



№ 4
АПРЕЛЬ
1954

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ



Да здравствует социалистическая революция!

Репродукция с картины В. Серова.



КРЫЛЫЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного ордена Красного Знамени
добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

ГОД ИЗДАНИЯ 5-й

№ 4

АПРЕЛЬ 1954 г.

ПОД ВЕЛИКИМ ЗНАМЕНОМ ЛЕНИНА

22 апреля 1954 года народы нашей социалистической Родины отмечают 84-летие со дня рождения гениального основателя Коммунистической партии Советского Союза, создателя первого в мире Советского государства, вождя и учителя трудящихся всех стран Владимира Ильича Ленина.

Имя Ленина бесконечно дорого и близко советскому народу, трудящимся всего мира. Всю свою сознательную жизнь Владимир Ильич отдал борьбе за интересы простых людей — подлинных творцов истории, во имя торжества идей марксизма, во имя победы социалистической революции, построения нового общественного строя — коммунизма. Имя Ленина стало знаменем трудящихся всех стран в их борьбе за великое дело мира, социализма и демократии.

Владимир Ильич Ленин появился на исторической арене в период, когда капитализм достиг своей последней стадии — империализма, когда необходимость штурма капитализма стала вопросом непосредственной практики. В этих новых условиях классовой борьбы пролетариата гений революции Ленин творчески развил учение Маркса, обогатил его новым опытом, новым содержанием.

Великое учение Ленина вооружило рабочий класс теорией и тактикой социалистической революции, теорией и тактикой диктатуры пролетариата, указало пути и средства строительства социализма в нашей стране. Это учение привело в движение широчайшие народные массы, организовало и мобилизовало их на победоносную борьбу против эксплуататорского строя за торжество коммунизма.

Огромная заслуга Ленина перед историей человечества состоит в том, что он создал боевую партию рабочего класса, впервые разработал учение о партии как руководящей организации пролетариата, как основном его оружии в борьбе за установление диктатуры пролетариата, за построение нового, социалистического общества.

История Коммунистической партии Советского Союза есть марксизм-ленинизм в действии. Организовав союз рабочего класса и трудового крестьянства, Коммунистическая партия привела наш народ к победе Великой Октябрьской социалистической революции, положила конец капиталистическому строю на одной шестой части земного шара, установила диктатуру пролетариата, обеспечила создание первого в мире социалистического государства. Осуществляя разработанную В. И. Лениным научную программу построения коммунистического общества, Коммунистическая партия уверенно повела советский народ по пути грандиозных преобразований. В нашей стране были созданы первоклассная индустрия, самое крупное в мире механизированное сельское хозяйство, построено социалистическое общество.

Руководствуясь ленинско-сталинской национальной политикой, Коммунистическая партия освободила народы России от многовекового социального и национального гнета, добилась преодоления экономической и культурной отсталости ранее угнетавшихся народов, сплотила все нации нашей Родины в единую братскую семью народов СССР.

Вся многогранная деятельность Ленина и созданной им Коммунистической партии проникнута глубочайшей верой в народ, в революционную энергию трудящихся. Ленин учил, что «только тот победит и удержит власть, кто верит в народ, кто окунется в родник живого народного творчества».

В. И. Ленин указывал на необходимость создания армии для защиты завоеваний Великого Октября — армии нового типа, армии освобожденных рабочих и крестьян, армии дружбы и братства между нациями нашей страны, воспитан-

ной в духе пролетарского интернационализма. Такая армия и была создана Коммунистической партией. Советская Армия неразрывно связана с народом, беззаветно предана социалистическому Отечеству. Она является воплощением нерушимого союза рабочего класса и крестьянства, морально-политического единства всего советского общества.

Богатырская мощь Советской Армии и Военно-Морского Флота особенно проявилась в годы Великой Отечественной войны против фашистских агрессоров. Война наглядно продемонстрировала несокрушимую силу нашего общественного и государственного строя, мудрость руководства Коммунистической партии, единство армии и народа, превосходство советской военной науки.

В огне сражений советские люди показали образцы массового героизма. Они, не жалея сил и самой жизни, отстаивали исторические завоевания Октября, свои великие права, закрепленные в Конституции социалистического государства. Воспитанные партией в духе пролетарского интернационализма и дружбы между всеми нациями советский народ и его героическая армия освободили многие народы Европы и Азии от фашистского рабства, помогли им встать на путь строительства новой жизни. Победоносное знамя Ленина осеняло миллионы борцов — героев Великой Отечественной войны.

Идеи ленинизма, овладев сознанием широчайших народных масс, стали неодолимой материальной силой. Об этом неопровержимо свидетельствуют многочисленные факты, в том числе факты послевоенного развития нашей страны.

Прошло несколько лет после окончания самой тяжелой войны, какую только знала история нашей страны, а уже встали в строй социалистической индустрии оснащенные новейшей техникой тысячи промышленных предприятий, разрушенных врагом. Поднялись из руин города и села, сожженные фашистскими захватчиками. Железная воля Коммунистической партии и Советского правительства, героический труд нашего народа победили все трудности, вновь и вновь доказали великую непреодолимую жизненную силу Советского государства, созданного гением Ленина.

Под непобедимым знаменем Ленина, под руководством Коммунистической партии народы Советского Союза уверенной поступью идут по пути к коммунизму. На этом пути знаменательной вехой явился XIX съезд нашей партии.

XIX съезд подвел великие итоги борьбы и побед советского народа и наметил программу дальнейшего движения нашей страны вперед. Съезд явился новым ярким свидетельством нерушимой монолитности и сплоченности партии, теснейшего единения Коммунистической партии, Советского правительства и народа, неуклонной решимости партии привести советский народ к победе коммунизма. Претворяя в жизнь решения XIX съезда КПСС, пятой сессии Верховного Совета СССР, сентябрьского Пленума ЦК КПСС, партия обеспечила новый подъем во всех отраслях народного хозяйства и культуры, мобилизовала советских людей на дальнейшее укрепление могущества социалистического государства.

Уже в 1953 году объем промышленного производства в СССР в два с половиной раза превысил уровень довоенного, 1940 года. Было произведено 38 миллионов тонн стали — в два раза больше, чем в 1940 году, добыто 320 миллионов тонн угля — вдвое больше, чем в 1940 году, и 52 миллиона тонн нефти — на 70 процентов больше, чем в 1940 году; выработано 133 миллиарда киловатт-часов электроэнергии — в 2,8 раза больше, чем в 1940 году.

Огромные успехи, достигнутые в развитии тяжелой промышленности, подготовили все необходимые условия для крутого подъема производства предметов народного потребления.

В социалистическом обществе производство подчинено интересам человека. Его цель — максимальное удовлетворение постоянно растущих материальных и культурных потребностей трудящихся. Опираясь на успехи тяжелой промышленности, Коммунистическая партия и Советское правительство наметили широкую программу ускоренного развития легкой и пищевой промышленности с тем, чтобы в течение двух-трех лет значительно повысить обеспеченность населения страны продовольственными и промышленными товарами массового потребления. Советские люди воочию видят, как эта программа претворяется в жизнь. За один только 1953 год введено в строй около 300 новых предприятий по производству товаров народного потребления. Расширяются и оснащаются новейшим оборудованием действующие предприятия легкой и пищевой промышленности. Трудящиеся нашей страны имеют возможность все больше покупать мяса, масла, кондитерских изделий, а также таких товаров, как телевизоры, радиоприемники, пианино, велосипеды, часы и другие предметы широкого потребления.

На подъеме находится и наше социалистическое сельское хозяйство. Полностью восстановлены колхозы, совхозы и машинно-тракторные станции, разрушенные в период войны. Достигнут и превзойден довоенный размер посевных площадей и урожайности основных сельскохозяйственных культур. Непрерывно повышается техническая оснащенность сельского хозяйства, растет его материально-производственная база. К началу 1954 года только на вооружении МТС находилось свыше 1 миллиона тракторов (в 15-кратном исчислении), 270 тысяч зерновых комбайнов, около 450 тысяч зерновых тракторных сеялок, свыше 260 тысяч тракторных сенокосилок и множество других совершенных машин.

Достижения сельского хозяйства в нашей стране бесспорны. Но партия исходит не из этих крупных успехов в развитии сельскохозяйственного производства, а из непрерывно растущих материальных потребностей трудящихся. Партия учит, что без дальнейшего крутого подъема сельского хозяйства нельзя в полной мере обеспечить обилие продовольствия и снабдить сырьем нашу быстрорастущую легкую и пищевую промышленность.

С огромным удовлетворением встретили советские люди решение февральско-мартовского Пленума ЦК КПСС «О дальнейшем увеличении производства зерна в стране и об освоении целинных и залежных земель». В этом решении указывается, что «от успехов в развитии зернового хозяйства зависит дальнейший подъем всех других отраслей сельского хозяйства, удовлетворение растущих потребностей населения и всего народного хозяйства». На призыв партии поднять к жизни миллионы гектаров целинных и залежных земель в Казахстане, Сибири, на Урале, в Поволжье, на Северном Кавказе и тем самым резко, без особых капитальных затрат, повысить производство зерна в стране откликнулись десятки тысяч советских патриотов.

Советский народ на протяжении десятилетий убедился, что у Коммунистической партии нет других интересов, кроме интересов трудящихся. Забота о благе народа, дальнейшее повышение его благосостояния — высший закон всей деятельности Коммунистической партии и Советского правительства, важнейшая составная часть программы коммунистического строительства. Вот почему советские люди так сплочены вокруг своей родной партии. Ее политику они воспринимают, как свое кровное дело, и готовы до конца бороться за проведение этой мудрой политики в жизнь.

Изо дня в день растет и крепнет наша любимая социалистическая Родина — родина ленинизма. Незыблемый союз рабочего класса и колхозного крестьянства, морально-политическое единство всего советского общества, нерушимая дружба народов СССР, мудрое руководство Коммунистической партии всей жизнью страны — все это составляет основу силы и непобедимости могучего Советского государства. Прошедшие выборы в Верховный Совет СССР воочию показали, сколь крепка Советская власть, прочен наш социалистический строй, сколь несокрушимо единство партии, правительства и народа.

Советский Союз — великая сила современности. Все больше растет его авторитет на международной арене. Наша страна — не изолированный остров в океане капиталистических стран, как это было в первые годы после Октябрьской

социалистической революции. Теперь вместе с нашей страной идут великая Китайская Народная Республика и другие страны народной демократии, объединяющие 800 миллионов населения — одну треть всего человечества. Сила этого лагеря демократии и социализма непреодолима.

Торжество идей ленинизма проявляется в росте мирового коммунистического движения. Ныне в рядах коммунистических и рабочих партий всех стран, включая КПСС, насчитывается около 25 миллионов человек — последователей Ленина, мужественных борцов за счастье народов. Жизнь берет свое: все дороги ведут к победе нового, передового общественного строя. На неизбежный провал обречены все попытки международной реакции остановить, затормозить поступательный ход истории.

Выполняя заветы великого Ленина, Коммунистическая партия и Советское правительство делают все для того, чтобы еще лучше, еще краше стала жизнь народов страны социализма, чтобы не допустить новой войны, чтобы было ослаблено международное напряжение и установлены нормальные отношения со всеми государствами. Наша внешняя политика ясна и определена — это традиционная политика мира и дружбы между народами. Ее провозгласил великий Ленин. Новый пример того, как настойчиво борется наше Советское правительство за мир и безопасность народов, дало Берлинское совещание. На предстоящем Женевском совещании представителей пяти великих держав Советское правительство вновь и вновь будет добиваться ослабления международной напряженности, справедливого урегулирования нерешенных вопросов.

Однако мирная внешняя политика Советского Союза встречает сильное противодействие со стороны империалистических государств. Международные реакционные силы и прежде всего правящие круги США продолжают гонку вооружений, вынашивают бредовые планы новой войны за установление мирового господства американского империализма. Но только самые недальновидные буржуазные политики могут расценивать неизменное и искреннее стремление к миру Советского Союза, как признак его слабости. Разгромив гитлеровскую Германию и империалистическую Японию, Советский Союз доказал, что он умеет постоять за себя и дать сокрушительный отпор любому агрессору.

За послевоенный период наша Родина стала еще более сильной и могущественной. Возвеличить это могущество, укреплять активную оборону социалистического государства от агрессивных действий его врагов — священный долг каждого советского гражданина.

Коммунистическая партия зорко стоит на страже интересов народа. Партия и правительство, неуклонно выполняя указания В. И. Ленина, неустанно совершенствуют и укрепляют Вооруженные Силы Советского государства, чтобы обеспечить безопасность нашей страны. Где бы ни был советский человек — на заводе или в колхозе, в армии или в учебном заведении, в советском учреждении или в далекой экспедиции, — он должен всегда помнить о коварных происках наших врагов, проявлять высокую бдительность. Быть всегда готовым встать на защиту своей Родины, укреплять обороноспособность нашей страны — к этому призывал нас великий Ленин, к этому обязывает нас современная международная обстановка.

Благородное стремление нашего народа всемерно укреплять активную оборону Советской Родины проявляется в том широком размахе, который приобрела у нас деятельность Всесоюзного ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. ДОСААФ СССР представляет собой массовую оборонную организацию, воспитывающую своих членов в духе советского патриотизма, преданности социалистической Родине. В свободное от работы время члены Общества овладевают военными знаниями, готовят себя к тому, чтобы стать умелыми защитниками Отечества.

84-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина советский народ отмечает в обстановке нового мощного политического, экономического и культурного подъема в жизни нашей страны. Выполняя бессмертные ленинские заветы, Коммунистическая партия ведет народы Советского Союза от одной победы к другой.

Под руководством Коммунистической партии, под знаменем ленинизма народы нашей страны идут к сияющим вершинам коммунизма.

Идеи Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина освещают всем народам мира путь к свободе и счастью.

МНОЖИТЬ РЯДЫ ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИСТОВ!

АВИАМОДЕЛИЗМ — любимое занятие советской детворы. И действительно, что может быть увлекательнее постройкой и запуска летающих моделей? Из основных или липовых брусочков, фанеры, а то и просто из плотной бумаги с помощью несложных инструментов создают радующие глаз изысканные бумажные, схематические и фюзеляжные модели планеров и самолетов. Какую огромную радость приносят модели своим творцам, подолгу паря в небе, совершая дальние или скоростные полеты, выполняя различные фигуры полета!

Авиамоделизм — не только увлекательное, но и весьма полезное занятие. Модель летает по тем же законам, что и настоящий планер или самолет, состоит из тех же основных частей. Поэтому, конструируя и строя модели, пионеры и школьники знакомятся с основами теории полета, с устройством летательных машин, приобретают трудовые навыки, которые впоследствии им могут пригодиться в любом деле. Многие из тех, кто в юности занимался авиамоделизмом, связывают свою жизнь с авиацией навсегда, становятся умелыми летчиками, авиаконструкторами, инженерами.

О массовости советского авиамоделизма, об его огромных творческих возможностях убедительно свидетельствует тот факт, что постройкой авиамodelей занимается большое количество школьников.

Авиамodelисты-школьники добились по некоторым классам моделей таких результатов, которые не только превышают достижения наших взрослых спортсменов, но и являются мировыми рекордами.

Наш авиамodelизм — подлинно массовый вид авиационного спорта. Но это отнюдь не означает, что уже исчерпаны все возможности для дальнейшего роста рядов юных строителей «малой авиации». Можно, не боясь преувеличения, утверждать, что нет в нашей стране такой школы, пионерской дружины, где бы более или менее значительная группа ребят не желала заниматься в авиамodelных кружках, строить и запускать летающие модели. А как удовлетворяется это законное желание пионеров и школьников? Пока еще очень и очень слабо. Вопросам развития авиамodelизма среди школьников многие местные комитеты и учебные организации ДОСААФ уделяют чрезвычайно мало внимания. Даже в Москве, Ленинграде,

в столицах союзных республик далеко не во всех школах работают авиамodelные кружки. Что же касается других больших городов, областных и районных центров, то здесь вся авиамodelная работа, как правило, ограничивается стенами домов пионеров и станций юных техников. Имеется немало областей (например, Астраханская, Костромская, Орловская и другие), где насчитывается всего по несколько сотен авиамodelистов, в то время как их могло бы быть по несколько тысяч.

Главная задача заключается сейчас в том, чтобы резко увеличить количество авиамodelных кружков, вовлечь в них как можно больше пионеров и школьников. Самое пристальное внимание необходимо уделить развитию авиамodelизма в сельской местности. Как в городах, так и в селах не должно быть ни одной школы, где бы не работали кружки юных авиаконструкторов, где бы не строились авиационные модели!

Для того, чтобы приобщить к занятию авиамodelизмом широкие массы школьников, надо, прежде всего, как следует развернуть агитационно-пропагандистскую работу. В настоящее время такая работа проводится слабо. А между тем существуют многочисленные оправдавшие себя на практике формы пропаган-

ды авиамodelизма, способные вызвать живой интерес у массовой аудитории, привлечь к этому виду спорта огромное количество ребят. Что может быть, например, доходчивее и действеннее демонстрации полета авиационной модели? Организовать же подобное мероприятие совсем несложно — оно по силам любой авиамodelной лаборатории, кружку, любому авиамodelисту. Если при этом объяснить собравшейся детворе, что построить простую летающую модель сможет каждый из присутствующих, что для этого у него найдутся и необходимые инструменты и материалы, то можно быть уверенным, что ни одна такая беседа не останется без результатов.

В большом долгу перед советскими школьниками и пионерами наши заслуженные авиамodelисты-спортсмены. Уже кто, казалось бы, должен быть более всего заинтересован в том, чтобы приобщить к авиамodelному спорту новые сотни и тысячи ребят, растить себе достойную смену, как не ветераны авиамodelизма, люди, посвятившие ему всю свою жизнь. Какую огромную пользу в деле развития массового советского авиамodelизма они могли бы принести, систематически выступая перед школьниками и пионерами, демонстрируя полет моделей, пропагандируя цели и задачи «малой авиации», в общественном порядке руководя авиамodelными кружками! Не то получается на деле. Многие наши чемпионы и рекордсмены по авиамodelному спорту оторвались от масс молодежи, не выполняя своей прямой обязанности — растить кадры юных авиаконструкторов. Достаточно ли активное участие в массовой пропагандистской работе принимают, скажем, такие известные авиамodelисты-рекордсмены, как тт В. Петухов, О. Гаевский и многие другие? К сожалению, некоторые товарищи часто забывают о том, что советский спортсмен не может ограничиваться личным совершенствованием, а обязан быть страстным пропагандистом своего вида спорта.

Развертывая пропаганду авиамodelизма, нельзя упускать из поля зрения такие могучие средства массовой работы, как кино, радио, телевидение. Выпуск диафильмов, узкоплечных учебных фильмов на авиамodelные темы, использование местного радиовещания, — все это позволило бы не только познакомить огромную молодежную аудиторию с тем, что собой представляет авиамodelный спорт, но и рассказать, как



В г. Ярославле во Дворце пионеров имеется кружок авиамodelистов, в котором юные авиаконструкторы создают модели, готовятся к соревнованиям. Большую помощь ребятам оказывает руководитель кружка инструктор-общественник Станислав Павелко (крайний справа).

