилиндры двигателя будут сгруппированы в 2 ряда, по 6 цилиндров в каждом, а ряды эти расположены под углом 60° друг к другу. В таком 12-цилиндровом двигателе, называемом V-образным, всплески в цилиндрах одного ряда равномерно чередуются с всплесками в цилиндрах другого ряда после поворота коленчатого вала на 60° .

У звездообразных двигателей все цилиндры одного ряда работают на одно колено коленчатого вала (рис. 8). Для обеспечения равномерного чередования всплесков цилиндры у такого двигателя расположены относительно коленчатого вала в виде звезды. Углы между осями соседних цилиндров одинаковы. Равномерность чередования всплесков у четырехтактного звездообразного двигателя обеспечивается только при нечетном числе цилиндров в звезде. Двухтактный звездообразный двигатель может иметь четное число цилиндров.

Носок коленчатого вала 1 (рис. 8) у двигателей небольшой мощности предназначен для установки воздушного винта, втулка которого закрепляется обычно на шлицах, профрезерованных на носке вала.

У мощных двигателей, требующих винтов большого диаметра, крепление винта непосредственно на носке колен-

чатого вала приведет к тому, что скорость концевых участков лопастей винта превысит скорость звука, а это вызовет большие потери мощности на венте и уменьшит долю мощности двигателя, идущую на создание полезной работы.

У мощных и некоторых быстроходных двигателей средней мощности специально снижают скорость вращения винта, устанавливая его на отдельном валу, которому сообщают вращение через особую шестеренчатую передачу—редуктор. На носке коленчатого вала устанавливается ведущая шестерня 6 (рис. 7).

Ведомая шестерня такого редуктора имеет большее число зубцов, чем ведущая, и, следовательно, вращается со скоростью меньшей, чем у коленчатого вала. Она укреплена на валу винта, который вращается на особых подшипниках, установленных в картере двигателя.

Коленчатый вал подвергается чрезвычайно большому—переменному по своей величине и направлению действию—нагрузкам. Силы, передаваемые через шатуны на каждую кривошипную шейку, стремятся изогнуть вал; крутящие моменты, создаваемые этими силами, стремятся скрутить его вокруг продольной оси. Вал подвергается также действию значительных центробежных сил, разрывающихся при вращении кривошипов; пульсирующий характер действующей на вал нагрузки является причиной появления крутильных и изгибных колебаний, которые могут вызвать поломку коленчатого вала.

Для обеспечения достаточной прочности и жесткости коленчатые валы изготавливаются из высококачественных хром-никелевых сталей. Шейки вала и щеки имеют довольно значительные сечения; чтобы вал не получился чрезмерно тяжелым, его шатунные и коренные шейки делают полыми. Внутренние полости вала закрываются заглушками 10 (рис. 8) и используются как магистрали для подвода масла на подшипники.

Коленчатые валы рядных двигателей выгодно делать цельными, откованными и обработанными из одной заготовки. Коленчатые валы звездообразных двигателей, наоборот, делаются разъемными, что дает возможность применить главный шатун с неразъемной нижней головкой, обеспечивающей при меньшем весе большую прочность конструкции.

Коленчатый вал двигателя М-11 (рис. 8) состоит из двух основных деталей. Носок вала 1, передняя коренная шейка 2, передняя щека 3 и шатунная шейка 4 представляют собой одно целое. Так же одно целое представляют собой и задняя щека 5, имеющая разрезную проушину 6, и задняя коренная шейка 7 с хвостовиком для привода агрегатов 8.

После того, как шатунный механизм смонтирован на шатунной шейке коленчатого вала, задняя часть шейки вводится в отверстие задней щеки, и проушина стягивается болтом 9. Силы трения на соединяемых поверхностях, возникающие при затяжке болта, настолько велики, что собранный вал работает, как одна деталь.

У коленчатых валов рядных двигателей коренные и шатунные подшипники—скользящие. Масло к этим подшипникам поступает из внутренней полости коленчатого вала под давлением, создаваемым нагнетающим насосом масляной системы. Для лучшей очистки масла, подаваемого на подшипник, внутри полостей вала введены трубочки 12. При вращении вала закоксовавшиеся частички, металлическая пыль и другие вредные для подшипника примеси в масле под действием центробежной силы отбрасываются на наиболее удаленные от оси вращения поверхности внутренних полостей вала, и на подшипник через трубочки поступает более чистое масло.

Коренные подшипники коленчатых валов звездообразных двигателей—подшипники качения. Коленчатый вал двигателя М-11 имеет три коренных подшипника. Передний шариковый подшипник, установленный на носке вала,—опорно-упорный; кроме радиальных сил, он воспринимает также и силу тяги винта, которую затем передает на картер. На коренной шейке 2 (рис. 8) установлен роликовый, а на коренной шейке 7—шариковый опорные подшипники. Эти подшипники воспринимают только радиальные нагрузки. Подшипники качения имеют значительно меньший коэффициент трения, чем подшипники скольжения, и не требуют смазки под давлением. Смазка коренных под-

В помощь аэроклубам, кружкам и учебным группам

шипников звездообразных двигателей обычно производится разбрызгиванием.

На продолжении шек коленчатого вала звездообразного двигателя установлены массивные металлические накладки — противовесы II. Каково их назначение?