организовать кружок, как научиться строить летающие модели. В целях пропаганды авиамоделизма в ряде мест с большим успехом может быть использовано телевидение, дающее возможность организовать наглядные уроки по постройке простейших моделей.

Серьезным тормозом в развитии массового авиамоделизма является отсутствие необходимого количества хорошо обученных инструкторов-общественников. Кое-где еще забывают, что инструктор-общественник — одна из основных фигур в нашем авиамоделизме, что от качества его подготовки зависит успех работы руководимого им авиамодельного кружка. Заботиться о кадрах инструкторов — значит заботиться о росте рядов юных авиамodelистов. О какой массовости авиамоделизма может идти речь, например, в Рязанской области, если областной дом пионеров за последнее время не подготовил ни одного инструктора-общественника. Совсем иное положение в Московской, Кировской, Владимирской и некоторых других областях, где подготовке инструкторов-общественников уделяется большое внимание. Это благотворно сказывается на увеличении количества авиамodelистов в этих областях.

Значительный ущерб делу наносит формализм в подготовке инструкторов-общественников. В ряде случаев бывает так, что при комплектовании курсов инструкторов не учитываются реальные возможности товарной, оканчивающих эти курсы, вести кружковую работу. Нет должного внимания к качеству подготовки инструкторов, к выработке у них педагогических навыков. Все это приводит к тому, что за неплохими формальными показателями выполнения намеченных планов подготовки инструкторов иногда скрывается серьезное неблагополучие на этом важном участке работы.

Организация и проведение авиамодельной работы входит в обязанность комитетов ДОСААФ, школ и детских домов, внешкольных учреждений, детских секторов профсоюзных домов культуры и клубов. Следовательно, в развитии массового авиамоделизма заинтересованы организации ДОСААФ, органы просвещения, комсомол и профсоюзы. Естественно было бы ожидать, что такое обилие организаций, призванных заботиться о развитии авиамоделизма, приведет к охвату этим видом спорта широких масс молодежи, к созданию большого количества кружков, прочной материальной базы. К сожалению, в ряде мест результаты получились прямо противоположными. Некоторые организации сочли возможным вообще устраниваться от авиамодельной работы, полагая, что за них все сделают другие. В первую очередь это относится к местным комитетам ДОСААФ, которые зачастую проявляют непростительное равнодушие к авиамоделизму, вспоминают о нем лишь от случая к случаю. Чего стоит, например, позиция в этом вопросе председателя Пензенского областного комитета ДОСААФ т. Боровикова, мирящегося с серьезным отставанием авиамодельного дела в области. Имеются и такие комитеты Общества, которые все свое внимание сосредотачивают на подготовке рекордсменов, чемпионов, ориентируются на спортсменов-одиночек вместо того,

КЕМ БУДЕТ СЫН?

На столе раскрыты книжки:
 „Диоковский“ и „Мотор“,
 У окна стоит сынчик,
 Устремил он в небо взор.
 Может быть, в минуты эти
 В межпланетной глубине
 Метеором он в ракете
 Мчится к Марсу или к Луне?
 Кто мечты его узнает?
 Нет сомнения в одном
 (Мне чутье не изменяет) —
 Будет летчиком и он!
 И свое припоминая детство,
 Задал я себе вопрос:
 „Может это по наследству
 От меня передалось?“
 Мать свое пророчит сыну:
 — Путь его определен
 (Все покойнее сядишь) —
 Инженером будет он!
 А сынок ей с твердой верой
 Отвечает: — Что гадать!..
 Буду, мама, инженером,
 Но таким,
 Чтобы летать!

Ив. Выходцев

г. Харьков

чтобы настойчиво бороться за массовость авиамодельного спорта, привлечь к нему все новые тысячи и тысячи пионеров и школьников.

Никто не снимал с комитетов ДОСААФ ответственности за состояние авиамодельной работы! Прямой долг организаций Добровольного общества — широко развернуть массовую пропаганду авиамоделизма, готовить кадры инструкторов-общественников, создавать кружки, всеми силами поддерживать и поощрять стремление школьников и пионеров строить и испытывать летающие модели. Успех будет обеспечен, если комитеты ДОСААФ в этом, как и во всех других делах, будут опираться на широкий актив, если они будут проводить авиамодельную работу в контакте с органами просвещения, комсомолом, профсоюзами.

Большую роль в развитии авиамодельного спорта играют аэроклубы и авиатехклубы ДОСААФ. Располагая квалифицированными кадрами, солидной базой, они имеют все возможности привлечь к занятию в кружках строителей «малой авиации» много молодежи, стать подлинными центрами авиамодельной работы. Именно такими центрами и стали Харьковский, Новосибирский аэроклубы, Ленинградский и Алма-Атинский авиатехклубы. Наряду с воспитанием авиамodelистов-спортсменов в этих клубах проявляется большая забота и о росте рядов юных авиаконструкторов. Так, например, благодаря усилиям работников Ленинградского авиатехклуба и дворца пионеров имени А. А. Жданова, работающих в тесном деловом контакте,

в Ленинграде успешно проходят занятия на курсах инструкторов-общественников, создаются все новые кружки, систематически проводятся семинары, сборы, соревнования, технические конференции, в которых принимает участие большое количество юных авиамodelистов. Всяческого поощрения заслуживает опыт Харьковского аэроклуба, организовавшего постоянный лекторий для авиамodelистов.

Однако имеются и такие авиационные учебные организации Общества, которые еще не заняли подобающего им места в борьбе за массовость авиамодельного спорта. Плохо развернута авиамодельная работа в Молотовском, Ивановском, Рязанском, Карело-Финском, Хабаровском и других авиационных и авиационно-технических клубах. Постоянный состав этих клубов не выработал у себя вкуса к пропаганде авиамоделизма в массах молодежи, не заботится о подготовке инструкторов-общественников, о создании новых кружков юных авиаконструкторов.

Недостаточно справляется со своими обязанностями по обобщению технического опыта советских авиамodelистов и Центральная авиамодельная лаборатория (начальник А. Паняев). Оторванность от масс авиамodelистов, неумение оперативно откликаться на запросы юных авиаконструкторов, своевременно удовлетворять эти запросы, — все это приводит к тому, что на местах пока еще очень слабо ощущается существование этой лаборатории. Почти ничего не делает Центральная авиамодельная лаборатория для того, чтобы привлечь к авиамоделизму школьников и пионеров, почти никакой помощи не оказывает она авиамodelистам-новичкам. А почему бы ей, наряду с другими делами, не создать ряд занимательных пособий по авиамоделизму, не позаботиться о том, чтобы облегчить путь к авиамодельному спорту тысячам ребят в городах и селах нашей страны!

Приближается лето — самая благоприятная пора для увлекательных игр, массовых сборов, интересных состязаний юных авиамodelистов. Соревнования в городских парках, на стадионах по бумажным моделям, воздушным змеям и схематическим моделям на розыгрыш специальных призов, сборы-массовки с выездом за город и демонстрацией полета моделей, внутрилагерные и межлагерные очные и заочные соревнования по летающим моделям, командные и личные первенства городов и районов по схематическим моделям, — все эти и им подобные мероприятия помогут нашей детворе провести свой досуг весело и полезно, будут способствовать росту рядов строителей «малой авиации».

Материалы этого номера журнала, посвященные жизни и работе юных авиаконструкторов, также призваны помочь нашим школьникам и пионерам разумно провести летние каникулы, добиться успехов в интересном и увлекательном авиамодельном спорте. Не претендуя на исчерпывающую полноту охвата вопроса, эти материалы тем не менее могут служить подспорьем для инструкторов-авиамodelистов, пионервожатых, для всех тех, кто заботится о развитии массового авиамодельного спорта в нашей стране.

АВИАМОДЕЛИЗМ В ШКОЛЕ

Беседа с заместителем министра просвещения РСФСР Л. В. Дубровиной

XIX СЪЕЗД Коммунистической партии Советского Союза, начертавший величественную программу построения коммунистического общества в нашей стране, поставил задачу введения в средних школах политехнического обучения. Политехническое обучение является важным условием, позволяющим обеспечить учащимся, заканчивающим среднюю школу, возможность свободного выбора профессии.

В успешном решении задач политехнического обучения большая роль принадлежит школам, а также внешкольным учреждениям — станциям юных техников, дворцам и домам пионеров, дворцам культуры, профсоюзным и иным клубам, организациям ДОСААФ, ведущим работу с детьми в разнообразных технических кружках.

Одним из средств, помогающих решению задачи политехнического обучения, является авиамоделизм. Он прочно вошел в быт советской детворы, захватывая и увлекая ее, являясь конкретным проявлением любви подрастающего поколения к нашей авиации.

Подавляющее большинство советских авиамodelистов — это школьники. Авиамоделизм дает им увлекательный, разумный отдых и вместе с тем является полезным занятием. Он помогает школьникам лучше учиться, а некоторым из них и выбрать свой путь в жизни. Занимаясь авиамоделизмом, пионеры и школьники развивают свою творческую инициативу, глубже постигают основы наук и техники, на практике знакомятся с аэродинамикой, теорией полета, конструированием летательных аппаратов. Авиамоделизм помогает школьникам закреплять знания, полученные на уроках физики, математики, геометрии, черчения. Он помогает детям приобретать трудовые навыки, учиться обращаться с инструментом и несложным оборудованием, учит грамотно составлять эскизы и чертежи. Авиамоделизм помогает воспитанию советских патриотов, защитников нашей Родины.

Умело использовать огромный интерес детей к авиамоделизму — обязанность педагогов, пионервожатых, работников детских внешкольных учреждений, клубов, учебных организаций и комитетов ДОСААФ. Минувшие годы дали немало примеров правильного решения этой задачи. Благодаря умелому руководству педагогов и работников авиамodelьных лабораторий многие авиамodelисты-школьники сумели достичь не только заметных успехов в строительстве летающих моделей, но и добиться выдающихся спортивных результатов.

Например, 6 июля 1950 года ученик 9-го класса одной из бакинских средних школ Султан Айнадинов установил всесоюзный и мировой рекорд продолжительности полета модели планера.

Его модель продержалась в воздухе 3 часа 18 минут и 20 секунд. Этот рекорд не превзойден и поныне.

В прошлом году прекрасных результатов добился ученик 9-го класса средней школы № 1 города Тушино Борис Шкурский. Участвуя в III Всесоюзных соревнованиях авиамodelистов-спортсменов, он завоевал звание чемпиона СССР 1953 года по классу радиоуправляемых моделей. В минувшем году школьники-авиамodelисты установили несколько интересных рекордов.

Можно привести много примеров, свидетельствующих о значительных успехах, достигнутых школьными авиамodelьными кружками.

Хорошо работает авиамodelьный кружок Новосибирской средней школы № 91, которым руководит Олег Медведев. Кружок существует уже три года. За это время дети хорошо освоили авиамodelьную технику, построили ряд моделей, с которыми успешно выступали на соревнованиях. Сейчас 20 членов кружка строят разнообразные модели — схематические, резиномоторные и с бензиновыми двигателями.

Авиамodelизмом увлекаются не только мальчики, но и девочки. В Магнитогорской средней школе № 5 авиамodelьным кружком руководит ученица выпускного класса Валя Ефимова. В этом кружке занимаются 15 девочек.



Чемпион СССР 1953 года по радиоуправляемым моделям Борис Шкурский.

Занятия ведутся в двух группах: одна строит схематические модели, другая — фюзеляжные.

В Биробиджанской средней школе № 12 кружком авиамodelистов руководит бывший ученик этой школы Олег Хлыбов. Сейчас кружок состоит из трех групп. Одна из них работает по программе третьего года занятий, другая — по программе второго года, а организованная прошлой осенью — по программе первого года занятий. Помимо авиационных моделей члены кружка строят приборы для физического кабинета школы.

Немало юных авиамodelистов есть и в сельских школах. На хорошем счету — авиамodelьный кружок Александровской семилетней школы Убинского района, Новосибирской области. Им руководит преподаватель физики т. Литвинов. Учителя отмечают, что занятия в кружке повысили успехи школьников по физике, математике, черчению.

Большую работу с авиамodelистами-школьниками ведут областные станции юных техников.

Заслуживает быть отмеченной Кировская областная станция юных техников. Руководитель авиамodelьной лаборатории этой станции т. Шибапов много внимания уделяет подготовке кадров инструкторов авиамodelьных кружков. До сих пор подготовка таких кадров является самым узким местом школьного авиамodelизма. Поэтому правильно поступили в г. Кирове, организовав с помощью местного педагогического института специальные курсы инструкторов школьных авиамodelьных кружков. С начала зимы на этих курсах занималось 15 студентов института. Окончив курсы, они приступили к работе в школьных авиамodelьных кружках. Внимание к подготовке кадров инструкторов дало свои плоды: в Кировской области сейчас около 2,5 тыс. авиамodelистов.

Интересен опыт Новосибирской областной станции юных техников, которой руководит т. Кузнецов. При станции уже в течение нескольких лет работает заочный клуб юных авиамodelистов. С учителями физики и пионерскими вожатыми станция систематически проводит семинары по авиамodelизму. В помощь инструкторам кружков издаются методические материалы — листовки, плакаты, брошюры с чертежами моделей. Станция ведет широкую массовую работу — организует соревнования, выставки, встречи авиамodelистов с летчиками, конструкторами и другими известными людьми советской авиации. Такие же заочные клубы успешно работают в Московской, Свердловской, Ивановской и некоторых других областях.

Однако в ряде областей работа с авиамodelистами-школьниками оставляет желать много лучшего. Так, например, во многих школах Курской и Мурманской областей нет кружков авиамodelи-

стов. Главной причиной неудовлетворительного состояния школьного авиамоделизма в этих областях является полное невнимание к подготовке кадров инструкторов.

Работники органов просвещения этих областей не заботятся о создании школьных авиамodelных кружков, не беспокоятся о подготовке кадров инструкторов. Все это приводит к тому, что авиамоделизм в этих областях развивается слабо.

Серьезного упрека за недостаточное внимание к развитию массового авиамоделизма, за слабую подготовку кадров инструкторов, за незначительное количество школьных кружков заслуживают и многие местные комитеты ДОСААФ. Работники этих комитетов совершенно неправильно считают, что их дело — заниматься только авиамodelистами-спортсменами, и поэтому они стремятся отгородиться от авиамodelистов-школьников. Между тем воспитание юных авиамodelистов, организация учебной и спортивной работы среди них, подготовка инструкторов — это прямое дело комитетов ДОСААФ, а не только органов просвещения. Если не работать со школьниками, откуда же будут браться в дальнейшем квалифицированные спортсмены?

Приближающийся период летних школьных каникул и пионерских лагерей должен быть использован для всемерного развития массового авиамodelизма. В летнее время нужно больше внимания уделять массовой работе на открытом воздухе.

Зимой главной формой работы с авиамodelистами являются учебные занятия в кружке. Летом же центр тяжести следует перенести на организацию массовых спортивных мероприятий, охватывающих весь пионерский отряд, весь лагерь, как загородный, так и городской. Создавать в лагерях кружки, работающие по учебным программам 1, 2, 3 и 4-го годов занятий, нецелесообразно. Это — зимняя форма работы. Летом надо применять другие, более подвижные формы практической работы, избранные с точным учетом срока пребывания детей в лагерях, а также возрастных особенностей и степени подготовки юных авиамodelистов. Надо шире популяризировать простейшие модели, больше работать с детьми младших возрастов, чтобы обеспечить за их счет приток новых участников школьных кружков.

Для начинающих авиамodelистов, ожидающих поездки в лагерь или уже вернувшихся из него, можно рекомендовать ежемесячные соревнования в городских парках и на стадионах. Соревнования устраиваются по бумажным моделям, воздушным змеям и шарам, а также по схематическим моделям на розыгрыш специальных призов, устанавливаемых для городских лагерей и посетителей парков.

Школьники, уже выехавшие в лагерь, могут изготовить простейшие модели из

полуфабрикатов с тем, чтобы быстро принять участие в массовых играх и запусках моделей, а также во внутрилагерных и межлагерных очных и заочных соревнованиях на первенство школы, лагеря. Такие соревнования следует проводить по определенным типам моделей для каждой смены отдыхающих школьников. Летом проводятся также командные и личные первенства городов и районов по схематическим моделям для отбора участников областных (краевых) соревнований. Организаторам всех этих соревнований следует помнить, что советский авиамodelизм должен быть подлинно массовым. Поэтому нужно стремиться привлечь к нему возможно более широкие массы детей.

Организация встреч со знатыми деятелями авиации, экскурсии на аэродромы, в аэроклубы, авиатехклубы и на планерные станции, проведение празднования Дня Воздушного Флота, демонстрация полета летающих моделей — все это, безусловно, также представит значительный интерес для юных любителей авиации.

Важным делом для авиамodelистов второго года занятий является сдача норм на спортивные разряды. Классификационные соревнования для сдачи этих норм проводятся весь год, но, естественно, особенно интенсивно они будут проводиться летом. В летние месяцы для авиамodelистов второго года занятий организуется также розыгрыш лично-командного первенства городов, районов, областей (краев) и республик.

Авиамodelистам третьего и четвертого годов занятий также целесообразно использовать летние каникулы для сдачи норм на спортивные разряды. Это может быть сделано на классификационных и долгих соревнованиях. В летний период старшие авиамodelисты-школьники участвуют в розыгрыше лично-командного первенства городов, районов, областей (краев) и республик. Авиамodelисты-школьники, достигшие 17 лет, допускаются к участию в соревнованиях авиамodelистов-спортсменов, проводимых комитетами ДОСААФ.

Все эти соревнования, устанавливаемые в поле, в лагере, будут содействовать не только политехническому обучению школьников, но и их физическому развитию, здоровому отдыху детей.

Организуя авиамodelистов пионерского лагеря, ни на минуту нельзя упускать из поля зрения воспитательной работы с ними. Надо систематически рекомендовать авиамodelистам литературу о великих русских ученых в области авиации, о подвигах советских летчиков в дни Великой Отечественной войны, о роли авиации в развитии народного хозяйства, культуры, подбирать школьникам популярные газетные и журнальные статьи на эти темы. Целесообразно организовать обсуждение некоторых материалов, публикуемых печатью, а также проводить просмотры

кинокартин, посвященных советской авиации.

Необходимо остановиться на вопросе о всесоюзных соревнованиях авиамodelистов-школьников. Практика подсказывает, что нельзя давать слишком большой нагрузке младшим авиамodelистам-школьникам. Поэтому такие соревнования целесообразно проводить не очно, а заочно. Для этого юным авиамodelистам будет достаточно принять участие в республиканских соревнованиях, которые одновременно будут являться и всесоюзными заочными соревнованиями авиамodelистов-школьников. Конечно, необходимо одновременно создать Оргкомитет соревнований. В него могут войти представители ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ, ВЦСПС и Министерств просвещения союзных республик. Желательно, чтобы Оргкомитет был постоянно действующим органом. Он будет вырабатывать положение о соревнованиях, посылать своих представителей на местные соревнования, подводить итоги республиканских соревнований, награждать победителей.

Таких всесоюзных заочных соревнований авиамodelистов-школьников прежде не проводилось. Было бы очень хорошо, если бы их удалось организовать еще в текущем году.

Приближающееся лето должно быть умело использовано для еще более широкого развития авиамodelизма среди школьников. Чтобы добиться этого, необходимо теперь же позаботиться о подготовке инструкторов-авиамodelистов из числа учителей и пионерских вожатых. Этим надо заняться органам Министрства просвещения и организациям ДОСААФ на предстоящих в апреле-мае семинарах пионервожатых, а также на специальных десятидневных курсах при станциях юных техников, дворцах и домах пионеров. Заслуживает внимания опыт Ленинградского дворца пионеров. Здесь создан пионерский актив, из которого готовятся кадры инструкторов-авиамodelистов. В минувшем году в пионерских лагерях было более ста таких пионеров-инструкторов.

Большое значение имеет также правильная организация судейства на соревнованиях. Нельзя забывать, что их участники — не спортсмены, а дети. Поэтому не все правила, разработанные для авиамodelистов-спортсменов, пригодны для соревнований авиамodelистов-школьников. Правильное, нелицеприятное судейство, объективная оценка достигнутых школьником результатов — важное условие развития массового авиамodelизма.

Надо использовать приближающееся лето для самого широкого развития авиамodelизма среди школьников. Органы Министерства просвещения, комсомольские организации, комитеты ДОСААФ, профсоюзы должны помочь практическому претворению в жизнь боевого лозунга советских авиамodelистов: «Каждой школе — авиамodelный кружок!»



НАВСТРЕЧУ ПИОНЕРСКОМУ ЛЕТУ

И В ОДНОЙ стране мира нет такой заботы о детях, как в нашем Советском государстве. Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют неустанную заботу об улучшении обучения и воспитания подрастающего поколения, о том, чтобы оно росло культурным, здоровым, физически закаленным.

Советское правительство ассигнует огромные средства на школьное строительство. Только в послевоенные годы в нашей стране построены тысячи новых школьных зданий. В распоряжение советской детворы предоставлены многочисленные дома и дворцы пионеров, технические станции, станции юных натуралистов, санатории, спортивные площадки, стадионы, парки и сады.

Коммунистическая партия и Советское правительство создают все условия для разумного отдыха советских детей. В прошлом году в стране было свыше 12,5 тыс. загородных и городских пионерских лагерей, тысячи колхозных и межколхозных лагерей, сводных пионерских дружин и туристских лагерей, в которых отдыхали миллионы школьников. Комсомольские и пионерские работники, учителя и врачи, работники внешкольных учреждений и профсоюз, спортсмены и активисты ДОСААФ участвуют в организации досуга наших школьников.

Через полтора-два месяца в школах

И. Андреев,
зам. зав. отделом по работе
среди школьной молодежи и пионеров
ЦК ВЛКСМ

закончится учебный год. На лето миллионы ребят выедут в пионерские лагеря, количество которых по сравнению с прошлым годом значительно увеличивается.

Веселые пионерские сборы, походы по родному краю, экскурсии в колхозы, увлекательные спортивные соревнования, постройка и запуск авиационных моделей, праздники юных авиаконструкторов и юных техников, — богата интересными и полезными делами жизнь пионерских отрядов и дружин в лагерях.

Забота о разумном отдыхе детей в летнее время — кровное дело комсомольских организаций. Вместе с органами народного образования они призваны взять под свой контроль работу пионерских лагерей, домов пионеров и других внешкольных учреждений, оживить и улучшить их деятельность, всемерно содействовать коммунистическому воспитанию подрастающего поколения.

Все более широкое распространение получает авиамodelьная работа в лагерях и сводных пионерских дружинах. Строя модели самолетов, школьник овладевает навыками конструирования, детально знакомится с устройством самолета, планера, авиамотора, с назва-

ниями их частей и агрегатов; он учится чертить, работать различными инструментами. А запуская летающие модели, юный авиаконструктор познает основы теории полета, основы аэродинамики. Авиамodelизм прививает любовь к авиации, способствует воспитанию у ребят таких качеств, как воля, организованность, настойчивость в достижении поставленной цели.

Заслуживает внимания инициатива многих комсомольских комитетов, пионервожатых, инструкторов-общественников в организации летнего отдыха детей, в руководстве их техническим творчеством. Сошлемся для примера на пионерский лагерь «Сосновый бор» в Киевской области. В прошлом году здесь проводилась большая воспитательная работа, способствовавшая укреплению здоровья детей, привитию им необходимых навыков, расширению их кругозора. Горком комсомола своевременно подобрал в лагерь пионерских вожатых, инструкторов-авиамodelистов, физкультурных работников, которых хорошо проинструктировал. С пионерами проводились беседы о родной Коммунистической партии, о комсомоле, о нашей доблестной Советской Армии и ее авиации, о жизни нашей страны, а также много бесед на технические темы — о радиолокации, реактивной технике, парашютных прыжках и т. д.

С большим интересом ребята занимались в лагере авиамodelизмом. Они сделали воздушный шар, парашют, модели самолетов, а также построили различные приборы для школьных физических кабинетов. Популярностью здесь пользовались показательные запуски авиамodelей, в которых участвовали десятки ребят. Организаторами этих мероприятий были пионервожатые, инструкторы-общественники.

Отрадно то, что немало пионеров, впервые приобщившихся в лагере к авиамodelизму, ныне активно работают в авиамodelьных кружках при школах и домах пионеров.

Широко практикуются соревнования авиамodelистов пионерских лагерей, являющиеся средством пропаганды авиамodelьного спорта. В Московской области, скажем, стало традицией ежегодно проводить заочные соревнования авиамodelистов на первенство пионерских лагерей. Здесь добиваются того, чтобы во всех лагерях — загородных и городских — создать условия для плодотворной работы юных авиаконструкторов. С помощью комсомольских организаций и коллективов ДОСААФ заблаговременно подбираются инструкторы-общественники, призванные направлять техническое творчество ребят. Например, в некоторых городских лагерях при школах Московской области прошлым летом ребята учились слесарному и токарному делу, сооружали модели самолетов, построили также несколько приборов для школьных физических кабинетов.

Готовясь к пионерскому лету, комсомольские комитеты обязаны использо-



Ученик 7 класса 426 школы г. Москвы Юра Клякин и ученик 7 класса 416 школы Алеша Воронин (слева) строят модели. Справа — руководитель авиамodelьной лаборатории А. М. Ермаков.

вать ценный опыт, который накоплен в организации авиамodelьной работы в лагерях. Мы имеем все возможности образцово поставить авиамodelьное дело во всех лагерях и сводных пионерских дружинах.

Каждый день в пионерском лагере должен быть заполнен интересными делами, которые дадут ребятам полезные практические навыки, помогут им заниматься конструкторской работой, спортом, закалять себя. Следует устраивать экскурсии на места исторических сражений Советской Армии, на аэродромы аэроклубов ДОСААФ, организовывать встречи с героями-летчиками, авиационными спортсменами, соревнования авиамodelистов, радиолюбителей и т. д. Все это обогащает жизнь пионерских лагерей, делает ее интересной и увлекательной.

Постоянную помощь лагерям, особенно сельским, в развитии авиамodelьного спорта должны оказывать дома и дворцы пионеров, технические станции. К сожалению, коллективы некоторых внешкольных учреждений, особенно летом, работают еще неудовлетворительно, безинициативно, не умеют заинтересовать детей, вовлечь их в активную творческую самодеятельность. Происходит это потому, что не учитываются разносторонние запросы и интересы детей. В некоторых домах пионеров не уделяется должного внимания авиамodelизму. А там, где и созданы авиамodelьные кружки — их работа ограничивается стенами дома пионеров. Задача работников внешкольных учреждений — активно пропагандировать авиамodelьный спорт в школах, в загородных, городских и сельских пионерских лагерях, принимать участие в подготовке инструкторов-общественников, в проведении лагерных авиамodelьных соревнований, выезжать на места с авиамodelьными передвижками и т. д.

Надо заранее подобрать и подготовить для лагерей общественных инструкторов. Об этом должны, прежде всего, позаботиться комсомольские комитеты совместно с органами народного образования, профсоюзами, спортивными обществами и организациями ДОСААФ. Широкого распространения достоин опыт успешной совместной работы Ленинградского авиатехклуба ДОСААФ и дворца пионеров по подготовке инструкторов-общественников авиамodelьного спорта. Заслуживают также внимания и специальные лагеря авиамodelистов-старшеклассников. В прошлом году такой лагерь был создан в Николаевской области, Украинской ССР. Здесь готовили инструкторов-общественников для руководства авиамodelьной работой.

Нужно уже сейчас продумать все детали летней работы с детьми: определить сеть загородных, городских, межколхозных пионерских лагерей, проявить заботу о своевременном их оборудовании, о необходимых материалах для технического творчества ребят и т. д.

Успешная воспитательная работа с детьми летом, особенно развитие авиамodelьного спорта могут быть обеспечены совместными усилиями комсомольских организаций, органов народного образования, профсоюзов, спортивных обществ и организаций Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

ВО ДВОРЦЕ ПИОНЕРОВ г. УЛЬЯНОВСКА

В кружках авиамodelьной лаборатории дворца пионеров города Ульяновска с большим увлечением работают десятки школьников. Вот они собрались в светлой, просторной мастерской. У каждого — свое рабочее место. Все, что ребята строят — схематические модели самолетов, планеров, — будет испытываться летом, на соревнованиях.

... Над большим листом бумаги склонился Георгий Егоров — ученик 9-го класса 38-й Ульяновской школы. Он проверяет чертежи, что-то подсчитывает... Георгий делает радиоуправляемую модель самолета. Фюзеляж уже готов, подходит к концу изготовление крыльев и шасси. Но впереди еще много работы: нужно установить двигатель, радиоаппаратуру, смонтировать и отрегулировать все части модели.

Юноша полон творческих планов. Он хочет построить модель вертолета.

Опытный авиамodelист делится с товарищами „секретами“ своего конструкторского мастерства: помогает младшим школьникам Коле Шенцову, Павлику Иванову и Толе Истомину строить модели, терпеливо объясняет им, как и что лучше сделать.

Инструкторы-авиамodelисты воспитывают у кружковцев любовь к труду, настойчивость в достижении поставленной цели, чувство товарищеской взаи-

помощи. Перед тем, как приступить к постройке модели, каждый авиамodelист на собрании кружка защищает проект своей конструкции. С докладами на таких собраниях в этом году выступили Георгий Егоров, Владимир Олин, Виктор Аполлонов, Борис Брюхов и другие. В ходе обсуждения вносятся предложения, как улучшить ту или иную конструкцию.

Юные авиаконструкторы дворца пионеров в этом году уже построили 14 фюзеляжных моделей.

— Целая эскадрилья! — смеясь, говорит нам кружковец Боря Брюхов.

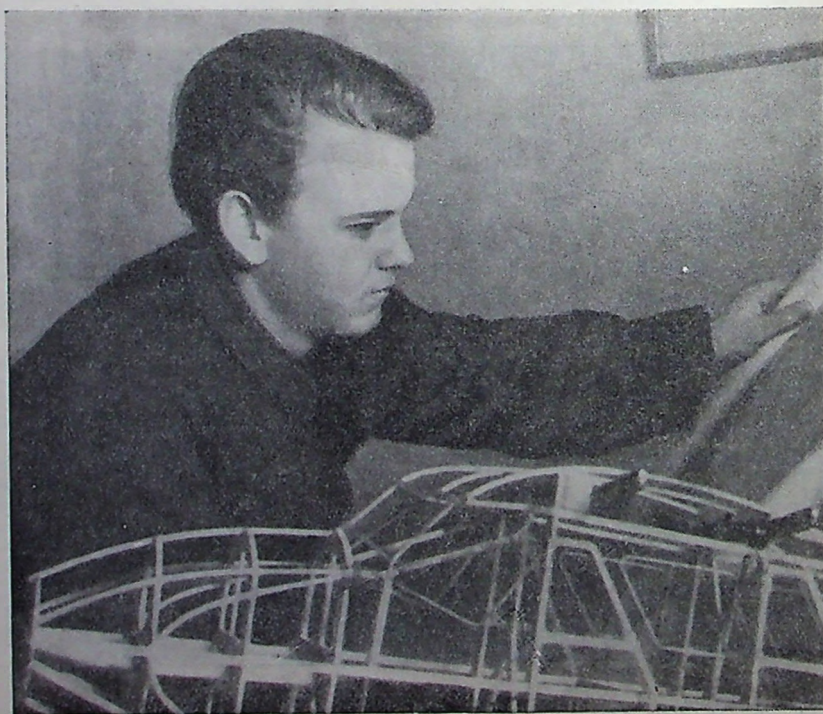
— В этой „эскадрилье“ и мой „самолет“ есть — Як-18, — с гордостью рассказывает Боря.

Недавно в гостях у школьников побывал офицер.

— А! Валентия Семин! Уже лейтенант! — радостно приветствовали гостя товарищи. А давно ли Валентий Семин с увлечением занимался авиамodelизмом в Ульяновском дворце пионеров! Теперь он — летчик. Свою судьбу с авиацией связали и многие другие воспитанники авиалaborатории Ульяновского дворца пионеров.

Юные авиаконструкторы города, в котором родился В. И. Ленин, готовятся к новым встречам, соревнованиям, к борьбе за новые достижения в авиамodelьном спорте.

С. Наволодский



Ученик 9 класса 38 средней школы г. Ульяновска Георгий Егоров в авиамodelьной лаборатории Дворца пионеров.

АВИАМОДЕЛЬНАЯ РАБОТА В ПИОНЕРСКОМ ЛАГЕРЕ

Н. Папкевич,

инструктор-авиамodelист Ленинградского авиатехклуба ДОСААФ

В. Скобельцын,

педагог авиасектора Ленинградского дворца пионеров имени
А. А. Жданова

МОДЕЛЬ САМОЛЕТА, будто управляемая опытным пилотом, совершает взлет. Удаляясь от старта, она кругами набирает высоту. Затем, развернувшись строго против ветра, планирует и приземляется на три точки. Понаблюдайте за юным авиаконструктором. Как волнуется он при полете своей модели — ведь все до мельчайшего винтика сделано его руками.

— Хорошо, Саша, — слышит авиамodelист одобрительные возгласы своих товарищей...

Шумно на стартах летающих моделей в пионерском лагере. Вот взмывают воздушные бумажные шары. Чуть поодаль слышен треск крохотных двигателей — это производят запуск моделей самолетов с бензиновыми моторчиками. Ребята с увлечением испытывают свои конструкции. Им надолго запомнятся соревнования авиамodelистов на звание чемпиона пионерского лагеря, полет первой модели.

Лето — самая хорошая пора для развития авиамodelного спорта

Особенно большие возможности для массовой авиамodelной работы созданы в пионерских лагерях. Полеты летающих моделей на празднике открытия лагеря, игры-соревнования, показательные запуски моделей юных конструкторов, беседы на авиационные темы — все это должно быть подчинено одной цели — пробудить у ребят интерес к авиамodelизму, помочь им стать активными юными авиаконструкторами.

В течение месяца хорошо бы научить младших школьников строить самые простые летающие модели и основам их регулировки и запуска. Старшие же школьники, которые ранее занимались авиамodelизмом, сообразно их способностям и практическим навыкам должны получать от инструктора задания на постройку моделей.

Ребята могут сооружать схематические модели планеров и самолетов из наборов полуфабрикатов или по чертежам: воздушные шары из бумаги, кордовые модели с компрессионными моторчиками. Хорошую летнюю погоду необходимо использовать для тренировки и запусков моделей и совершенствования спортивного мастерства.

Важно так организовать дело, чтобы уже на первом лагерном празднике ребята демонстрировали свои модели са-

молетов, воздушные змеи и воздушные шары.

Вот, например, как был отмечен авиамodelистами праздник открытия пионерского лагеря завода «Электросила».

С помощью активистов инструктор С. Ртищев сделал «воздушный почтальон», а младшие школьники построили разноцветные парашютки и бумажные модели планеров.

Наступил день праздника. Погода выдалась ветреная. Из-за деревьев по едва заметной проволочке катится парусная тележка. Она направляется к вершине высокого дерева, стоящего на краю площадки. В двух-трех метрах от макушки дерева от тележки отделяется несколько комочков. Еще несколько секунд, и комочки развернулись — ребята увидели разноцветные парашютки.

Паруса на тележке сложились, и она быстро покатила обратно в лесок. Но

вскоре тележка опять появилась. На этот раз она привезла и сбросила целую «эскадрилью» маленьких самолетиков. Умелые авиамodelисты были награждены бурными аплодисментами всех присутствующих.

В дальнейшем ребята этого лагеря построили воздушный змей, шары из бумаги и много других летающих моделей, демонстрировавшихся на соревнованиях.

Хорошо продуманные и умело проведенные соревнования являются замечательным действенным средством пропаганды авиамodelного спорта. К сожалению, не везде это учитывают. Прошлым летом в пионерлагере фабрики имени Петра Анисимова инструктор В. Артишев построил с ребятами много моделей, однако, ни с одной из них школьникам не разрешили участвовать в соревнованиях, так как здесь почему-то решили экспонировать эти модели на выставке... в городе. Ребята да и сам инструктор остались недовольны работой в лагере.

Практика показывает, что в тех лагерях, где систематически устраиваются соревнования, к авиамodelному спорту приобщается все больше и больше ребят. Например, инструктор-авиамodelист пионерского лагеря Кировского завода В. Жельман прошлым летом привлек в ряды юных авиаконструкторов десятки школьников. Соревнования авиамodelистов здесь превращались в праздник всего лагеря. Проводить соревнования активно помогали пионервожатые, физкультурный работник. В лагере учились и фиксировались полеты моделей. Это повышало интерес ребят к авиамodelизму.

Второй год в пригородах Ленинграда, где расположено много пионерских лаге-

АВИАМОДЕЛИСТ

М. Кусургаев

Подуспел весенние дороги
К Первомайским праздникам апрель.
За селом мальчишка босогогий
Запускает планера модель.

Оп пад ней вознялся две неделл,
Доставал фанеру, планки, клей,
Засыпая, думал о модели,
Просыпался с мыслями о пей.

И мечта украдкой приходила
В дерзкие мальчишеские свы:
Будто бы ракету смастерил он
Для полетов смелых до Луны.