Поршень движется в цилиндре с неравномерной скоростью. В верхней и нижней мертвых точках скорость его равна нулю, в средней части хода он движется с максимальной скоростью. Следовательно, поршень и связанная с ним верхняя часть шатуна (так называемые поступательно-движущиеся части) все время движутся, то ускоренно (положительное ускорение), то замедленно (отрицательное ускорение).

Известно, что при движении всякого тела с ускорением, на него действует сила инерции, направленная в сторону, противоположную ускорению, и численно равная произведению массы тела на величину ускорения.

В авиадвигателе сила инерции посту-

пательно-движущихся частей, зачастую измеряемая тысячами килограммов, передается по шатуну на коленчатый вал, а с вала через подшипники — на картер. Кроме силы инерции поступательно-движущихся частей, на картер передается также и весьма большая сила инерции вращающихся частей (центробежная сила) кривошипа и связанной с ним нижней части шатуна. У рядного 6- и 12-цилиндрового двигателя расположение колен коленчатого вала таково, что эти силы инерции взаимно уравновешиваются на валу и в конечном итоге не передаются на подмоторную раму. У звездообразного двигателя центробежная сила вращающихся частей и силы инерции поступательно-движущихся частей*) от каждого цилиндра дают общую равнодействующую силу, почти

*) Подразумеваются так называемые силы инерции первого порядка, составляющие наибольшую долю сил инерции поступательно-движущихся масс.

постоянную по своей величине и направленную от оси вала к оси шатунной шейки. Эта сила, достигающая у мощных двигателей 15 тонн и более, при вращении вала непрерывно меняет свое направление. Если бы не уравновешивали ее, то нагрузки, передаваемые от нее на подмоторную раму и связанные с ними вибрации сделали бы невозможным применение звездообразного двигателя на самолете.

Устанавливая на коленчатом валу противовесы, их рассчитывают так, чтобы развиваемая ими центробежная сила максимально уравновесила силы инерции поступательно-движущихся и вращающихся частей.

Полного уравновешивания обычно достигнуть не удается, но остающиеся неуравновешенные силы сравнительно не велики.

Для предотвращения вибраций моторной установки звездообразные двигатели крепятся к моторной раме и к фюзеляжу при помощи упругих деталей.

УХОД ЗА МЕТАЛЛИЧЕСКИМИ И ДЕРЕВЯННЫМИ ЧАСТЯМИ САМОЛЕТА

СБЕРЕЖЕНИЕ самолета — одна из важнейших задач, стоящих перед авиационными специалистами. Борьба с коррозией металлических деталей и гниением деревянных конструкций в большой степени помогает выполнить эту задачу.

Коррозия представляет собой самопроизвольное разрушение металла, начинающееся с поверхности. Она происходит вследствие химических или электрохимических процессов, возникающих в металле под действием окружающей среды.

Одним из наиболее распространенных видов коррозии является ржавление черных металлов. Сильное влияние на появление и развитие коррозии оказывают вода, растворы кислот, щелочей, солей, попадающих на поверхность деталей. Появившаяся на деталях коррозия, как правило, начинает усиленно распространяться вглубь. Это происходит потому, что продукты коррозии (ржавчина и т. п.) усиленно впитывают влагу из атмосферы.

Авиатехник должен помнить, что если металлические детали имеют большую поверхность и малое сечение, то распространение коррозии даже на незначительную глубину снижает прочность конструкции, а также ее сопротивляемость аэродинамическим нагрузкам.

Основным материалом, из которого изготавливают самолет, является дуралюмин. В обычных атмосферных условиях этот сплав довольно стоек против коррозии. Однако в трудно проветриваемых частях самолета, там, где скапливается влага, коррозия развивается довольно быстро.

Коррозия бывает нескольких видов: поверхностная, точечная и межкристаллитная.

При поверхностной коррозии на дуралюмине появляется серовато-белый порошкообразный налет или пленка.

В. Фисейский,
старший инженер
Астраханского аэроклуба

Точечная коррозия характеризуется появлением мелких точек на поверхности металла.

При незначительном поражении этими видами коррозии механические качества дуралюмина изменяются мало, и после тщательной зачистки пораженного места деталь может быть допущена к дальнейшей эксплуатации. При более сильном поражении металла зачистка продуктов коррозии не дает нужных результатов. В этом случае деталь следует заменить.

Наиболее опасна межкристаллитная коррозия. Она нарушает связь между зернами сплава, уменьшает прочность его. Детали, пораженные межкристаллитной коррозией, необходимо немедленно заменить.

Наиболее эффективной мерой борьбы с коррозией дуралюмина является предохранение его от воды, растворов щелочей, кислот и солей.

Есть несколько способов защиты металла или сплава от коррозии.

Лакирование заключается в том, что при изготовлении листового металла горячей прессовкой или прокаткой двух металлов — в данном случае дуралюмина и чистого алюминия — создается биметалл. Чистый алюминий, покрывающий дуралюмин, защищает его от коррозии.

Способ лакокрасочных покрытий применяют и для лакированного дуралюмина. При подборе лаков и красок надо учитывать, что некоторые из них содержат вещества, вызывающие коррозию. Поэтому нужно пользоваться только теми лаками и красками, которые рекомендованы для авиационной промышленности.