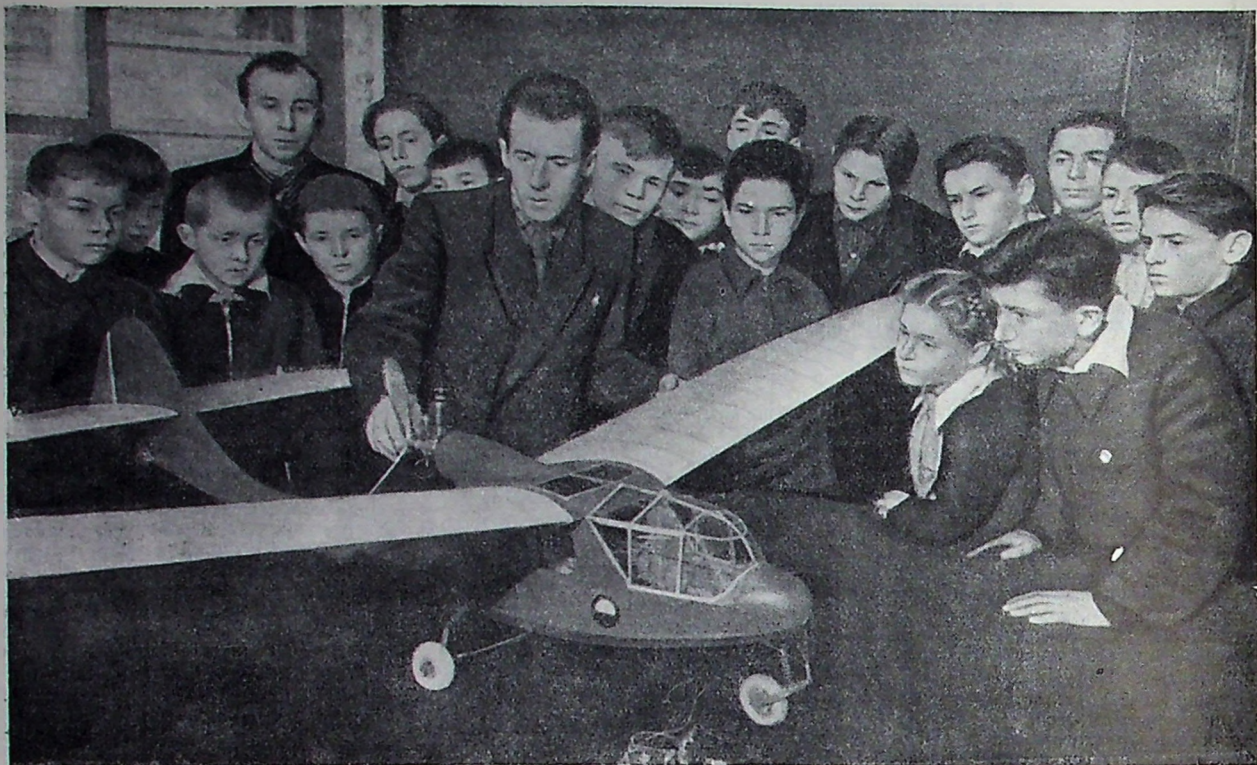
Мать порой с укором замечала,
Что порядка в доме больше нет,
Что, увлекшись планером, бывало
Забывал сынишка про обед.

А друзья-ребята, вечерами
Забегая планер посмотреть,
Удивленно трогали руками:
„Неужели может полететь?“

Липы пад рекой зазеленели,
Школу в цвете яблоны не узнать.
Вот уже и срок пришел модели
Испытанье первое держать.

Мальчуган проверил планер строго
Перед тем, как выпустить в полет...
Оп сейчас волнуется немного,
Будущий прославленный пилот.

Даль под вешним солнцем золотится,
Ветер свежий кудри шевелит,
А модель, как сказочная птица,
В светлое грядущее летит.



Ленинградский авиационно-технический клуб ДОСААФ провел общегородской слет авиамоделлистов, на котором были подведены итоги спортивной работы. На снимке: А. А. Эрлер — руководитель кружка авиамоделлистов дворца пионеров имени А. А. Жданова, демонстрирует модель самолета, управляемую по радио.

Фото П. Федотова (ТАСС)

рей, практикуются и кустовые личностно-командные соревнования, в которых обычно участвуют авиамоделлисты восьми-десяти лагерей. Лагерные команды выступают с определенными типами моделей. Например, на Сиверских кустовых соревнованиях каждая команда состояла из пяти авиамоделлистов, демонстрировавших парашют с самопуском, бумажную модель планера, модель вертолета «муха», схематическую модель самолета, схематическую модель планера. Результаты командного первенства подводились по олимпийской системе, а личного первенства — по абсолютным показателям каждого типа моделей и каждого вида испытаний, т. е. по продолжительности и дальности полета.

Не менее интересным событием в жизни авиамоделлистов являются заключительные общекустовые спортивные праздники, которые обычно проводятся в конце лагерной смены. К этим праздникам ребята готовят модели с расчетом и на ветреную и на тихую погоду. Здесь и воздушные змеи, и шары, и схематические модели, и кордовые бензиномоторные.

Успех дела зависит от инструктора-общественника. Чем инициативнее инструктор-общественник, тем больше ребят занимается авиамоделлизмом. Этому помогает и привлечение широкого общественного актива, объединенного в авиа-

моделльных секциях при комитетах и клубах ДОСААФ.

Авиамоделльная секция Ленинградского авиатехнического клуба ДОСААФ и Ленинградский дворец пионеров накопили немалый опыт подготовки инструкторов-общественников к работе в лагерях. Готовиться к лагерному периоду мы начинаем осенью. В октябре в авиатехническом клубе начинают работать курсы инструкторов. Курсантами являются авиамоделлисты — ученики 7—8-го классов средней школы. Занятия проводятся два раза в неделю по программе инструкторов 3-го класса. Одновременно активисты авиамоделльной секции А. Эрлер, А. Кузнецов, Н. Дмитриев, Т. Полонская руководят занятиями на семинарах, в программе которых основное место занимает практика работы инструктора в пионерском лагере. Педагоги обеспечивают специальными методическими разработками.

В апреле будущие инструкторы сдают экзамены специальной комиссии, которую возглавляет начальник авиатехнического клуба.

Авиамоделльная секция уже подготовила около 250 инструкторов.

В помощь инструкторам авиатехнического клуба совместно с дворцом пионеров изготвили различные методические пособия. Большим тиражом изданы чертежи-плакаты по простейшим моделям. Укомплектова-

ны библиотечки для авиамоделлистов лагерей.

На семинарах начальников пионерских лагерей и старших пионервожатых, которые состоятся в апреле, члены авиамоделльной секции авиатехнического клуба прочитают лекции о работе авиамоделлистов в лагере. Эти лекции будут сопровождаться показательными полетами моделей.

Отправив молодых инструкторов в пионерский лагерь, авиамоделльная секция не прекращает с ними живой связи. Она оказывает им постоянную помощь: организует консультации, показательные занятия методистов, очно-заочные соревнования авиамоделлистов пионерских лагерей и т. п. В пригороде Ленинграда — Сиверской — дворец пионеров создает методический центр, призванный оказывать помощь молодым инструкторам-общественникам.

Инструкторы-общественники, возвратившись из лагерей, отчитываются перед авиамоделльной секцией за свою работу. Секция изучает и обобщает их опыт.

Из года в год растет количество авиамоделлистов в ленинградских пионерских лагерях. Если, скажем, в 1950 году в лагерях было всего около 500 авиамоделлистов, то в 1953 году их уже насчитывалось 15 тысяч.

В этом году авиамоделлистов будет еще больше.

г. Ленинград.

МОРАЛЬНЫЙ ОБЛИК СОВЕТСКОГО АВИАЦИОННОГО СПОРТСМЕНА

Обсуждаем статью Героя Советского Союза Н. Каманина, опубликованную
в № 10 журнала «Крылья Родины» за 1953 год

О ДРУЖБЕ И ТОВАРИЩЕСТВЕ

Замечательными качествами советских спортсменов являются дружба и товарищество. То, какое значение имеют эти качества для достижения успехов в труде и учебе, я хочу показать на примерах работы авиамоделистов нашего авиаотряда.

Как-то алма-атинскому спортсмену Павлу Горынину довелось увидеть полет модели, управляемой по радио. Зрелище захватило его и побудило заняться этим сложным видом авиамодельного спорта. Горынин поделился своими замыслами с Петром Величковским, специалистом по радиотехнике, и друзья сообща принялись за дело.

Вначале было очень трудно. Часто испытания заканчивались полной катастрофой, и друзья возвращались домой, неся в руках жалкие остатки модели. Но спортсмены были настойчивы: потерпев неудачу, они упорно принимались за новые поиски. Вот тут и сказалась сила дружбы и взаимопомощи: она помогла им добиться успеха. На Вторых всесоюзных авиамодельных соревнованиях радиоуправляемая модель, сконструированная друзьями, установила три мировых рекорда — скорости, продолжительности и высоты полета. Впоследствии они добились еще более высоких спортивных результатов.

В настоящее время два друга не прекращают совершенствовать свое мастерство. Свои знания в радиотехнике Величковский передает Горынину, и сейчас тот уже сам строит радиоаппаратуру для модели. Под руководством Величковского в авиаотряде работает целая группа авиамоделистов, строящих радиоуправляемые модели.

Систематически делится своими знаниями с молодежью и Павел Горынин. Среди его воспитанников — казах Алтай Субхамбердин. В недавнем прошлом новичок-авиамоделист, теперь он — активный инструктор-общественник и хопонский спортсмен, обладатель республиканского авиамодельного рекорда. Руководимый Субхамбердиным авиамодельный кружок в 18-й казахской школе — один из лучших в г. Алма-Ате. Кружковцы приобрели уже немалый опыт в конструировании и постройке моделей и делают им не только со своими соотечественниками, но и с болгарскими, румынскими, чехословацкими юными авиамоделистами.

Примеры дружбы и товарищества наших авиамоделистов можно умножить. Когда однажды в наш город приехали новосибирские строители «малой авиации», они сочли своим долгом поделиться с алма-атинскими коллегами всем

тем, что приобрели настойчивыми поисками и кропотливым трудом. Вот тогда-то авиамоделист-школьник Юрий Иванов и научился некоторым особенностям в конструировании крыла, повысил культуру отделки модели. Но разве мог Иванов ограничиться тем, что почерпнул лично для себя кое-что полезное у новосибирцев? Конечно, нет. Первой же его мыслью было — передать свои знания товарищу. И вот Иванов рассказы-

вает обо всем, что знает, своему другу Юрию Кулькину. Иванов и Кулькин соревнуются между собой, но в тайне друг от друга ничего не держат, а наоборот, стремятся помочь один другому в чем только могут. И результат получается замечательный: они оба — в числе передовых, их модели — одни из лучших в городе.

М. Шнырев,
начальник Казахского республиканского авиаотряда

г. Алма-Ата

ПРОТИВ ЗАЗНАЙСТВА

В статье Героя Советского Союза Н. Каманина указывается на то, что зазнайство является опаснейшим врагом спортсмена и приводит к снижению мастерства, к спортивным поражениям, к потере тех благородных черт, которые отличают представителей советского авиационного спорта.

О том, что это действительно так, свидетельствуют многочисленные примеры, в том числе результаты, достигнутые командой Москвы на III Всесоюзных соревнованиях авиамоделистов-спортсменов. Эта команда состояла из одного абсолютного мирового рекордсмена, четырех мировых рекордсменов и одного чемпиона СССР. И тем не менее она заняла только пятое место, а отдельным членам команды пришлось довольствоваться еще более низкими показателями.

Члены московской команды ехали на соревнования, как следует не подготовившись, твердо уверовав в легкую победу. Они считали, что их бывшие заслуги окажут решающее влияние на исход спортивной борьбы. Соревнования же, наоборот, показали, что успех зависит от повседневной, кропотливой работы и завоевывается теми, кто проявляет подлинную волю к победе.

Излишняя самонадеянность, отсутствие сплоченности не могли не сказаться на результатах спортсменов московской команды. Так, например, на соревнованиях парящих моделей с механическими двигателями абсолютный мировой рекордсмен Г. Любушкин смог занять лишь... девятое место. Нулевую оценку по радиоуправляемым моделям получил мировой рекордсмен С. Башкин. Значительно ниже своих возможностей выступал такой известный авиамоделист, как Н. Батулов и другие.

Приведенные примеры свидетельствуют, что опытные, заслуженные спорт-

смены не имеют права снижать требовательность к себе, а наоборот, должны постоянно стремиться к новым достижениям. Другая, не менее важная, обязанность мастеров — передавать свой опыт молодым, использовать все возможности для пропаганды авиационного спорта в массах.

К сожалению, и эта обязанность зачастую некоторыми спортсменами не выполняется. Характерный случай произошел недавно с таким опытным авиамоделистом-спортсменом, как П. Смирнов. Тов. Смирнов очень удачно выступал на последних Всесоюзных соревнованиях и завоевал почетное звание чемпиона СССР 1953 года по парящим моделям с механическим двигателем. Естественно, что многие молодые авиамоделисты Москвы пожелали встретиться с П. Смирновым, перенять его опыт. Тов. Смирнов был приглашен на городской слет авиамоделистов. Чемпион обещал прийти, предупредив, что опоздает на 30 минут. Но напрасно ждали московские юные авиамоделисты выступления т. Смирнова. Он так и не появился. Чем, как не зазнайством, можно объяснить этот факт?

Советский народ, Коммунистическая партия заботятся о том, чтобы наши авиационные спортсмены имели все необходимое для достижения новых высот спортивного мастерства. В ответ на эту заботу советские летчики, планеристы, парашютисты, авиамоделисты обязаны работать еще лучше, требовательнее относиться к себе, не успокаиваться на достигнутых успехах, настойчиво бороться за новые победы нашего авиационного спорта.

П. Павлов,
зав. авиамодельной лабораторией
Московского городского дома пионеров

Моим юным друзьям

С. Лавочкин,
конструктор самолетов,
Герой Социалистического Труда,
лауреат Сталинской премии



Авиамodelный спорт в нашей стране давно зарекомендовал себя, как хорошая школа для будущих самолетостроителей.

Быстро развивается советская авиационная техника. Наши

самолеты становятся все совершенней, огромными стали скорость и высота их полета.

Самолеты, которые придется конструировать и строить будущим самолетостроителям — теперешним авиамоделистам, — будут еще более сложными и совершенными, чем современные машины. Юные авиаконструкторы должны помнить об этом, работая над своими моделями. Постепенно переходя от простейших моделей к более сложным, они обязаны непрерывно пополнять свои знания, неустанно совершенствовать спортивное мастерство.

Знакомство с элементами аэродинамики помогает улучшить летные качества модели. Стремление всемерно облегчить модель приучит авиамоделиста тщательно продумывать способы сокращения веса деталей, бороться за минимальный вес конструкции.

Изучение основ аэродинамики поможет авиамоделисту и в школьных занятиях.

Юные авиамоделисты должны показывать пример в учебе, хорошо знать математику и физику.

Изобретательность и мастерство, выработанные школьником в авиамodelном кружке, дадут богатые плоды в дальнейшем — при конструировании и постройке самолетов и авиационных двигателей.

В этом направлении и должны, по моему мнению, работать наши авиамоделисты.

Желаю юным авиаконструкторам больших успехов в их творческой работе, новых спортивных побед в наступающем летнем сезоне.

Овладевайте знаниями!

Подполковник Б. Ковзан,
Герой Советского Союза

Меня иной раз спрашивают: как я стал летчиком?

На этот вопрос я отвечаю так: любовь к авиации пробудил во мне школьный авиамodelный кружок. И сейчас, будучи авиационным командиром, с благодарностью вспоминаю товарища Зайцева и других инструкторов-авиамodelистов. Ведь они вооружили меня первыми сведениями о самолете, о теории полета, об основах аэродинамики. Постройка летающих моделей заставляла глубже изучать физику, математику, историю отечественной техники. Знания, практические навыки, полученные в авиамodelном кружке, потом очень пригодились в авиационном училище: они помогли лучше освоить авиационную технику, овладеть летным мастерством.

На фронтах Отечественной войны недавние строители авиационных моделей отважно и умело защищали нашу Родину в боях против гитлеровских захватчиков. Славные летчики — дважды Герои Советского Союза А. Молодчий и С. Луганский, Герой Советского Союза И. Шмелев и многие другие в детстве увлекались строительством авиамodelей.

Бывшего авиамodelиста часто можно встретить за штурвалом самолета, за столом авиаконструктора. И это неслучайно. Авиамodelизм — начальная школа будущего летчика, будущего инженера, создателя новых типов самолетов.

Авиамodelный спорт в нашей стране приобретает все больший размах. Тысячи советских ребят сооружают модели самолетов. Юным авиаконструктором стал мой старший сын Борис. Нет сомнения в том, что многие школьники, занимающиеся авиамodelизмом, свяжут свою судьбу с авиацией, отдадут все силы дальнейшему укреплению авиационного могущества нашей великой Родины.

Мои пожелания юным авиаконструкторам — настойчиво учиться, так как в борьбе за овладение прочными знаниями формируются благородные моральные черты советского патриота.



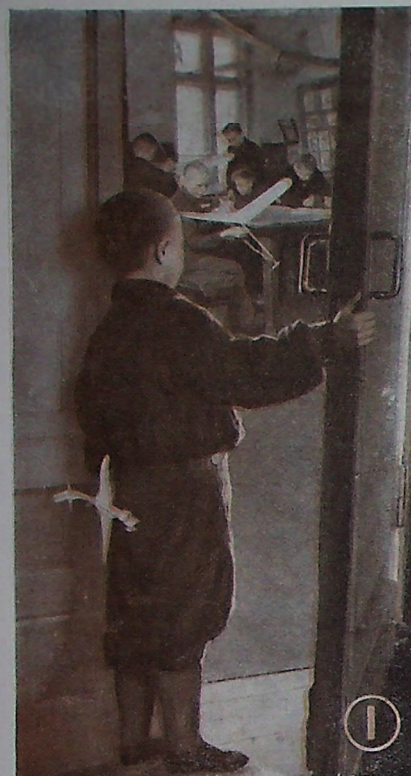
В гости к авиамоделистам 21 средней школы Ногинского района, Московской области, приехал бывший авиамоделист Герой Советского Союза Борис Иванович Ковзан. С увлечением слушают ребята рассказ летчика-героя о его боевых делах в годы Великой Отечественной войны.

Фото В. Тюккеля

Авиамodelисты Загорского района

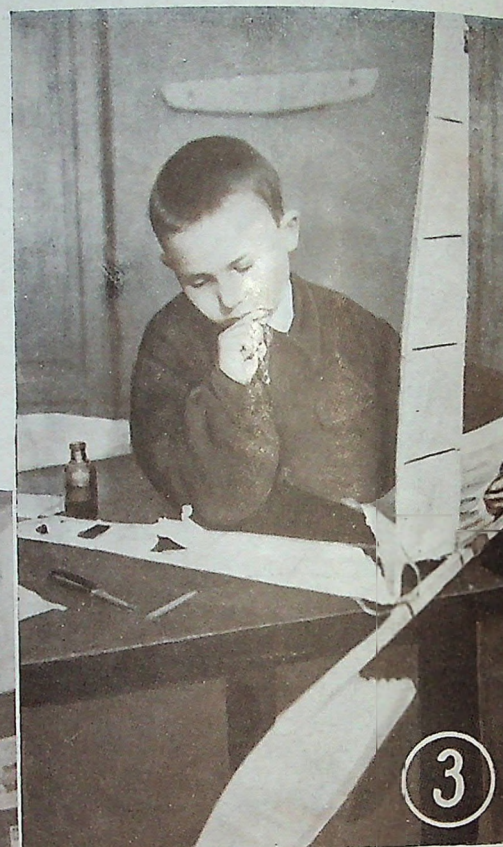
Текст Б. Дубровина

Фото Т. Мельника



Панов, окончив школу, примет твердое решение работать в авиации. Может быть, он будет известным летчиком или талантливым авиаконструктором! А пока Леня мечтает строить настоящие модели самолетов, которые бы так же летали, как модели его старшего брата — Васи Панова и других «опытных» авиамodelистов.