Способ анодной поляризации заключается в том, что дуралюмин погру-

жают в электро ванну с раствором серной кислоты. Путем электролиза на поверхности дуралюмина создается плотная окисная пленка. Стекловидная окисная пленка толщиной от 0,002 до 0,005 мм придает дуралюмину светлосерую окраску. Защитные свойства этой пленки значительно повышаются после втирания в нее олифы.

Все перечисленные способы защиты дуралюмина от коррозии, как бы они ни были хороши, не являются, однако, вполне надежными. Поэтому для сбережения материальной части необходимо вести постоянное наблюдение за всеми металлическими деталями, всемерно предохранять их от коррозии. Самолет необходимо содержать в идеальной чистоте, периодически проветривать его. Особенно тщательно надо осматривать задние кромки плоскостей, стабилизатора и элеронов, задние отсеки фюзеляжа, кабинные и боковые отсеки крыльев. Эти части самолета наиболее подвержены коррозии. Совершенно обязательно наблюдение за местами соприкосновения дуралюмина с тигроскопическими деревянными частями.

Нельзя допускать контакта дуралюмина с такими металлами, как медь, олово и свинец. В этих местах возможно образование очагов коррозии.

При обнаружении коррозии дуралюминовые части протирают ветошью, смоченной в керосине. Если пораженное место не очищается керосином, нужно применять для очистки растертую пемзу или песок. После тщательной очистки поверхности детали от продуктов коррозии надо пропитать смазку детали маслами или жирами. Смазка предохраняет от коррозии благодаря тому, что не позволяет влаге проникнуть к поверхности металла. При первой возможности смазку надо заменить более надежным покрытием.

Стальные изделия предохраняются от коррозии различными способами: их по-

крывают цинком, кадмием, оловом, никелем, медью, хромом, масляной краской или лаком, а также фосфатируют и воронят.

Для предотвращения коррозии в рубашках цилиндров авиамоторов нужно к охлаждающей воде добавлять хромпик, количество которого зависит от содержания в воде хлора и может быть в пределах от 3 до 20 граммов на литр воды.

Кроме металлических, на самолетах имеются еще и деревянные детали. Древесина как авиаматериал обладает высокими качествами. Однако у нее есть и отрицательные свойства: неоднородность строения; изменчивость формы под влиянием атмосферных условий; склонность к загниванию; горючесть.

Древесина часто поражается грибом. Есть несколько видов грибковых заболеваний.

Синевя появляется на поверхности древесины в виде серо-синих пятен и поражает, главным образом, древесину хвойных пород. Распространение синевы вглубь происходит чрезвычайно быстро и сопровождается понижением механических свойств древесины. Лучшее профилактическое средство, предохраняющее от синевы, — сушка деревянных деталей.

При обнаружении на деревянных деталях синевы нужно немедленно применять меры к ее удалению. Если пятно не превышает в длину 100 мм и не проникает в глубину больше, чем на 0,5 мм, допускается протравка пораженного места антисептиком. В случае более сильного поражения деталь подлежит замене. В качестве антисептика применяется 0,5-процентный раствор динитрофенола в ацетоне или бензине (1 грамм динитрофенола на 200 граммов ацетона или бензина). Этот раствор убивает грибки, не влияя на механическую прочность древесины.

Перед протравкой антисептиком лаковая пленка зачищается стеклянной шкуркой на площади, вдвое большей участка, пораженного синевой. Протравка производится в чистом, хорошо проветриваемом помещении: вентиляция обеспечивает более сухой воздух в помещении, препятствует конденсации влаги. На зачищенную поверхность накладывается слой ваты, к которой из сосуда посредством фитиля подается антисептик. Чтобы помешать испарению антисептика, вата покрывается клеенкой. Протравка длится в течение 4—5 часов, после чего деталь в течение 12 часов сушится, а затем покрывается слоем лака.

Протравку не следует производить спиртовым раствором формалина, так как формалин быстро испаряется и не предохраняет древесину от повторного загнивания.

Домовой грибок поражает как хвойные, так и лиственные породы. Этот грибок появляется в виде белых хлопковидных пятен с капельками жидкости на них. Заболевшая домовым грибом древесина приобретает бурый цвет, растрескивается, а затем распадается на небольшие куски.

У самолетов деревянных конструкций наиболее подвержены загниванию задние лонжероны и задние кромки крыльев и центроплана, консоли нервюр, нижние

ВНК-4

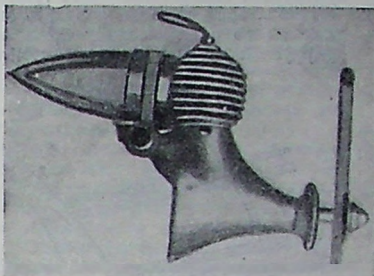


Рис. 1. ВНК-4.

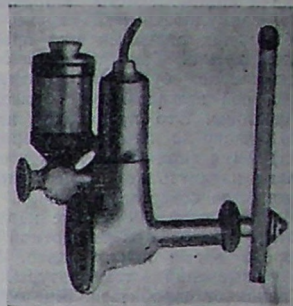


Рис. 2. ВНК-3.

Рижский авиамodelист В. Н. Красноголовый построил поршневого мотор с рабочим объемом 0,13 см. Это самый маленький в мире мотор! Его объем в восемь с половиной тысяч раз меньше, чем объем малолитражного мотора, установленного на автомобиле „Москвич“, и в семьдесят четыре раза меньше объема серийного авиамodelьного мотора АММ-4.

На рис. 1 изображен мотор ВНК-4 (так называется мотор конструкции Красноголового). Мотор ВНК-4 предназначен для комнатных моделей. Он обладает следующими данными. Вес мотора — 13 г, вес воздушного винта — 3 г, диаметр поршня — 5,5 мм, ход поршня — 5,5 мм, диаметр коленчатого вала — 2,5 мм, расстояние между центрами головок шатуна — 14 мм; диаметр смесительной камеры карбюратора — 1,5 мм, диаметр поршневого пальца — 1 мм.

Чтобы изготовить такой мотор, необходимы настойчивость, смекалка, умение последовательно эксперимен-

тировать. Малейшие неточности, допущенные при изготовлении деталей для такого мотора, отрицательно сказываются на возможности запуска и эксплуатации его.

Автор мотора продемонстрировал высокие качества, присущие советским авиамodelьным конструкциям. Смело он решал проблемы, с которыми ему пришлось столкнуться впервые. Так, например, тов. Красноголовый решил не делать ребер охлаждения на цилиндре, точно рассчитав, что количество тепла, отдаваемое цилиндром, невелико, он расположил бак с горячим за цилиндром.

Оригинален и другой мотор конструкции В. Н. Красноголового — ВНК-3 (рис. 2). Этот мотор с рабочим объемом 0,5 см³ так же, как и ВНК-4, предназначен для установки на комнатных моделях самолетов.

Сейчас В. Н. Красноголовый конструирует комбинированный бензо-компрессионный двигатель с оригинальной кинематикой.

лонжероны фюзеляжа под полом кабины, то-есть те части, в которых наиболее вероятно скопление влаги вследствие плохой вентиляции. Следовательно, эти части необходимо просушивать как можно чаще.

При хранении самолетов под открытым небом необходимо на центроплан, хвостовое оперение и кабины надевать чехлы.

Лакокрасочный слой необходимо оберегать от механических повреждений. Нельзя класть на плоскости, фюзеляж и хвостовое оперение инструмент, запасные части и детали. При заправке нужно внимательно следить за тем, чтобы на лакокрасочное покрытие не попадали горячее и масло.

Пыль надо удалять специальными волосными щетками и мягкими тряпками, грязь и масляные пятна — теплой мыльной водой (300—400 граммов хозяйственного или зеленого мыла на 10 л воды). Ни в коем случае

нельзя применять для уничтожения пятен бензин, ацетон и смывки, которые легко растворяют лакокрасочную пленку. Запрещено также пользоваться керосином, так как он оставляет на лакокрасочном покрытии жирные пятна, на которых может скапливаться пыль.

Бережное сохранение лакового слоя, тщательная очистка самолета от пыли, грязи и масляных пятен — одно из важнейших условий его сохранности.

Зимой мыть обшивку самолета нельзя. Снег, иней и влагу удаляют мягкими щетками и сухими тряпками.

Самолеты, находившиеся под дождем, необходимо тщательно вытирать и просушивать. Лучший способ просушки самолета — полет на нем в сухую ясную погоду.

Бережная эксплуатация, умелое использование средств борьбы с коррозией металлических и гниением деревянных частей самолета обеспечивает его длительную и исправную службу.

КУКУРУЗА ВМЕСТО БАЛЬЗЫ

ПРИ ПОСТРОЙКЕ летающей модели авиамоделисты встречаются с трудностями во время работы над зализами или профилем крыла. Как бы хорошо ни была выполнена бумажная обтяжка крыла, на ней всегда будут образовываться фестоны. Это происходит из-за того, что бумагу на изгибах, особенно у носика профиля (как сверху, так и снизу), нельзя натянуть до такой степени, чтобы она была совершенно ровной.

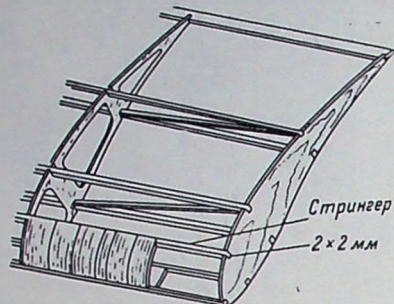
При более частой постановке нервюры обтяжка носика профиля из плотной бумаги первое время лежит ровно. Несколько изменений температуры, и бумага начинает коробиться. Еще сложнее сделать зализ на моделях — копиях современных самолетов. Здесь без бальзы обойтись трудно.

На Всеукраинских соревнованиях в 1951 году авиамоделистом из города Сумы была представлена фюзеляжная резиномоторная модель, у которой носик профиля крыла был выложен сердцевинной кукурузы. Однако выкладка носика профиля была произведена очень небрежно. Видимо, сам авиамоделист сомневался в целесообразности применения кукурузной сердцевины.

Авиамоделю лабораторию нашего аэроклуба заинтересовал опыт сумского моделиста. При взвешивании на аптечных весах выяснилось, что сердцевина

кукурузы легче бальзы в три раза: 1 см³ бальзы весит 0,12 грамма, 1 см³ кукурузной сердцевины — 0,04 грамма.