Несколько лет работают авиамodelные кружки в Загорском районе. Они объединяют сотни пионеров и школьников, живущих в поселках, селах и деревнях района. Более десяти инструкторов-общественников руководят занятиями авиамodelистов. Вот, например, инструктор-общественник Витя Рожков возглавляет кружок при начальной школе на станции



Семхоз. Ученик 8-го класса Николай Астухов живет в деревне Рогачево. Рядом, в Зеленом поселке, есть начальная школа. В этой школе Николай ведет кружок авиамodelистов. Для ребят, живущих в нескольких километрах от школы, Астухов организовал заочный клуб, в котором активно занимаются девяносто авиамodelистов.

В Загорском районе подготовлено 28 судей по авиамodelному спорту, 22 спортсмена-разрядника. Многие школьники являются рекордсменами района и Московской области.

Особенно значительных успехов добились авиамodelисты дома пионеров, учебу которых возглавляют инструкторы Анатолий Гаврилов и Виктор Рыжов. Они сами — воспитанники авиамodelного кружка при доме пионеров. Многие модели, построенные их искусными руками, нередко занимали первые места на районных и областных соревнованиях.

Сегодня занятия проводит комсомолец Анатолий Гаврилов (снимок 2). Внимательно слушает объяснения инструктора ученик 6-го класса Коля Морозов. Он уже давно занимается в кружке и теперь решил приступить к конструированию модели с бензиновым моторчиком. Дело это не простое, но помощь инструктора, товарищей, личное упорство и настойчивость помогут преодолеть трудности.

Коля Леонтьев, ученик 6-го класса «А», сейчас занят подготовкой материала для постройки более сложной модели. Стремительно мелькает рубанок в умелых руках Коли. Сухая стружка осыпает верстак. Планка должна получиться тонкой и гладкой — она пойдет на ответственную деталь — лонжерон крыла.

Витя Денггин (справа) строит фюзеляжную модель. Особая аккуратность и умение необходимы в этом деле, но товарищи уверены, что Витя справится со своей задачей — ведь у него за плечами солидный стаж постройки схематических моделей!

Самый юный авиамodelист кружка ученик 2-го класса «Б» Слава Барсуков (снимок 3) погрузился в глубокое раздумье. Есть над



чем задуматься! Только несколько дней тому назад Слава закончил изготовление своей первой схематической модели планера. И вот сегодня планер потерпел аварию — погнуты крылья, порвана обшивка из тонкой папиросной бумаги. Слава упорно ищет: «В чем же ошибка?»

Занятия в кружке помогают школьникам в изучении таких предметов, как физика, математика, геометрия, черчение. Чтобы построить модель, надо произвести расчеты, познакомиться с основами аэродинамики, твердо знать законы физики. Работа в кружке расширяет кругозор ребят, приучает их к самостоятельности.

ВЕСЕННЕЕ солнце все сильнее прогревает землю. Его щедрые лучи быстро сгоняют последний снег. Но кое-где в ложинах снег еще остался. Серыми, грязноватыми пятнами он прорезает сплошной темный массив земли. Высоко над зданиями проплывают белые облака. А между ними бездонной голубиной расплескалось небо.

Где-то высоко в небе раздался гул. Его услышал стремительно бежавший к школе маленький мальчик. Он остановился, вскинул голову и, придерживая шапку рукой, стал внимательно всматриваться в горизонт. Вот его острый взгляд заметил самолет. Весь подавшись вперед, мальчик, поворачивая голову, проводил его глазами. Секунду он постоял в раздумье, а потом уверенно зашагал по узенькой тропинке. Но чем ближе подходил мальчик к школе, тем медленнее были его шаги. Обогнув здание, он вошел в заднюю дверь, прошел коридором и остановился у одной из комнат. Наконец, решившись, он спрятал бумажный самолетик за спину и тихо приоткрыл дверь (снимок 1)...

Так Леня Панов, ученик Краснотавро-Средней школы, впервые пришел в авиамodelный кружок при Загорском районном доме пионеров. И, кто знает, возможно лег через десять Леня





пости, творчеству, развивает высокие моральные качества.

Володя Ковалев начал заниматься авиамodelизмом, так же, как Слава Барсуков, учась еще во втором классе. Сейчас он — один из лучших учеников 10-го класса «Б» Краснозаводской средней школы, судья 2-й категории по авиамodelьному спорту. В прошлом году Володя Ковалев руководил в пионерлагере авиамodelьной работой. На снимке 4 вы видите Володю за расчетами модели с бензиновым моторчиком.

Есть у комсомольца Ковалева завет-

ная мечта — окончить школу с золотой медалью и пойти учиться в Московский авиационный институт. Мечта хорошая, и можно только пожелать Володе настойчиво работать над ее осуществлением.

Около 15 почетных грамот завоевал кружок авиамodelистов при Загорском районном доме пионеров. В прошлом году он стал и обладателем Кубка Московского комитета ВЛКСМ (снимок 5). Эти почетные награды — свидетельство больших достижений авиамodelистов.

Юные авиаконструкторы под руководством заведующего домом пионеров П. М. Червоненко уже сейчас готовятся к лагерному периоду; они отбирают образцы моделей, которые можно построить в лагерных условиях. Моделей накопилось немало, но взять с собой надо только самые лучшие, самые интересные.

— Вот эти модели мы возьмем с собой в лагерь в качестве образцов, — говорят ребята (снимок 6).

Из дня в день накапливается у ребят Загорского района опыт в постройке моделей, расширяются знания.

Несколько лет занимается в авиамodelьном кружке Толя Кастрем (снимок 7). Как и все новички, он начал с простейших моделей. В прошлом году на районных соревнованиях его схематическая модель планера продержалась в воздухе дольше всех — она парила 4 минуты 8 секунд. Толя Кастрем стал чемпионом Загорского района. А сейчас

он строит схематические модели с резиновыми моторчиками и добивается хороших результатов.

Скоро Толя Кастрем и другие выедут в пионерский лагерь. В кружке идет деятельная подготовка к этому событию. Сегодня к ребятам пришел заведующий Загорским домом пионеров Петр Михайлович Червоненко. На снимке 8 (слева направо): организатор авиамodelьной работы в школах района инструктор Виктор Рыжов, П. М. Червоненко, инструктор Семхозской начальной школы Витя Рожков и инструктор Хотьковской средней школы Николай Сидоров отбирают образцы моделей, которые будут построены в лагере.

Большую помощь юным авиамodelистам Мухановской средней школы оказывает инструктор-общественник Борис Леонтьев (снимок 9). Вот так же, как сейчас Слава Барсуков, Коля Леонтьев и Витя Денегин, раньше строили модели в кружках Сергей Вершинин, Юрий Ведерников — офицер Военно-Воздушных Сил Советской Армии, Виктор Епифанов — летчик-инструктор. Сергей Вершинин тоже скоро будет летчиком — он курсант авиационного училища. Занятия авиамodelизмом помогли им найти свое призвание в жизни, научили работать, воспитали дисциплинированность, закаляли волю.

В авиамodelьном кружке нашел свое призвание, определил свой жизненный



путь и Stanislaw Birykoz. Он твердо решил стать самолетостроителем.

Сотни пионеров и школьников Загорского района, Московской области, с энтузиазмом и юношеским задором строят модели, интересно и полезно проводят свой досуг. Пример авиамodelистов увлекает их товарищей, для которых широко открыты двери авиамodelьных кружков.

— Добро пожаловать, ребята!



ПОЧЕМУ В МИНСКЕ МАЛО АВИАМОДЕЛИСТОВ?

М. Семенов

НЕДАВНО в Минске состоялись городские соревнования авиамоделлистов. Но в городском комитете ДОСААФ об этих соревнованиях узнали лишь тогда, когда работники дворца пионеров обратились с просьбой выдать грамоты для победителей. Такова «осведомленность» городского комитета ДОСААФ о делах авиамоделлистов.

Однако, когда заходит речь об авиамоделлизме, председатель городского комитета ДОСААФ М. Ляденков настраивается на бодрый тон.

— Авиамодели у нас строят и кружки имеются, — заявляет председатель комитета. Но он не склонен говорить об этом более конкретно, а ограничивается лишь общими рассуждениями. И это неслучайно: т. Ляденков не знает, что именно делают авиамоделлисты, где и как работают кружки, сколько их, в какой помощи они нуждаются.

Известно, каково огромное значение в развитии массового авиамоделлизма имеет хорошо налаженная работа школьных кружков. В авиамоделльном кружке школьнику легче овладеть любимым делом, научиться работать с помощью различных инструментов, получить необходимые материалы и наглядные пособия. Казалось, городской комитет ДОСААФ должен подсказать школьным первичным организациям Общества, как создать авиамоделльные кружки, оказать необходимую помощь. Важно добиться, чтобы ребята регулярно занимались в кружках, приобрели навыки в конструировании и постройке моделей. Те, кто закончил учебу в кружках, должны совершенствовать свое мастерство. Многие из них становятся инструкторами-общественниками.

Как же поставлена эта работа в Минске?

Действительное ее состояние не имеет ничего общего с оптимистическими выводами председателя городского комитета ДОСААФ. В Минске трудно найти школу, где бы работали авиамоделлисты. В конце прошлого года, например, был создан кружок в 3-й школе. Но, недолго просуществовав, он распался. Лишенные помощи и поддержки, прекратили свою деятельность и авиамоделлисты 27-й, 1-й, 33-й и других школ. Характерно, что как рождение и короткая жизнь этих кружков, так и прекращение их существования оставались незамеченными городским комитетом. Из сорока минских школ лишь в одной — 31-й школе — кружки работают более или менее регулярно.

Мало, очень мало авиамоделлистов в Минске! Может быть, притупился интерес ребят к авиамоделлизму? Нет, конечно! Минские школьники охотно посвятили бы свой досуг изучению устройства самолета, увлекательному делу строительства моделей, с удовольствием бы выступали на соревнованиях. Среди юных минчан немало и таких, которые мечтают связать свою судьбу с авиацией. Но в городе почти никто не ду-

мает о том, чтобы удовлетворить запросы школьников.

Не хочет думать об этом и комитет ДОСААФ, призванный возглавить организацию авиамоделльного дела. Естественно, что в таких условиях не может быть и речи о пропаганде авиамоделлизма, о воспитательной работе с юными авиаконструкторами, о массовых соревнованиях и т. п.

Кстати, об областных и республиканских авиамоделльных соревнованиях. Накануне их городской комитет ДОСААФ вынужден вспоминать об авиамоделлистах. Он предлагает районным комитетам Общества срочно организовать изготовление моделей, тренировать команды. Распоряжения же, составленные без учета обстановки и без знания действительного положения, как правило, остаются невыполненными. Так, например, на прошлогодних областных авиамоделльных соревнованиях спортивную честь Минска, как обычно, защищали только команды дворца пионеров и одной только 31-й школы. Четыре из пяти районов города не выставили на соревнования ни одного авиамоделлиста.

Причина такого положения кроется, прежде всего, в бюрократическом стиле работы, неповоротливости и безинициативности Минского городского комитета ДОСААФ. Отсюда и все беды. Тов. Ляденков и его помощники ограничиваются эпизодическими посещениями первичных организаций вместо того, чтобы систематически заботиться об укреплении низовых коллективов Общества, помогать им решать задачи развития военно-прикладных видов спорта, в том числе авиамоделльного.

Авиамоделизм находится вне поля зрения городского комитета ДОСААФ.

Большую роль в развитии массового авиамоделлизма играют инструкторы-общественники, руководители кружков. О них и должен, прежде всего, заботиться городской комитет ДОСААФ. Кое-кто из его руководителей жалуется на нехватку инструкторов, на то, что их трудно готовить. Неверно! В Минске есть все возможности обеспечить школы, детские дома руководителями авиамоделльных кружков. Инструкторов готовят дворец пионеров, республиканский аэроклуб ДОСААФ. В городе есть немало старшекласников, которые уже сейчас могли бы возглавить авиамоделльные кружки. Это — Л. Стариков из 26-й школы, О. Якимович и А. Иваненко из 11-й школы и многие другие. Однако они не используются на практической работе.

О том, что в Минске имеются возможности для развертывания массовой авиамоделльной работы, свидетельствует успешная деятельность некоторых инструкторов-общественников. Вот, например, как был создан авиамоделльный кружок в 31-й школе. По инициативе инструктора-общественника ученика 9-го класса Георгия Залужного ребята пригласили к себе летчика Героя Советского Союза Белявина, который рассказал школьникам о героических подвигах советских авиаторов в годы минувшей

войны. Беседа так понравилась ребятам, что они решили получить познаться с историей отечественного Воздушного флота, а также организовать авиамоделльный кружок. Была создана инициативная группа, в которую вошли школьники Г. Залужный, А. Слободенюк и представитель аэроклуба И. Рубин.

На первом, организационном собрании, подготовленном инициативной группой, кружковцы прослушали беседу о Советском Воздушном флоте. Затем демонстрировались летающие модели. Все это произвело большое впечатление на ребят. Многие из них тут же записались в кружок, которым стал руководить Г. Залужный. Инструменты, материалы, литературу — все добыли сами члены кружка. Директор школы выделил комнату для занятий; помог и дворец пионеров.

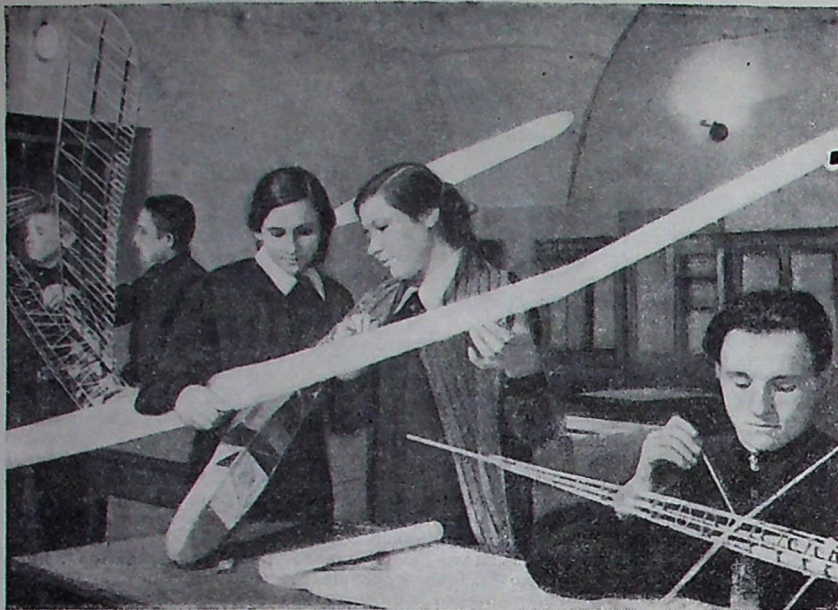
В школе часто устраиваются лекции, посвященные авиации, основам аэродинамики, коллективные читки книг о героях-летчиках. Хорошо организованы занятия в кружке. Эти занятия благотворно сказываются на учебе школьников, повысивших успеваемость по физике, математике и другим дисциплинам. Неплохих результатов достигли юные авиаконструкторы в постройке моделей. На прошлогодних областных соревнованиях они заняли второе место. Сейчас в 31-й школе уже два авиамоделльных кружка. Вторым кружком руководит А. Слободенюк.

Опыт инструкторов-общественников Г. Залужного и А. Слободенюка следовало бы широко распространять. Однако никто этим не занимается. Между тем выявлять энтузиастов авиамоделлизма, привлекать их к участию в широкой пропаганде этого увлекательного вида авиационного спорта, к руководству авиамоделльными кружками — прямая обязанность городского комитета ДОСААФ. Нужно уметь использовать имеющихся руководителей кружков, повседневно помогать им и в то же время заботиться о выращивании новых кадров инструкторов-общественников. Эту задачу невозможно решить без помощи актива. Следовательно, городской комитет ДОСААФ должен окружить себя активом, советоваться с ним, прислушиваться к его голосу. Лучшей же формой объединения активистов явилась бы авиамоделльная секция. Но такой секции, к сожалению, нет при городском комитете ДОСААФ. В прошлом году была попытка создать авиамоделльную секцию, но сделано это было так неумело, что секция, еще не начав как следует работать, распалась.

Работать с юными авиаконструкторами призваны также комсомольская организация города, отделы народного образования, внешкольные учреждения. Но это ни в какой мере не снимает ответственности с комитета ДОСААФ за состояние авиамоделльной работы в городе.

Именно он в первую очередь отвечает за развитие авиационного моделизма среди школьников и юношества.

г. Минск.



При Доме культуры трудовых резервов в Ленинграде создан кружок авиамоделлистов, в котором с большим увлечением занимаются учащиеся ремесленных училищ. На снимке: комсомолы Г. Топориков (справа), Л. Екимова и Б. Макаревич (на переднем плане) конструируют авиа. модели.

Творчи.

Десятки тысяч школьников Советского Союза занимаются в авиамоделльных кружках дворцов и домов пионеров, станций юных техников, школ, в пионерских лагерях.

Строят модели, многие школьники проявляют изобретательную смекалку, создают оригинальные конструкции, изыскивают новые средства и материалы, добиваются высоких спортивных результатов.

Мы помещаем здесь краткие заметки о работе юных авиамоделлистов нашей страны.

ИЗ МЕСТНЫХ МАТЕРИАЛОВ

ОНИ НАЧИНАЛИ В АВИАМОДЕЛЬНОМ КРУЖКЕ

Юные авиамоделлисты Таджикистана хорошо знают Сталинабадский авиатехнический клуб. Из его стен вышло немало работников авиации.

Еще совсем недавно сталинабадские школьники Багиров и Нестеренко строили под руководством инструктора Николая Александровича Канова фюзеляжные модели. Теперь оба они учатся в авиационных институтах, готовятся стать конструкторами самолетов. Бывшие школьники не порывают связи с авиамоделлистами, переписываются с ними, а во время каникул навещают авиатехклуб.

Четыре года занимался в авиамоделльной лаборатории воспитанник сталинабадского детского дома Витя Агузаров. Он строил хорошие модели с бензиновыми моторчиками. Одна из них поставила республиканский рекорд, про-

державшись в воздухе 1 час 46 мин. Сейчас Виктор Агузаров — курсант авиационного училища. Он будет военным летчиком.

В клубе быстро растет новое поколение юных авиамоделлистов. Особенно заметных успехов достиг ученик 7-го класса средней мужской школы № 17 Слава Лошаков.

Построенные им модели отличаются чистотой отделки и высокими летными качествами. На республиканских соревнованиях 1953 года его модель установила рекорд продолжительности и дальности полета.

Слава Лошаков начал заниматься и в планерном кружке. Он мечтает стать летчиком. И нет сомнения в том, что мечта его сбудется.

А. Момотов

ФОТОГРАФИРОВАНИЕ ПРОФИЛЕЙ

По предложению авиамоделлиста Б. Абрамова в Ленинградском дворце пионеров имени А. А. Жданова для воспроизведения очертаний нервюр крыльев и оперения летающих моделей применяется простой способ, основанный на фотографировании.

Прежде всего, необходимо изготовить шаблон данной нервюры произвольного

размера и сфотографировать его. Затем, при помощи фотоувеличителя, на полосках бумаги отпечатывается нужное количество шаблонов любого размера.

Таким образом, авиамоделлисты, имеющие фотоаппарат и увеличитель, освобождаются от необходимости вычерчивать нервюры различных размеров.