Лаборатория начала проводить эксперименты по практическому применению кукурузной сердцевины. Опыты показа-



ли, что сердцевина кукурузы вполне может заменить бальзу при постройке летающих моделей. Однако, ввиду малой прочности, ее следует очень осторожно обрабатывать. Сердцевину необходимо хорошо просушивать. Склеивать кусочки нужно казеином средней густоты. Укладка сердцевины должна производиться с таким расчетом, чтобы ее можно было обрабатывать вдоль волокон

(выкладку можно вести и вдоль нервюры, и вдоль крыла). Если носик профиля расположен далеко от лонжерона, на нужном расстоянии от носика прокладывается тонкий стрингер (см. рис.).

Пребывание стебля кукурузы на морозе ослабляет сердцевину. Во избежание трещин сердцевины не допускается склейка ее эмаликом или покрытие эмаликом обработанной поверхности. Склеиваемые поверхности должны быть притерты мелкой наждачной бумагой.

При выкладке всевозможных переходов, где приходится последовательно наклеивать несколько слоев сердцевины, необходимо дать время для просыхания нижележащего ряда. Мелко натертая сердцевина, смешанная с эмаликом, представляет собой отличный шпаклевочный материал. Разметка обрэзов или надрезов производится несильным нажимом на ту или иную поверхность.

После выкладки крыла необходимо положить на ровную поверхность и слегка нагрузить. Это делается с целью избежания продольного изгиба крыла, так как во время склейки сердцевина впитывает влагу и увеличивается в объеме.

При хорошо выполненной работе вес выложенных кукурузной сердцевиной крыльев составляет 40—50% веса крыльев, выклеенных бальзой.

А. Заречнев,

инструктор авиамоделюного спорта Сталинского аэроклуба

ГИРОСКОПИЧЕСКИЙ АВТОМАТ КУРСА ДЛЯ ЛЕТАЮЩИХ МОДЕЛЕЙ

С. Сергеев

УСПЕШНОЕ РАЗВИТИЕ советского авиамоделюизма и быстрый рост спортивных успехов, достигнутых авиамоделюистами, предъявляют все больше требования к конструированию, постройке и регулировке моделей. Запуск скоростной модели весьма сложен и иногда приводит к поломкам. В большинстве случаев поломки происходят вследствие перехода летающей модели в разворот с последующей потерей высоты (из-за чрезмерного крена).

Практика показывает, что при установке на модели гироскопического автомата курса можно полностью избежать произвольных разворотов ее в полете. Гироскопический автомат не позволяет модели при тенденции к развороту увеличить крен более чем на 5° и обеспечивает прямолинейный полет

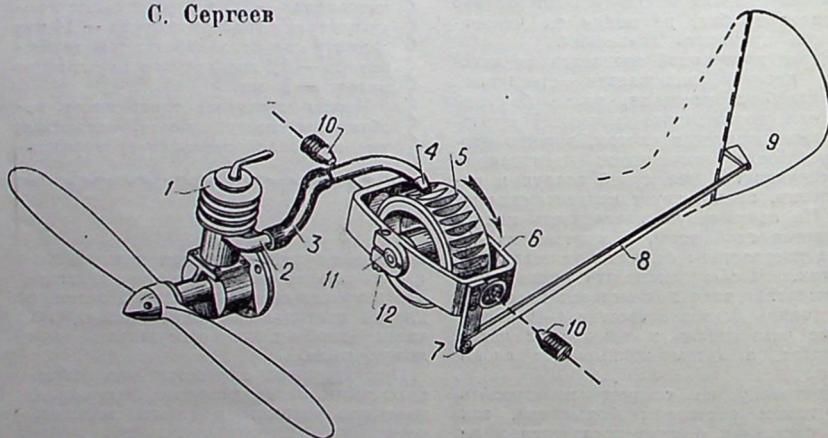


Схема гироскопического автомата курса. 1 — двигатель; 2 — выхлопной патрубок; 3 — резиновая трубка; 4 — сопло; 5 — ротор гироскопа; 6 — рамка гироскопа; 7 — рычаг, укрепленный на рамке; 8 — жесткая тяга; 9 — руль поворота; 10 — конусы, при помощи которых рамка гироскопа крепится на модели; 11 — полусь ротора; 12 — контрольный болт полуси ротора.

при отклонениях ее в пределах $\pm 5^\circ$. Принцип действия автомата курса основан на свойстве гироскопа — свободно вращающегося тела — сохранять положение оси вращения в пространстве. При принудительном изменении положения оси (что происходит при произволь-

ном развороте модели) вращающийся ротор, рамка которого соединена с рулем поворота, заставляет модель сохранять заданное направление полета.

В автомате курса для летающих моделей использован гироскоп от авиационного прибора (указателя поворота).



Установка гироскопа на модель не представляет трудностей. Рамка гироскопа монтируется в фюзеляже модели на двух конусах. Для этой цели в фюзеляж вклеиваются пластинки из 3-мм фанеры. Возможна также установка рамки на отдельном металлическом корпусе, что позволяет сделать конструкцию съемной.

Перед установкой гироскопа на модель следует произвести регулировку ротора гироскопа со снятой круглой шайбой. Дело в том, что на указателе поворотов ротор всегда смещен немного в сторону от оси рамки, а должен он быть установлен точно по оси.

Регулировка ротора производится в следующем порядке: контровочные болты полуосей ротора ослабляются, рамка с ротором устанавливается на конусах, а затем выверяется балансировка ротора с рамкой. Та полуось ротора, которая оказывается наверху, при помощи отвертки перемещается на пол-оборота в направлении против часовой стрелки. Другая полуось ротора поворачивается на полоборота вправо. Регулировка производится до тех пор, пока рамка не будет оставаться в любом заданном ей положении. При этом зазоры в подшипниках рамки и ротора должны

быть минимальными. После регулировки ротора контровочные болты следует затянуть.

Передача усилий гироскопа на руль поворотов модели производится при помощи жесткой тяги, соединяющей качалку руля поворотов и рычаг на рамке гироскопа. Рычаг может быть изготовлен из металлической шайбы, которая укрепляется на рамке указателя поворотов. Плечо рычага на рамке должно быть больше, чем плечо качалки на руле поворотов.

Гироскоп устанавливается в любом месте фюзеляжа модели так, чтобы рамка располагалась горизонтально. Наиболее удобно располагать ось рамки перпендикулярно продольной оси модели. Такой установкой достигается прямое соединение рамки гироскопа и руля жесткой тягой без промежуточных качалок.

Раскрутка ротора производится велосипедным или автомобильным насосом через сопло, закрепленное на модели. Правильно отрегулированный ротор после раскрутки вращается в течение 8—10 минут. Ни в коем случае нельзя облегчать ротор—это приводит к уменьшению чувствительности автомата, а также к уменьшению запаса энергии,

необходимой для отклонения руля поворотов. Площадь руля поворотов должна составлять не менее 30% общей площади вертикального оперения.

Для увеличения продолжительности работы автомата на моторных моделях раскрутка и вращение ротора производится с помощью выхлопных газов мотора. Хотя при этом мощность мотора К-16 несколько уменьшается (при диаметре сопла 5—6 мм), зато обеспечивается нормальное действие автомата в течение всего времени работы мотора. Переоборудование мотора в этом случае заключается в следующем: два нижних ребра цилиндра соединяют полоской жести, которая припаивается оловом. К оставшейся против выхлопных окон щели припаивается патрубок диаметром 8 мм и длиной 20 мм, который соединяется с соплом резиновой трубкой 6×8 мм. Сопло представляет собой конус, согнутый из жести.

Гироскопические автоматы курса, ротор которых вращается с помощью выхлопных газов мотора, часто устанавливаются на моделях—копиях самолетов, предназначенных для свободного полета. Делается это потому, что большинство моделей этого класса в полете неустойчивы.

АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

Д. И. МЕНДЕЛЕЕВ

8 февраля (27 января) 1834 года родился великий русский ученый Дмитрий Иванович Менделеев—создатель знаменитой Периодической системы элементов и основ химии. Чрезвычайно широк круг вопросов, исследова-

нию которых посвятил свою жизнь Менделеев. Его интересовала и кристаллография, и органическая химия, и метеорология, и происхождение нефти, и многие другие самые разнообразные вопросы. Открытие Менделеевым периодического закона высоко оценил Фридрих Энгельс. Друг и сподвижник Карла Маркса писал, что Менделеев совершил научный подвиг.

Среди многочисленных гениальных трудов Менделеева значительный интерес представляют его исследования в области воздухоплавания и авиации. Величайший химик в истории человечества, Менделеев всесторонне исследует атмосферные явления, изменение свойств газов в зависимости от давления и температуры, изучает строение верхних слоев атмосферы.

Для проверки своих научных выводов Менделеев задумывается над тем, как проникнуть в верхние слои атмосферы. Ученый разрабатывает проект специального аэростата с герметически закрытой кабиной, чтобы с его помощью «...изучать условия верхних слоев атмосферы, где надобно искать зародыш всех погодных изменений, в атмосфере совершающихся». Так великий ученый еще в 1875 году научно обосновал принцип создания стратостата. Идея Менделеева через полвека была претворена в жизнь советскими людьми.

В том же 1875 году Менделеев создал проект управляемого аэростата и произвел технический расчет его

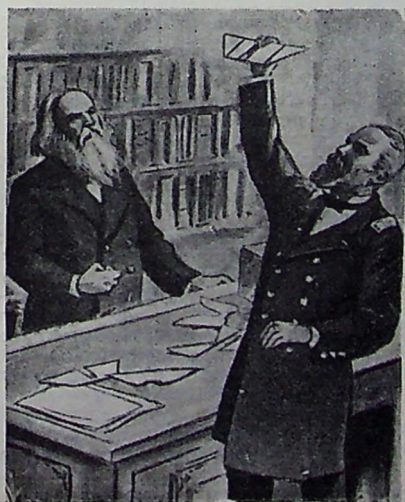
конструкции. Дирижабль Менделеева не был построен из-за того, что царское правительство не отпустило для этой цели необходимых средств.

Огромное значение для развития воздухоплавания в России имел замечательный труд Менделеева «О сопротивлении жидкостей и о воздухоплавании», опубликованный в 1880 году. Отец русской авиации Н. Е. Жуковский так оценил заслугу Менделеева в этой области: «Русская литература обязана ему капитальной монографией по сопротивлению жидкостей, которая и теперь может служить основным руководством для лиц, занимающихся кораблестроением, воздухоплаванием или баллистикой».