С. Владимиров

Грозненские авиамоделлисты-школьники под руководством инструктора областной станции юных техников Н. Щигорина строят летающие модели, широко применяя сердцевину стебля кукурузы. Модели получаются красивыми, легкими и вместе с тем очень прочными.

Так, например, центроплан фюзеляжной модели самолета, при изготовлении которого использовалась сердцевина стебля кукурузы, свободно выдерживает вес самого строителя этой модели. Кордовые модели, сделанные с применением кукурузы, остаются невредимыми даже при очень неудачных посадках.

Как применять кукурузу для постройки авиамоделлей?

Сердцевину необходимо брать сухую и разрезать ее на пластины вдоль волокон. Если строится фюзеляж, то эти пластины подгоняются между шпангоутами и стрингерами, а затем склеиваются казенным клеем. После просушки пластины очень легко обрабатываются ножом и зачищаются шкуркой. Собранный таким образом фюзеляж невозможно согнуть руками.

Кукуруза используется также при постройке крыльев. Ее ставят на переднюю кромку, усиливают нервюры, лонжероны, места крепления крыльев. Кукуруза с успехом применяется на закруглениях и для усиления пилонов.

Кукуруза растет во многих местах нашей страны. Используя опыт грозненских школьников, все авиамоделлисты могут применять этот хороший и дешевый материал для постройки моделей.

Д. Иванников

выдушывай, пробуй!

КРЫЛО ПТИЧЬЕГО ПРОФИЛЯ

Перед нами — новый профиль крыла авиамодели. Авиамodelисты Саратовского дворца пионеров, создавшие его, называют этот профиль «птичьим». Мы бы назвали его «Саратовский пионер» или «СП».

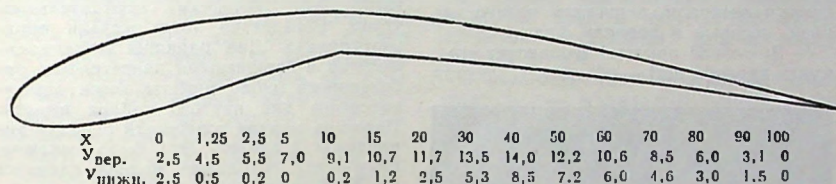
Под руководством инструктора-авиамodelиста 1 класса А. Григоренко авиамodelисты-школьники разработали новую конструкцию крепления крыла к фюзеляжу моделей планеров. Они же разработали стапелы для сборки крыла и стабилизатора.

Юные авиамodelисты уже построили и испытали целый ряд моделей самолетов и планеров с новым профилем крыла.

При испытании в аэродинамической

трубе отрезка крыла профиля «СП» он показал значительно лучшие результаты, чем такой же отрезок крыла профиля типа «Б», рекомендованного Центральной авиамodelьной лабораторией. Оба эти профиля, имея одинаковые углы атаки и одинаковое лобовое сопротивление, обладают различной подъемной силой. У профиля «СП» она оказалась почти в два раза большей. Если профиль «Б» при угле атаки 2° имеет подъемную силу 150 граммов, то подъемная сила профиля «СП» достигает 280 граммов. Таким образом, преимущества нового профиля очевидны.

Ниже приводятся данные одного из серий профилей крыла, разработанных саратовскими авиамodelистами.

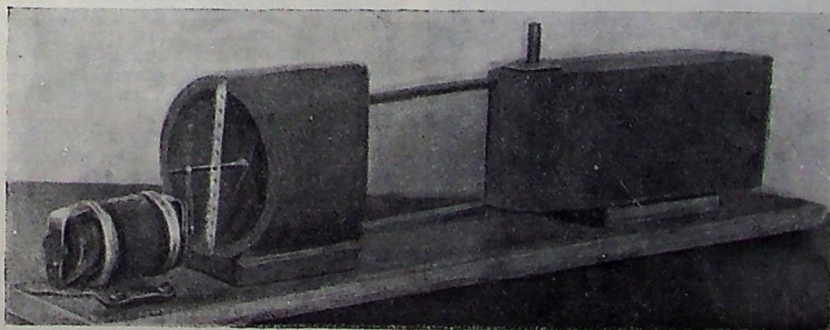


ХОРОШЕЕ ПОСОБИЕ

Многие школьники строят летающие модели без всяких расчетов или по готовым чертежам. Однако гораздо интереснее построить модель, самостоятельно произведя необходимые расчеты. В этом случае большую помощь в выяснении сил, действующих на модель в полете, может оказать самодельная аэродинамическая труба. Продувка, произведенная в такой трубе, позволяет подсчитать подъемную силу крыла.

Ученики 8-го класса Виноградовской средней школы (Московская область) Евгений Бухаров и Михаил Оськин сделали аэродинамическую трубу, которая позволяет наблюдать характер обтекания различных профилей. Это так называемая аэродинамическая труба с видимым потоком. Видимость достигается пропусканием через трубу струн дыма.

И. Сергеев



Аэродинамическая труба, построенная авиамodelистами Виноградовской средней школы.

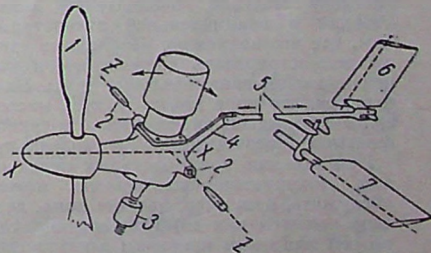


Ученики 431 школы Юрий Поветкин (справа) и Евгений Козырев строят авиамodelь в авиамodelьной лаборатории дома пионеров Сталинского района г. Москвы.

ВИНТ-АВТОМАТ КУРСА

Предлагаю вниманию авиамodelистов принципиальную схему автомата курса, в котором роль гироскопа выполняет винт.

Винт 1, кроме создания тяги, выполняет роль ротора гироскопа, реагирующего на курсовые маневры модели. Эти реакции передаются всему двигателю, который, благодаря шарнирам 2, может колебаться вокруг оси Z. Способы шарнирной подвески двигателя зависят от его типа.



Балансируется двигатель противовесом 3 или пружиной. Ось вращения винта X должна пересекаться с осью шарнирной подвески двигателя Z.

От двигателя через рычаг 4 и тягу 5 движения винта-ротора передаются рулю поворотов 6, который поддерживает прямолинейность полета модели.

При изменении угла наклона винта-ротора относительно горизонтальной плоскости меняется направление тяги винта. Возникающие при этом моменты парируются рулем высоты 7, имеющим связь с тягой.

А. Тараканов

г. Ярославль.

АВИАМОДЕЛЬ В ПОЛЕТЕ!

О некоторых формах массовой авиамодельной работы

Н. Бабаев

УСПЕШНАЯ борьба за массовый авиамоделизм немислима без широкой агитационно-пропагандистской работы. В этой статье мы останавливаемся лишь на некоторых формах пропаганды авиамодельного моделизма.

Авиамодельная передвижка

...В летний полдень на детскую площадку городского парка культуры и отдыха пришел юноша. Он принес с собой чемодан. Любопытным ребятам не терпелось узнать, что может быть в этом объемистом, но легком ящике из фанеры.

Ящик оказался очень вместительным — в нем были рейки, бумага, разобранные на части модели, инструмент.

— Ребята, давайте попробуем запустить вот эту модель самолета, — предложил юноша.

Вскоре на площадке, превращенной в импровизированный моделедром, начались полеты.

— А кто сам хочет сделать модель?

На это предложение ответили согласным все ребята.

Скоро в воздухе замелькали бумажные планеры. В заключение был запущен большой бумажный тепловой воздушный шар.

Ребята интересовались, когда снова придет инструктор-авиамоделист с передвижкой. А осенью большинство из них пришло в районный дом пионеров, чтобы записаться в авиамодельный кружок.

Что мешает нашим авиамодельным лабораториям при аэроклубах и авиатехнических клубах, дворцах и домах пионеров оборудовать авиамодельные передвижки? С ними можно было бы разъезжать по районам области, пионерским лагерям. Такая передвижка должна включать в себя небольшую выставку моделей, библиотечку авиационной и авиамодельной литературы. Там, где это возможно, необходимо также демонстрировать диапозитивы и кинофильмы на авиамодельные темы. Нам кажется, что пора начать выпуск массовыми тиражами диапозитивов и кинофильмов, посвященных авиамоделизму.

При помощи авиамодельных передвижек инструктор-общественник может обслужить, например, детские дома, детские комнаты при домоуправлениях, где по тем или иным причинам в настоящее время еще нет возможности организовать авиамодельный кружок.

О «забытых» летающих моделях

Каждый авиамоделист-спортсмен много внимания уделяет радиоуправляемым, скоростным и пилотажным кордовым моделям самолетов. Это закономерно. Но почему-то опытные авиамоделисты забывают о воздушных шарах и змеях, играющих огромную роль в пропаганде авиамодельного спорта.

Построить из бумаги тепловой воздушный шар не представляет труда даже для неискушенных в авиамоделизме ребят. Для этого надо потратить всего

два часа. Тут же важно провести с ребятами беседу о первом воздушном шаре Крякутного, о полетах советских стратонавтов, о рекордах наших воздухоплавателей.

Почему бы не запускать воздушные бумажные шары при проведении массовок на аэродромах учебных организаций ДОСААФ?

Еще более эффективны запуски коровчатых воздушных змеев. Воздушные змеи, обладающие достаточной тягой, могут поднимать листовки, бумажные модели планеров и сбрасывать их в воздухе при помощи «воздушного почтальона».

..Издали видно, как над аэродромом в воздухе реют флаги.

— Кто их так высоко подвесил? — недоумеваете вы.

Но вот вы на аэродромном поле и отчетливо видите, что флаги подняты большими коровчатыми воздушными змеями.

Здесь не обошлось без помощи авиамоделистов. Это они, воспользовавшись свежим ветерком, запустили воздушные змеи, которые и подняли флаги.

— Затяжной прыжок! Выполняет его... кукла-парашютист! — объявляет диктор



«Как сделать лучше?» Этой мыслью озабочен авиамоделист Толя Ферантов, ученик 4 класса 21 средней школы (Ногинский район, Московской обл.).

зрителям, собравшимся на авиационный праздник.

..Вот от воздушного змея отделяется комочек. Он стремительно падает. Через несколько секунд раскрывается купол цветного парашюта.

А сколько с помощью воздушных коровчатых змеев можно проводить соревнований и увлекательных игр!

Авиамоделисты на стадионе

В прошлом году летающие модели демонстрировались перед десятками тысяч зрителей на стадионе «Динамо» в Москве. Авиамоделисты впервые участвовали в празднике, посвященном Всесоюзному дню физкультурника.

Модели были заранее тщательно проверены. Модели, вызывавшие сомнение, исключались из программы показа. Иначе и нельзя: всякая, даже малейшая неудача могла испортить впечатление от выступления авиамоделистов.

Перед зрителями демонстрировались различные авиамодели. Из двух фюзеляжных моделей самолетов с резиновыми моторами одна была снабжена ограничителем полета, который по истечении определенного времени ставил стабилизатор под большим отрицательным углом. Вследствие этого модель парашютировала. Две парящих модели самолетов с поршневыми двигателями, работавшими около минуты, были отрегулированы для крутого набора высоты. Парящие модели совершили посадку вне пределов стадиона. Это было исключением — все остальные модели сажались на футбольном поле. Затем был продемонстрирован полет трех кордовых моделей с поршневыми двигателями. Одна из этих моделей — пилотажная — выполняла в воздухе петли Нестерова и другие сложные эволюции.

Показ моделей сопровождался рассказом (по радио) о советском авиамодельном спорте.

Такие полеты моделей следует проводить всюду — в пионерских лагерях, на детских площадках, а также на стадионах, используя для этой цели хотя бы перерывы в футбольных состязаниях.

На пионерском слете

Сколько восхищения вызывают полеты компактных моделей! Эти модели легки (полетный вес их измеряется двумя-тремя граммами), изящны и прозрачны; микропленка, которой обтягиваются модели, расцветает, когда на нее падают лучи света.

Авиамоделистам следует демонстрировать свои авиамодели на пионерских слетах. Сделать это не так трудно, а польза большая. Это привлечет внимание многих ребят к авиамодельному спорту.

Хорошо также на слетах организовывать выставки моделей, консультации по вопросу о том, как поступить в авиамодельный кружок, где достать материалы для постройки моделей, что читать по авиамоделизму и т. д. На все эти вопросы школьник должен получить исчерпывающий ответ.

КАК ПОСТРОИТЬ ПРОСТЕЙШИЕ АВИАМОДЕЛИ

Читатели нашего журнала школьники С. Зверев, Б. Лазарев, В. Крючков, Ю. Куликов и другие обратились в редакцию с просьбой напечатать в журнале описание коробчатого воздушного змея, фюзеляжной резиномоторной и кордовой модели самолета.

Выполняем просьбу читателей.

КОРОБЧАТЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ЗМЕЙ

Для изготовления змея (рис. 1) требуются: десять основных реек сечением 6×6 мм и длиной 505 мм, два-три листа плотной писчей бумаги, клей (столярный или казеиновый), кусок проволоки толщиной 1,5—2 мм, полоска белой жести, несколько мелких гвоздей, две канцелярские скрепки, одна-две катушки ниток № 10 или 20.

Обстругайте рубанком восемь реек до сечения 5×5 мм. Четыре рейки должны иметь длину по 505 мм, две — по 490 мм и две — по 340 мм. Длинные рейки пойдут на основание змея, короткие — на распорки.

Возьмите бумагу, разрежьте ее на полосы шириной 135 мм и склейте так, чтобы получились две ленты длиной 1 250 мм и шириной 135 мм каждая. Концы полос склейте (шов не шире 10 мм). К полученным таким способом бумажным лентам изнутри приклейте концы реек так, чтобы бумага прилегал к двум граням каждой рейки (рис. 2).

Затем сделайте распорные крестовины. Возьмите четыре оставшиеся рейки, при помощи линейки найдите на каждой из них середину и пометьте это место карандашом. Далее короткую рейку положите поперек длинной и сбейте их гвоздем (рис. 3). Проследите, чтобы гвоздь прошел точно через центр обеих реек. Конечно, гвоздя надо загнуть.

Таким же способом соединяем две другие рейки и получаем две распорные крестовины. На концах каждой рейки обеих крестовин гранью напильника сделайте пропилы углом (рис. 2). После этого попробуйте крестовины вставить внутрь змея так, чтобы в пропилы вошли грани основных реек змея. Если рейки распорных крестовин оказались длиннее и не вставляются в змея, нужно увеличить пропил или немного укоротить рейку.

Распорные рейки крестовин устанавливаются в средней части бумажной об-
вязки змея.

Уздечку змея сделайте из катушечных ниток № 10, размеры ее указаны на чертеже. К переднему углу уздечки привяжите небольшую круглую палочку (рис. 1) — к ней прикрепляется петля нитки для запуска змея.

Теперь приступите к изготовлению «пачталыона» (рис. 4). Отрежьте рейку длиной 250 мм и сечением 10×6 мм. В нижней части рейки (рис. 5) концом ножа прорежьте канавку глубиной 2—3 мм. Из жести ножницами вырежьте три полоски: одну из них — шириной 6, длиной 48 мм, а две другие — шириной 5, длиной 30 мм каждая.

На концах первой полоски пробейте гвоздем два отверстия диаметром 2 мм, заусеницы снимите напильником. Затем полоску согните, как показано на рисунке 5.

Две другие полоски подогните (рис. 6). Потом возьмите две канцелярские скрепки и изогните их, как показано на рис. 5 и 6. Изогнутые скрепки и готовые детали из жести устанавливаются на рейке и укрепляются при помощи ниток и клея.

Между двумя жестяными угольниками вставляется рейка сечением 5×5 мм и длиной 200 мм. Она закрепляется ниткой. Важно, чтобы рейки стояли под углом 70° одна к другой. Все нитки, которыми закреплены детали, сверху смажьте клеем.

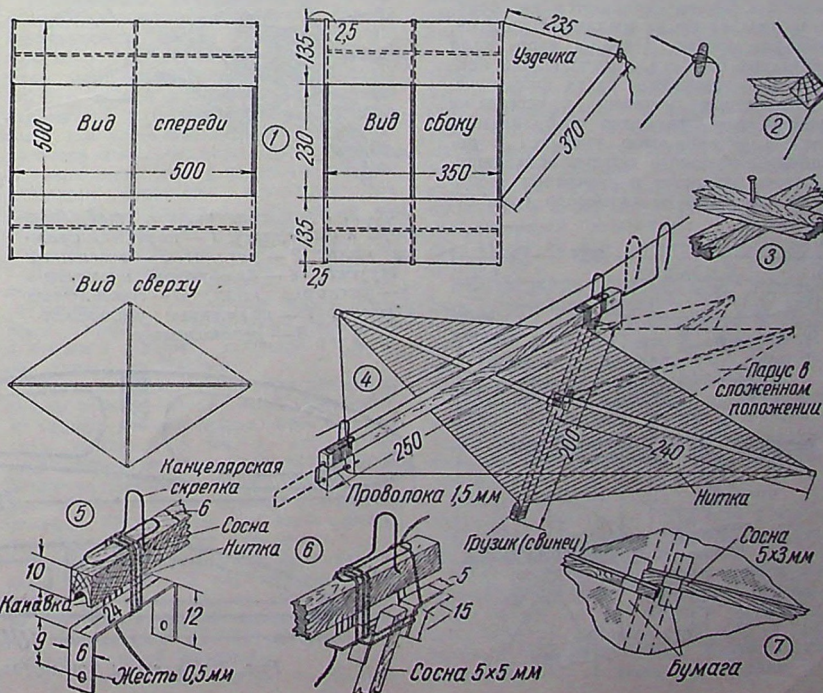
В отверстие канавки основной рейки «почтальона» вставляется прямой кусок проволоки толщиной 1,5—2 мм. Проволока должна свободно двигаться в канавке. Один конец проволоки с помощью плоскогубцев согните так, чтобы он входил в отверстия жестяной полоски. Дру-

гой конец согните в виде петли. Получился замок «почтальона», который должен легко открываться (показано пунктиром на рис. 4).

После этого из плотной бумаги следует вырезать парус «почтальона» в виде ромба (рис. 4) и приклеить его к тонкой рейке. На парус сверху наклеиваются две реечки сечением 5×3 мм и длиной 240 мм. Затем надо сложить парус, как показано пунктиром на рисунке 4.

Найдите кусочек свинца весом 10—12 граммов, расплющите его и привяжите ниткой к нижнему концу рейки паруса. К двум другим концам паруса привяжите нитку, на которой следует укрепить проволочное кольцо. В кольцо входит проволочный шток замка «почтальона» (рис. 4). Когда замок откроется, кольцо освободится, и парус складывается.

Для того, чтобы при складывании паруса горизонтальные рейки не отклонялись, их концы нужно укрепить, наклеив бумажные полоски (рис. 7).



Для запуска «почтальона» протяните нитку в петлю замка и в обе скрепки, скользящие по нитке. На шток замка наденьте кольцо модели парашюта, укрепленное в верхней части купола, и кольцо петли паруса. Затем закройте

замок, протяните «почтальон» вперед на 10—15 метров по направлению к змею и отпустите его.