В 1887 году для наблюдения солнечного затмения Менделеев совершил героический полет на воздушном шаре, изумивший весь мир. Русский ученый летал без аэронавта и достиг высоты 3350 метров.

Всеми силами содействуя успехам аэронавтики, Менделеев разработал наиболее совершенный метод добывания водорода для наполнения воздушных шаров. Ему также принадлежит первенство в создании способа хранения водорода.

Прокладывая новые пути в воздухоплавании, Менделеев в то же время предсказал, что полет на аппаратах тяжелее воздуха «обещает наибольшую будущность». Такой способ покорения воздушного океана, писал ученый, «...указывается самой природой, потому что птица тяжелее воздуха и есть аэродинам».



В. В. Котов демонстрирует перед Д. И. Менделеевым свои летающие модели.

Предвидя великое будущее авиации, Менделеев принял горячее участие в рассмотрении проекта первого в мире самолета А. Ф. Можайского. По настоянию Менделеева, благодаря его огромному авторитету в мировой науке, реакционные царские чиновники были вынуждены оказать Можайскому некоторую материальную помощь для постройки самолета.

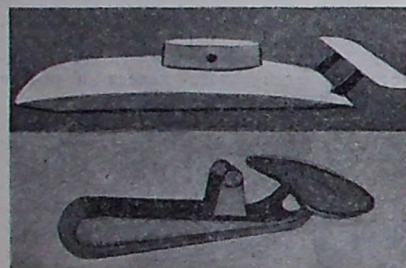
Глубокий интерес проявил великий ученый и к летающим моделям В. В. Котова. В предисловии к книге Котова Менделеев отметил, что для практи-

ческого применения самолетов англичанин Максима и подобных ему «недостает опытные данные со столь устойчивыми в воздухе приборами, каковыми являются самолеты г. Котова...».

Д. И. Менделеев говорил, что рождение авиации «составит эпоху, с которой начнется новейшая история образованности». Светлые мечты гениального ученого претворены в жизнь лишь после Великой Октябрьской социалистической революции, героическими усилиями партии Ленина — Сталина.

САМОЛЕТНЫЕ ЛЫЖИ Н. Р. ЛОБАНОВА

15(2) февраля 1913 года в Москве состоялись первые в мире показательные полеты на самолетах со специальными лыжами, изобретенными учеником Н. Е. Жуковского, инженером Николаем Родионовичем Лобановым.



Обтекаемые самолетные лыжи
Н. Р. Лобанова.

Изобретением лыж Лобанов сделал ценный вклад в авиацию, предоставив возможность широкой эксплуатации самолетов зимой, когда большая часть территории нашей страны длительное время покрыта снегом. Самолет, установленный на лыжи Лобанова, свободно взлетал и садился в условиях любого снежного и ледяного покрова.

ВОЗНИКНОВЕНИЕ ТЕОРИИ РАКЕТНОГО ПОЛЕТА

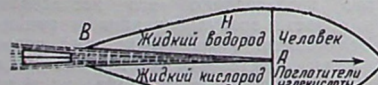
В феврале 1903 года знаменитый деятель науки К. Э. Циолковский опубликовал в журнале «Научное обозрение» классический труд «Исследование мировых пространств реактивными приборами». С исключительной смелостью и научной глубиной Циолковский в этой работе обосновал мысль о возможности проникновения человека за пределы атмосферы и осуществления межпланетных сообщений с помощью специального прибора — ракеты. Замечательный ученый еще полвека назад дал стройную, научно обоснованную теорию ракетного полета и описал принципиальное устройство межпланетного снаряда.

В работе Циолковского подробно исследован полет ракеты в различных условиях, приведены расчеты скорости

Первые попытки установить самолет на лыжи производились в России еще в 1909 году. Глубоко изучив особенности зимней эксплуатации самолетов, инженер Лобанов в 1912 году создал оригинальную конструкцию самолетных лыж и заложил теоретические основы их использования. В конце 1912 года изобретатель поставил на лыжи и успешно испытал учебный самолет Московской авиационной школы, а вслед за тем — военный моноплан. Испытания прошли успешно. «Снеголеты», как их тогда называли, были приняты на вооружение русской авиации и выпускались большими сериями. За границей самолетные лыжи появились лишь после того, как были опубликованы труды Лобанова, и представляли собой копию его изобретения.

Пионер самолетного лыжестроения Н. Р. Лобанов создал около 15 различных конструкций лыж, в том числе обтекаемых и самоустанавливающихся. Он разрешил проблему крепления лыж.

Лыжи Лобанова устанавливались на различные типы самолетов, в том числе на тяжелые самолеты А. Н. Туполева. Самолетные лыжи дали возможность широко применить авиацию в арктических полетах, при спасении челюскинцев, во время высадки научной экспедиции на Северном полюсе и для других самых разнообразных нужд народного хозяйства.



Ракета К. Э. Циолковского —
проект 1903 г.

ее движения, расхода топлива и т. д. Здесь же ученый предложил схему устройства жидкостного реактивного двигателя. В качестве топлива он предлагал применить жидкие углеводороды с кислородом, а для управления ракетой за пределами атмосферы — специальные рули, действующие в потоке отбрасываемых газов.

Идеи Циолковского, высказанные им

50 лет назад, нашли широкое применение в наше время. Недалек тот день, когда предсказание знаменитого деятеля науки о том, что «герои и смельчаки проложат первые воздушные трассы — Земля — орбита Луны, Земля — орбита Марса и еще далее», станет реальной действительностью.

СОДЕРЖАНИЕ

Л. Говоров, маршал Советского Союза. На страже мира и безопасности нашей Родины	1
А. Летов, начальник Политического управления Гражданского Воздушного Флота СССР. Гражданскому Воздушному Флоту — 30 лет	4
Члены Досаафа — активисты избирательной кампании	6
С. Зенин. Источник вдохновения	7
И. Горшков. В честь 35-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота	8
В. Родин, заместитель председателя Казанского областного оргкомитета Досаафа. Опыт работы активистов	8
В. Шипов. На занятии кружка укладчиков парашютов	9
Республиканский авиатехклуб	10
М. Самсонов. Учебная группа в колхозе	11
Е. Степанов, Герой Советского Союза, начальник авиационно-спортивного отдела Оргкомитета Досаафа СССР. Новая авиационно-спортивная классификация	11
Письмо в редакцию	13
М. Берестов. В небе Сталинграда	14
П. Царев. Путь в авиационную науку	16
А. Винокуров. Как я провожу занятия по теории и технике полета	17
М. Замиттер, доцент, кандидат технических наук. Шатунно-кришопинный механизм авиадвигателя (окончание)	18
В. Фисейский, старший инженер Астраханского аэроклуба. Уход за металлическими и деревянными частями самолета	20
ВНК-4	21
А. Заречнев, инструктор авиамодельного спорта Сталинского аэроклуба. Кукуруза вместо баллы	22
С. Сергеев. Гироскопический автомат курса для летающих моделей	22
Авиационный календарь	23
На первой странице обложки — рисунок художника Б. Белополюского. На четвертой странице обложки — техник Московского городского аэроклуба Е. Андрианов проверяет крепление лыжи самолета Як-18. Рисунок художника Л. Столыго по фото В. Тьюккеля.	
К этому номеру журнала приложена вкладка «Разрядные проверки и нормы по авиационным видам спорта».	

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

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

Г-97210. Сдано в прозв. 5-1-1953 г. Подп. к печ. 6-11-1953 г. Бум. 60 × 92 1/8 — 1,5 бум. л. 3 п. л. + вклейка (портрет) и вкладка
Тираж 30 000 экз. Издательство Досаафа. Цена 3 р. Зак. 1628.

13-я типография Главполиграфиздата при Совете Министров СССР. Москва, Гарднеровский пер., 1а.

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

87-я авиа модель

20 лет назад днепропетровский школьник Михаил Васильченко запустил в воздух свою первую авиационную модель. Начав с постройки моделей, Васильченко увлекся авиационным спортом, стал авиатехником, а затем летчиком-штурмовиком. После войны М. Е. Васильченко вернулся к своему любимому делу — конструированию авиационных моделей.

Созданные им модели неоднократно устанавливали всесоюзные и мировые рекорды. В 1948 году построенная Васильченко модель гидросамолета с механическим двигателем пролетела свыше 36 километров. Это был мировой рекорд. Существовавший до этого рекорд равнялся 25 километрам и держался 10 лет.

Усовершенствовав подачу топлива, Васильченко добился нового рекорда: та же модель пролетела более 58 километров. Затем последовали новые рекорды: кордовая модель (двигатель с объемом цилиндра до 2,5 куб. см) показала скорость, превышающую 89 километров в час, а реактивная кордовая модель — более 144 километров в час. В августе 1950 года был установлен рекорд продолжительности: построенная Васильченко модель гидросамолета продержалась в воздухе 2 часа 50 минут. Прежний рекорд равнялся 1 часу 18 минутам. Конструируя новые модели и новые двигатели, Васильченко добивался все лучших и лучших результатов: 156 километров, 176 километров в час. Дважды он завоевывал первенство на международных соревнованиях авиамodelистов.

4 января 1953 года построенная Васильченко кордовая модель автожира (двигатель с объемом цилиндра 10 куб. см) развила скорость свыше 137 км в час. Это — выдающееся достижение, на 83 километра превышающее прежний мировой рекорд.

Недавно М. Е. Васильченко создал свою 87-ю авиа-



ционную модель. Это — кордовая модель самолета «летающее крыло» с реактивным двигателем. 8 января 1953 года в присутствии спортивной комиссии эта модель развила скорость 264,77 километра в час. Прежний рекорд по этому классу моделей, равнявший-

ся 222,22 километра в час, принадлежал американцу Хоут. Достижение М. Е. Васильченко превышает также абсолютный мировой рекорд чехословацкого авиамodelиста Гузичка (245,052 километра в час).

Оба своих последних достижения М. Е. Васильченко

посвятил 35-й годовщине Советской Армии.

Сейчас неутомимый конструктор работает над новой моделью самолета, управляемой по радио.

На снимке: М. Е. Васильченко со своей авиамodelью.

Фото В. Тюкнеля

Цена 3 р.

57
П. ЯШ. 1303
ТЕХ. БИБЛИОТЕКЕ
2 1.12 1950