Ветер подхватит «почтальон», и он быстро начнет передвигаться по нитке вверх к змею. При ударе передней

проволочной петли «почтальона» о палочку, привязанную к уздечке змея, замок «почтальона» откроется, парашютик и кольцо петли паруса освободятся, парус складывается и «почтальон» начнет быстро опускаться по нитке вниз.

ФЮЗЕЛЯЖНАЯ РЕЗИНОМОТОРНАЯ МОДЕЛЬ

Как известно, введенные в 1954 году технические требования к моделям, снабженным резиновыми моторами, отличаются от старых. Поэтому у многих юных авиаконструкторов возникает вопрос: как должна выглядеть фюзеляжная резиномоторная модель, с которой наши авиамodelисты будут допускаться к участию в соревнованиях нынешнего года?

Модель представляет собой моноплан с высокорасположенным крылом (рис. 1). Она снабжена механизмом свободного хода винта, а также приспособлением для ограничения времени полета.

Основные данные модели: площадь крыла — 12,96 дм²; площадь стабилизатора — 5,6 дм²; общая несущая площадь — 18,56 дм²; полетный вес — 240 г; нагрузка на несущую площадь — 12,6 г на дм².

Фюзеляж — наборный, состоит из четырех сосновых стрингеров, сечением 3×3 мм каждый. Боковые фермы фюзеляжа имеют раскосы сечением 3×2 мм.

Сборка фюзеляжа производится без стапеля. Сначала собираются две боковые фермы, затем их соединяют поперечными распорками. Нижняя часть киля выгнута из бамбука и неподвижно прикреплена к хвостовой части фюзеляжа. К стрингерам нитками прикреплены трубочки для крепления стабилизатора (рис. 2). Резиномотор укреплен с помощью бамбукового штыря, проходящего сквозь отверстие в картонных угольниках и в ушко резиномотора (рис. 2).

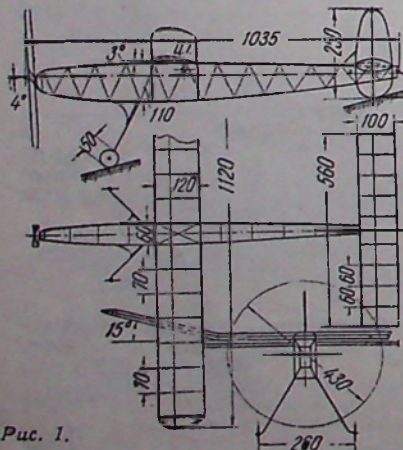


Рис. 1.

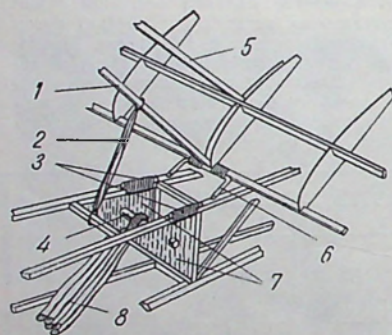
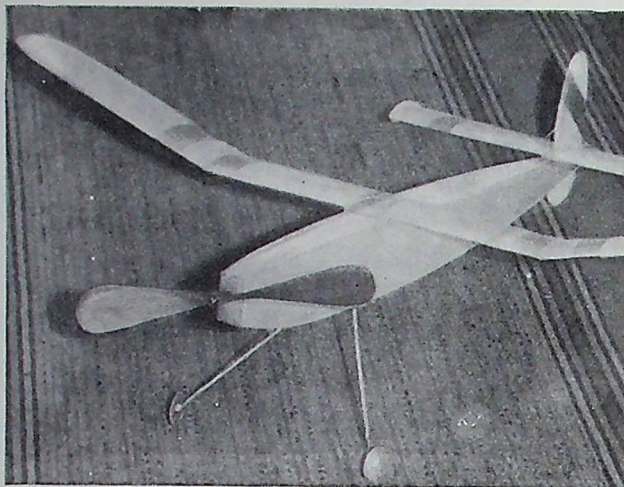


Рис. 2. Крепление киля и стабилизатора к фюзеляжу: 1 — передняя кромка киля; 2 — резина; 3 — жестяные трубки; 4 — бамбуковый штырек; 5 — распорка киля; 6 — проволочная вилка; 7 — картонные угольники; 8 — резиномотор.

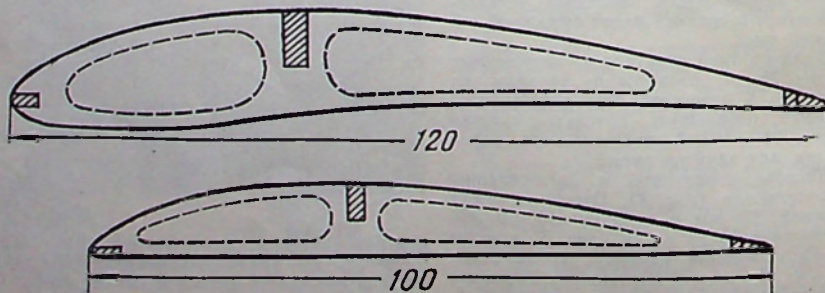


Рис. 3. Нервюры крыла (вверху) и стабилизатора.

Крыло — однолонжеронной конструкции. Средняя его часть прямая. Для создания поперечного V концы крыла отогнуты вверх.

Лонжерон и кромки крыла выстроганы из сосны. Сечение лонжерона и задней кромки 7×2 мм, передней — 3×2 мм. Нервюры крыла (рис. 3), с целью уменьшения веса конструкции, установлены на расстоянии 70 мм друг от друга. В качестве материала для нервюр используется картон толщиной 0,8 мм. Нервюры — необлегченные (сплошные). Несмотря на это, весят они меньше, чем облегченные фанерные. Концевые закругления крыла делаются также из картона.

Стабилизатор такой же конструкции, как и крыло. Сечение его передней кромки — 2×1,5 мм, лонжерона и задней кромки — 5×2 мм.

К средней части стабилизатора прикреплен киль, закругление которого выгнуто из бамбука. Киль — плоский. Вместо лонжерона и нервюр внутри бамбукового закругления установлены две распорки сечением 3×3 мм. В средней части передней кромки стабилизатора нитками прикреплена проволочная вилка в виде буквы П (рис. 2). Концы вилки вставляют в жестяные трубочки на стрингерах фюзеляжа. На концах стабилизатора приклеены небольшие кили (шайбы), вырезанные из картона.

Шасси (рис. 4) состоит из бамбуковых стоек каплевидного сечения, картонных (2 слоя) колес со втулкой из липы и проволочных деталей. В собранном виде шасси нитками привязывают к фюзеляжу. Чтобы колеса не соскакивали, кончики осей отгибают книзу.

Воздушный винт (рис. 5) вырезают из липы; профиль лопасти — вогнуто-выпуклый, толщина лопасти в средней части — 2 мм.

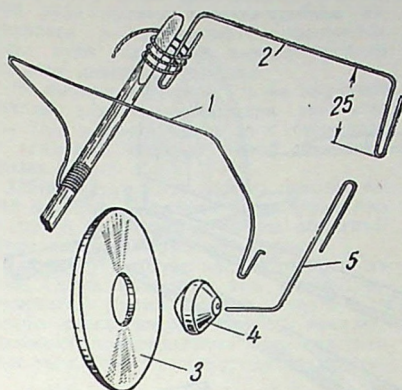


Рис. 4. Шасси: 1 — подкосы (проволока толщиной 1 мм); 2 — скоба (проволока толщиной 1,5 мм); 3 — картонный диск; 4 — втулка из липы; 5 — ось (проволока толщиной 1 мм).

Бобышка (рис. 6) изготавливается из липы. Подшипниками винта служат жестяные пластинки, прибитые с двух сторон бобышки мелкими гвоздиками. Ось винта делают из стальной проволоки диаметром 1,5 мм. Винт насаживают на ось свободно. Пружина, свитая из стальной проволоки толщиной 0,5 мм, при

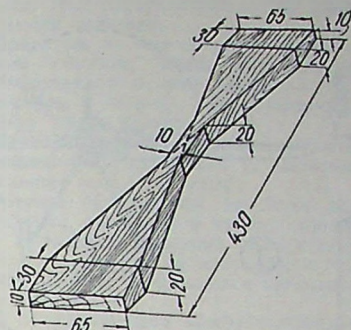


Рис. 5. Заготовка винта.

закручивании резиномотора сжимается, и винт сцепляется с осью. После полного раскручивания резиномотора пружина, разжимаясь, выводит винт из сцепления с осью, и он свободно вращается от встречного потока воздуха.

Резиномотор длиной 1100 мм состоит из 18 нитей сечением 1×4 мм. Вес его без смазки — 75 г. Модель обтягивают одним слоем папиросной бумаги.

Приспособление, ограничивающее время полета, установлено в хвостовой части модели. К задней кромке киля и стабилизатора прикрепляют бамбуковую спицу сечением 2×2 мм и длиной 50 мм.

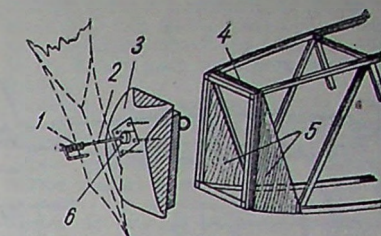


Рис. 6. Передняя часть модели: 1 — пружина; 2 — ось винта; 3 — бобышка; 4 — нитки; 5 — картонные угольники; 6 — шайбы.

Такая же спица прикреплена к двум нижним стрингерам фюзеляжа. Обе спицы перед запуском модели в полет стягивают катушечной ниткой. Это делается для того, чтобы удерживать стабилизатор в нормальном для полета положении. Нитка перегорает от фитиля, и стабилизатор под действием резины (рис. 2) поворачивается задней кромкой вверх. Модель вследствие этого переходит на парашютирование и быстро садится. В качестве фитиля может быть использован шнур, пропитанный раствором марганцевокислого калия.

Такой шнур тлеет со скоростью 1 см в минуту. Зная это, можно рассчитать длину фитиля на заданное время.

КОРДОВАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА

Прежде всего, нужно приготовить чертеж модели (1) в натуральную величину.

Фюзеляж изготавливают из двух сосновых планок сечением 20×5 мм. С помощью клея и мелких гвоздей в передней части фюзеляжа укрепляют моторную раму (2), в которой предварительно выпиливают уголок 20×13 мм. После этого изготавливают по чертежу лонжерон крыла сечением 4×13 мм и прибивают его гвоздиком к моторной раме там, где выпилен уголок. Места соединения предварительно смазывают казеиновым клеем.

Затем из фанеры толщиной 1,5 мм вырезают киль. В заднем конце верхней планки фюзеляжа делают косой паз, в который вставляют киль, предварительно смазав его нижнюю часть казеиновым клеем.

Задняя кромка стабилизатора изготавливается из сосновой рейки сечением 4×6 мм. На ней, по чертежу, отмечают карандашом места, где будут расположены нервюры. В этих местах задней кромки пропиливают пазы на глубину не более 2 мм. Смазав клеем кончики планок фюзеляжа и проложив между ними заднюю кромку стабилизатора, скрепляют их двумя маленькими гвоздиками (3).

Из картона толщиной не менее 1 мм вырезают по заранее заготовленному шаблону (4 — верх) восемь нервюр стабилизатора. Затем из сосны нужно выстрогать лонжерон сечением 7×3 мм и переднюю кромку сечением 3×3 мм. Места установки нервюр размечают по

чертежу, причем кончики нервюр, смазанные клеем, вставляют в пропилы задней кромки.

После этого устанавливается и закрепляется ниткой передняя кромка стабилизатора; места соединений смазываются клеем. Из картона вырезаются два закругления и приклеиваются к концам лонжерона и конечным нервюрам стабилизатора (5). После того, как клей высохнет, детали стабилизатора зачищают наждачной шкуркой. В заключение между верхней и нижней планками фюзеляжа вставляют три шпангоута — распорки, вырезанные из сосновой рейки сечением $20 \times 1,5$ мм, после чего фюзеляжу дают просохнуть.

Для изготовления крыла из картона вырезается по шаблону (4 — низ) 14 нервюр, а из сосновой рейки строятся кромки: переднюю — сечением 4×4 мм и заднюю — сечением 8×4 мм, обе длиной по 700 мм.

Нервюры устанавливают на предварительно отмеченные на лонжероне места. В задней кромке крыла пропиливают пазы глубиной 3 мм и, смазав их клеем, вставляют в них кончики нервюр. Закрепив переднюю кромку ниткой, смазывают клеем стыки нервюр с передней кромкой. После того, как клей просохнет, нитка осторожно удаляется.

Закругления крыла вырезают из фанеры толщиной 1,5 мм: их укрепляют аналогично закруглениям стабилизатора (6). Концы кромок крыла после полного высыхания обрезаются и зачищаются наждачной шкуркой.

Руль высоты вырезается из фанеры

толщиной 1,5 мм. Качалку руля изготавливают из листового алюминия толщиной 1 мм (7). Качалку укрепляют алюминиевой заклепкой в центре руля высоты. Руль высоты прикрепляют в трех местах ниткой к стабилизатору (8).

Для изготовления шасси применяют кусок стальной проволоки толщиной 2,5—3 мм, который вставляют в отверстие, просверленное в заднем верхнем углу моторамы. В нижней части оба конца проволоки стягиваются вместе и при помощи полоски листового алюминия и трех небольших шурупов прикрепляются к моторной раме (9). Обе стойки шасси раздвигают и отгибают так, чтобы на них можно было надеть колеса.

Колеса могут быть любой конструкции, диаметром примерно 60 мм. Для того, чтобы они не соскакивали, к концам осей надо припаять оловом жестяные шайбочки. Можно также обматывать оси тонкой медной проволокой.

Костыль (10) выгибают из стальной проволоки толщиной 1,5 мм и прикрепляют его к нижней планке фюзеляжа нитками, предварительно хорошо промазав их клеем.

Качалку-тройник (11) вырезают из листового дуралюмина толщиной 1 мм и укрепляют болтиком на расстоянии 10 мм от лонжерона крыла.

Тяга руля высоты изготавливается из стальной проволоки толщиной 1,5 мм. Один конец ее вставляют в отверстие качалки руля высоты, а другой — в отверстие качалки-тройника. Концы тяги загибают, как показано на рисунке.



При подгонке длины тяги нужно проследить, чтобы при среднем положении руля высоты качалка-тройник находилась в нейтральном положении. Тяга руля высоты и качалка-тройник должны двигаться свободно.

Из фанеры толщиной 1,5 мм вырезают деталь для поддержания тяг корды (12) и приклеивают ее к лонжерону и концевой нервюре левой половины крыла.

Обтягивать модель нужно тонкой писчей бумагой. Передняя часть фюзеляжа и крыло до второй нервюры обклеиваются плотной чертежной бумагой.

Обтянутую модель надо обрызгать водой. После просушки вся модель покрывается двумя слоями аэролака и одним слоем нитролака. К качалке-тройнику приклеиваются две проволочные тяги, которые пропускаются в отвер-

стия фанеры (12), укрепленной на конце крыла. Для крепления нитей корды делаются петельки.

Двигатель на модели устанавливается таким образом, чтобы горизонтально расположенная головка цилиндра была повернута в сторону, противоположную центру круга полетов.

Для крепления бабка устанавливается угольник (13), сделанный из листового алюминия толщиной 1 мм.

Штуцер бензопровода на бачке должен быть направлен в ту же сторону, что и головка цилиндра. Карбюратор следует вывернуть на один оборот так, чтобы игла его находилась в вертикальном положении.

В образовавшийся между карбюратором и двигателем зазор наматывают катушечные витки, смазываемые эмалитом. Испытывать модель надо в тихую,

безветренную погоду. Первые пробные запуски следует проводить на корде из проволоки или нитки длиной 7—8 метров, выдерживающей на разрыв 10—15 кг. Корду надо проверять перед запуском.

Сначала запускают модель на средних оборотах двигателя, потом число оборотов увеличивают.

Для полетов на полных оборотах можно сделать более длинную корду, но не свыше 14 метров. Скорость полета модели на полных оборотах двигателя доходит до 70 км/час.

Основные данные модели: площадь крыла — 10 дм²; площадь стабилизатора — 4 дм²; общая несущая площадь — 14 дм²; полетный вес модели — 600 г; нагрузка на крыло — 60 г на дм²; нагрузка на общую несущую площадь — 42,08 г на дм².



УЛУЧШИТЬ КАЧЕСТВО АВИАМОДЕЛЬНЫХ ПОСЫЛОК

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Радостный и взволнованный возвращался домой ученик 5-го класса Витя Барабанов. Он только что купил в магазине авиамоделную посылку и предвкушал удовольствие, которое доставит ему постройка фюзеляжной модели планера.

Но — увы! — его ждало разочарование. Вскрыв посылку, Витя прежде всего обнаружил в ней хотя и отпечатанную в типографии, но все же не очень грамотную бумажку:

«Казеиновый клей в авиапосылку не вкладывается. Клей можете изготовить из муки, так называемый клейстер. Для склеивания деревянных деталей клейстер приготавливается гуще, для обтяжки бумагой деталей приготавливается реже».

Кто же обманул ожидания юного авиамоделиста? Директор Симферопольских мастерских ДОСААФ т. Еременко. Это подведомственное ему предприятие выпускает такие посылки, доставляющие огорчения школьникам. Отпечатав тиражом в 90 тысяч (!) приведенное выше объявление, т. Еременко распорядился вложить его в посылки, думая, что таким образом он снял с себя ответственность за выпуск в продажу брака.

«Качество авиамоделных посылок вызывает множество справедливых нареканий юных конструкторов. Толя Лошаков, ученик 4-го класса из г. Калинин, купивший авиамоделную посылку, жалуется: «В посылке нет клея и резинового мотора. Чем приклеивать бумагу — не знаю. Картошкой, что ли?»

Ученик 5-го класса Шура Корохов со станции Кызыл-Орда Ташкентской ж. д. пишет: «В посылке № 2 резиновая нить была испорчена и когда я с товарищем сделал мотор, он оказался гнилым и лопнул».

Можно привести и много других подобных жалоб. Все они свидетельствуют о том, что авиамоделные посылки из-

готавливаются бесконтрольно. Кто же может рекомендовать клеить летающие модели клейстером? Видимо, только тот, кто в своей жизни не сделал ни одной модели.

Воздушный винт в посылке «Летающая модель самолета» должен быть изготовлен самим моделистом из фанеры, вложенной в коробку. Однако фанерный винт совершенно не тянет. Поэтому, купив посылку, моделист обычно выбрасывает фанерный винт и сам делает новый винт из липы. Вкладываемые в посылку соединительные планки крыла делаются настолько тонкими, что в полете крыло произвольно меняет угол V. Значительные недостатки имеются и в посылке «Летающая модель планера».

Следует отметить, что обе эти посылки были разработаны еще в 1946 году. С тех пор в них ничего не улучшено, хотя потребность в этом совершенно очевидна.

Авиамоделным кружкам особенно нужна посылка № 4. Выпускаются такие посылки Горьковским заводом ДОСААФ (директор т. Ястребов). Посылка эта также давно устарела, не говоря уже о низком качестве многих материалов.

В посылку вкладываются рейки сечением 6×6 мм. Этот размер был хорош прежде, когда модели строились значительно больших размеров, чем теперь. Сейчас на соревнования представляются модели меньших размеров, и рейки приходится пилить или значительно состругивать. В результате — пропадает время, труд, много материала идет в отходы. В посылку целесообразнее вкладывать рейки разного сечения и не такие смолистые и влажные, как сейчас.

Непонятно также, для чего в посылку № 4 вкладываются лист алюминия, кусок 5-мм фанеры и два прута 2,5-мм проволоки. А вот необходимых ниток и казеинового клея в посылках почему-то

нет. Нет в них и резины нужного сечения: вместо положенного сечения 1×4 мм вкладывается резина сечением 1×1 мм. Нам кажется, что в посылке должен быть эмалит в расфасовке и шпон.

Очень непродуманно поступают с красочной этикеткой. Вместо того, чтобы поместить ее на торце посылки, этикетку наклеивают на крышку, сделанную из миллиметровой фанеры. Этикетку приходится соскабливать и фанера при этом портится. Торцевые стенки ящиков для посылок следовало бы делать из липы. Тогда их не придется выбрасывать, они пойдут на изготовление бобышек для моделей планеров.

К сожалению, все еще очень низко качество компрессорных моторчиков, выпускаемых Московским заводом ДОСААФ (директор т. Абаршалин). Шпильки на упорной шайбе мотора К-16 раскалывают воздушный винт, жиклерные трубки ломаются при натяжке в карбюраторе, штуцер вылетает из бабки. Воздушные винты, прилагаемые к мотору, грубо обработаны, профиль их не выдержан.

Тов. Абаршалин уже не раз обещал принять меры к решительному улучшению качества выпускаемой заводом продукции, но эти обещания остаются пока что пустыми словами.

Как ни странно, но работники соответствующего отдела ЦК ДОСААФ и Центральной авиамоделной лаборатории до сих пор не проявляют должной заботы об улучшении качества выпускаемой предприятиями ДОСААФ авиамоделной продукции, об установлении настоящего контроля за этим делом.

Пора также пересмотреть и ассортимент деталей, входящих в авиамоделные посылки.

А. Ермаков

Переписка друзей

ЭТО БЫЛ необычный сбор авиа-моделистов Центральной станции юных техников. Юные авиаконструкторы обсуждали письмо китайских друзей.

«Дорогие товарищи,— писали школьники из города Тяньцзиня,— мы учимся и занимаемся авиамоделизмом. Но у нас нет некоторых инструментов для постройки бензиновых моторчиков. Надеемся на вашу помощь. Хотелось бы также получить русско-китайские и китайско-русские словари, изданные в Москве.

Пионерский привет. По поручению ребят У Ко-Хуэй».

Здесь же, на сборе, ребята составили текст ответного письма. Они обещали помочь своим китайским друзьям. А через несколько дней с московского почтамта была отправлена посылка с инструментами, адресованная пионерам города Тяньцзиня. В посылке были также книги по авиамоделизму, словари.

Крепкая дружба связывает советских и китайских авиамоделистов. В своих письмах юные москвичи делятся опытом работы, советуют китайским товарищам, как добиться лучших успехов в авиамоделном спорте.

Недавно советские школьники получили еще одно письмо из Тяньцзиня.

«Совсем недавно,— писали китайские товарищи,— мы обнаружили тунговое дерево, годное для постройки моделей. Оно — легкое и мягкое. Посылаем образец этого дерева. Если оно подойдет для постройки моделей, вышлем его вам по почте в виде досок».

Москвичи сразу же ответили на письмо друзей из Китая. А спустя некоторое время, когда была получена посылка, снова им написали.

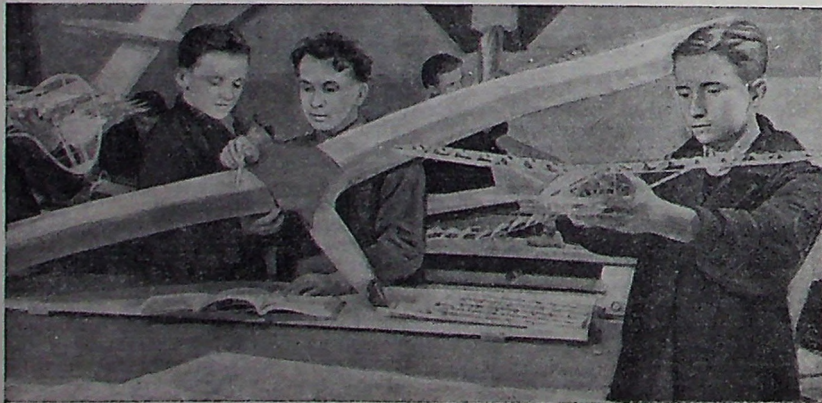
«Спасибо за внимание,— говорилось в письме.— Тунговое дерево испытали, из него можно делать почти всю модель».

Ребята также рассказали о своих

успехах в учебе, о достижениях в постройке моделей. Письмо подписали Игорь Румянцев, Георгий Булгаков, Боря Куликов, Юра Денисов, Володя Хорунженко, Виктор Детяцев, Костя Мишников, Юра Митяев.

Московские школьники переписываются и с авиамоделистами европейских стран народной демократии. Вот одно из писем:

«Дорогие товарищи! Пишу вам из Польской Народной Республики. В настоящее время я строю модели и одновременно учусь управлять самолетом. Дорогие товарищи! В знак нашей дружбы высылаю вам моторчик для летающей модели. С приветом ваш близкий друг и товарищ Влодарский Хенрик. Мой адрес: ПНР, Бошвинки, почта Грабово, воеводство Белосток».



В республиканском Дворце молодежи имени Болеслава Берута в г. Катовицы (Польша). Занятие кружка авиамоделистов.

Авиамоделлисты Центральной станции юных техников И. Румянцев, В. Косухин, Ю. Митрохин и другие выслали польскому другу моторчик, а также несколько книг. Они просили сообщить, какую резину ставит он на модели, и прислать ее образцы.

Скоро из Польши пришло второе письмо.

«В нашей школе,— пишет Х. Влодарский,— организуется авиамоделльный кружок. Следую вашему примеру. Постараюсь прислать образцы всех наших авиамоделльных материалов.

С молодежным и авиамоделлистским приветом Влодарский Хенрик».

Польский авиамоделлист Бальцер (из Гданьска) сообщает М. Васильченко, что он и его товарищи построили радиоуправляемую модель самолета, но у них не ладится с аппаратурой. Поэтому Бальцер просит советского спортсмена помочь советом и указаниями. В ответном письме Васильченко послал польскому авиамоделлисту несколько радиосхем, дал конкретные указания по сборке и настройке радиоаппаратуры.

Болгарский авиамоделлист Д. Калайджиев пишет советскому авиамоделлисту М. Васильченко:

«Я видел Вас на товарищеских соревнованиях между болгарскими и советскими авиамоделлистами. Многому учусь у советских товарищей. Большое впечатление на меня произвели ваши кордовые модели. После этого я сам начал строить такие модели. Благодарю за помощь, которую Вы оказали нам, болгарским спортсменам».

Таких писем много.

Переписка юных друзей — еще одно яркое свидетельство нерушимой дружбы народов СССР, Китая и европейских стран народной демократии.

С. Яковлев

АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

ПЕРВЫЕ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

20 лет назад, 16 апреля 1934 года, постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР была установлена высшая в нашей стране степень отличия за личные или коллективные заслуги перед государством, связанные с совершением героического подвига, — звание Героя Советского Союза. Установлению этого звания предшествовали следующие события.

В 1933—1934 гг. ледокольный пароход «Челюскин» совершал трудное полярное плавание. В неимоверно тяжелых условиях мужественные участники экспедиции проводили большую научно-исследовательскую работу в морях Полярного бассейна. 13 февраля 1934 года, в 15 часов 30 минут, в 144 милях от мыса Уэллен «Челюскин» затонул, раздавленный сильным сжатием дрейфующих льдов.

Показав высокий образец стойкости, мужества и дисциплины, челюскинцы организовано и быстро выгрузили на лед заблаговременно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, радиостанцию. Экипаж корабля и члены полярной экспедиции — всего 104 человека, среди которых были женщины и дети, — высадились на лед.

Жизни 104 советских граждан угрожала смертельная опасность. Но челюскинцы не падали духом. Они знали, что за их плечами стоит великая и могучая страна, что Коммунистическая партия и Советское правительство не оставят в беде ни одного советского человека. В своей лагерной газете «Не сдадимся!» челюскинцы писали: «Мы на льду, но и здесь мы — граждане великого Советского Союза, мы и здесь высоко держим знамя Республики Советов». Безграничная преданность Родине, выдержка и дисциплинированность, чувство долга сплачивали обитателей ледового лагеря в единый мужественный коллектив.

Как только весть о катастрофе достигла Москвы, немедленно была организована правительственная комиссия по оказанию помощи челюскинцам. По приказу Советского правительства на север были двинуты пароходы «Смоленск», «Сталинград», «Совет», ледокол «Красин», получившие задание попытаться пробиться через льды Берингова моря. По неизведанным воздушным трассам на спасение челюскинцев вылетели самолеты.

Вся страна с затаенным дыханием следила за ходом героической схватки советских людей с грозными стихиями. Чтобы добраться до ледового лагеря, летчики должны были пролететь многие сотни, а некоторые — даже тысячи километров, преодолевая огромные трудности. По всему маршруту летчиков подстерегали жестокие морозы, сильные ветры, густые снегопады, многодневные вьюги и туманы. Стремясь сократить путь к Ванкарему, отважные пилоты пересекали горные хребты, над которыми до того не летал ни один самолет.

Первым ледового лагеря достиг зимовавший на Чукотке летчик Ляпидевский. После нескольких неудачных попыток он совершил 5 марта полет в лагерь и вывез оттуда на самолете АНТ-4 всех женщин и детей. Вслед за Ляпидевским в район лагеря стали прибывать остальные самолеты. Спасательные работы развернулись полным ходом. Особенно удачными были два дня — 10 и 11 апреля, когда летчики Каманин и Молоков, сделав по несколько вылетов, вывезли со льдины более 60 человек.

13 апреля спасательные работы были завершены. В этот день последняя группа челюскинцев на самолетах Молокова, Каманина и Водопьянова покинула лагерь, оставив поднятый над льдиной советский флаг. На последних самолетах было вывезено все ценное имущество.

20 апреля 1934 года постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР семи летчикам, непосредственно участвовавшим в спасении челюскин-

цев, — А. В. Ляпидевскому, С. А. Леваневскому, В. С. Молокову, Н. П. Каманину, М. Т. Слепневу, М. В. Водопьянову и И. В. Доронину — было присвоено звание Героя Советского Союза.

Трудящиеся нашей страны с огромным удовлетворением встретили это решение и горячо приветствовали первых Героев Советского Союза, совершивших над ледяными просторами Арктики незабываемые подвиги.

Список первых Героев Советского Союза открыли летчики, спасшие челюскинцев. За 20 лет, прошедших с тех пор, тысячи советских патриотов, воспитанных Коммунистической партией в духе беззаветной любви к нашей социалистической Родине, также удостоились этой высокой награды.

В послевоенные годы список Героев Советского Союза пополнился новыми именами. Среди них — имена советских авиаторов, летчиков-испытателей, награжденных за выдающиеся летное мастерство, проявленное при испытании новых типов самолетов и за освоение высоких скоростей полета.

ОСНОВОПОЛОЖНИК АЭРОДИНАМИКИ ВЫСОКИХ СКОРОСТЕЙ

5 апреля (24 марта) 1869 года, 85 лет назад, родился Сергей Алексеевич Чаплыгин, крупнейший русский ученый, академик, Герой Социалистического Труда, явившийся преемником основоположника авиационной науки Н. Е. Жуковского.

С. А. Чаплыгин много и плодотворно работал над научными проблемами, возникавшими перед аэродинамикой, внес огромный вклад в авиационную науку. Его оригинальные научные труды способствовали совершенствованию авиационной техники, открывали широкие возможности для повышения скорости боевых самолетов Военно-Воздушных Сил Советской Армии.

Еще в 1902 г. в своем замечательном научном труде «О газовых струях» С. А. Чаплыгин разработал основы аэродинамики больших скоростей. При полете самолета со скоростями, близкими к скорости звука, уже сказывается влияние сжимаемости воздуха. Ученый вывел формулы для расчетов, связанных с прохождением струи сжимаемого газа через отверстие или с воздействием струи газа на плоскую преграду, которые впоследствии и были применены к исследованию явлений обтекания крыла самолета сжимаемым газом (воздухом) при полете со скоростью звука. Уравнения движения газа были преобразованы и приведены к такой форме, которая позволяла применять уже существовавшие способы интегрирования. До этого нельзя было получить строгого решения задачи об обтекании крыла на больших скоростях.

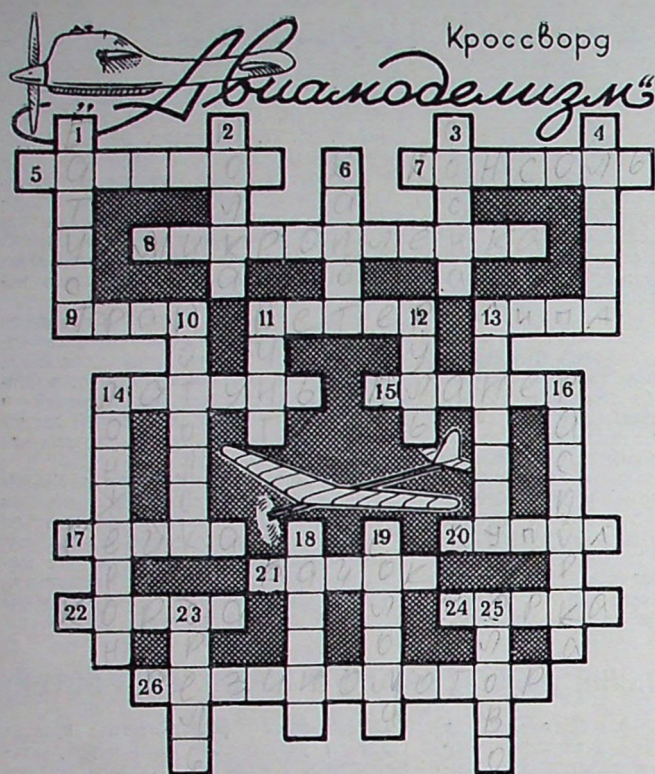
Чрезвычайно интересен для авиационной науки другой труд С. А. Чаплыгина — «О давлении плоскопараллельного потока на преграждающие тела» (1910 г.). В нем ученый вывел важные формулы теории крыла.

В «Теории решетчатого крыла» (1914 г.) ученый дал ценные результаты по работе решетки профилей, являющейся необходимой составной частью лопаточных машин — турбин и компрессоров. Этот труд послужил также началом исследования механизированного крыла, снабженного предкрылком, закрылком, щитком и другими приспособлениями, влияющими на аэродинамические силы. Все эти приспособления широко применяются на современных самолетах. Механизированное крыло позволяет увеличить подъемную силу, снизить посадочную скорость и в то же время сохранить аэродинамические свойства крыла в режиме максимальной скорости.

В своем труде «К общей теории крыла моноплана» (1922 г.) С. А. Чаплыгин обобщил существовавшие разрозненные исследования, дав некоторым из них оригинальную геометрическую трактовку. Важным для анализа устойчивости самолетов является введенное в этой работе понятие фокуса крыла.

После смерти Жуковского академик Чаплыгин возглавил советскую школу теоретической аэродинамики. До последних дней своей жизни (С. А. Чаплыгин умер 8 октября 1942 года) он беззаветно служил нашей советской Родине, нашему народу. Советское правительство увековечило память выдающегося ученого. Имя С. А. Чаплыгина присвоено лаборатории ЦАГИ. Его именем названа одна из московских улиц. Город Рязань, Рязанской области, где родился ученый, называют теперь город Чаплыгин.

Окруженные всенародным вниманием, постоянной заботой партии и правительства, наши ученые умножают достижения советской науки, верно служащей интересам народа.



По вертикали. 1. Материя, иногда применяемая для обтяжки авиамodelей и корабчатых змеев. 2. Часть лонжерона. 3. Основная порода древесины, используемая для постройки моделей. 4. Деталь реактивного авиамodelьного двигателя, управляющая впуском горючей смеси в камеру сгорания. 6. Деталь, служащая для придания двигателю удобообтекаемой формы. 10. Предельная высота, достигаемая моделью. 11. Движитель большинства летающих моделей самолетов. 12. Орган управления кордовой моделью в полете. 13. Деталь системы электрозажигания. 14. Основной силовой элемент крыла летающей модели. 16. Часть фермы фюзеляжа модели. 18. Часть фюзеляжа, которая должна быть оборудована на кордовой модели-копии. 19. Распространенный материал для постройки комнатных моде-

лей. 23. Слесарный инструмент, применяемый для закручивания резиномотора. 25. Металл, применяемый при пайке.

По горизонтали. 5. Известный советский авиамodelист, чемпион СССР 1952 года. 7. Концевая часть крыла. 8. Искусственный материал, применяемый для обтяжки комнатных моделей. 9. Дорожка на крыле самолета рядом с фюзеляжем, имитируемая на модели-копии полоской наждачной шкурки. 11. Перемещение воздуха относительно наземных предметов. 13. Одна из пород древесины, применяемая для постройки летающих моделей. 14. Металл, используемый в авиамodelизме. 15. Модель самолета до установки на ней двигателя. 17. Краткое название части схематической модели самолета, несущей резиномотор. 20. Одна из частей модели парашюта. 21. Резервуар для горючего на модели. 22. Трос для запуска модели, летающей по кругу. 24. Одна из фигур, легко выполняемых пилотажной моделью. 26. Двигатель схематической модели самолета.

Правильные ответы на обе задачи, помещенные в журнале «Крылья Родины» № 2 за 1954 г., первыми прислали: Ж. Стасенко и Г. Жуковский (Березино, Минской обл., БССР), В. В. Бутеев (п. п. 17871), М. Н. Новотарский (с. Борсуки, Староушицкого района, Хмельницкой обл., УССР) и др.

Правильные ответы на задачу «Ходом шахматного коня» первыми прислали: В. М. Кабаев (совхоз «Ямский», Ямского района, Сталинской обл.), Н. П. Салыга (село Морозовка, Савинского района, Харьковской обл.), Н. И. Панченко (г. Ужгород, Закарпатской обл.), И. И. Цанько (пос. Свалява, Свалявского района, Закарпатской обл.) и др.

Правильные ответы на задачу «Боевая формула» первыми прислали: Н. А. Белехов (пос. Талица, Буйского района, Костромской обл.), К. С. Цололо (г. Жданов, Сталинской обл.), Л. Лыков (г. Сталино, ст. Мушкетово), Н. Киселев и С. Андрощенко (г. Белая Церковь, Киевск. обл.), В. Цыганок (г. Семенов, Горьковской обл.), Б. Тайбеков (г. Алма-Ата) и др.

СОДЕРЖАНИЕ

Под великим знаменем Ленина	1
Множить ряды юных авиамodelистов!	3
Авиамodelизм в школе	5
П. Андреев. Навстречу пионерскому лету	7
С. Наволодский. Во Дворце пионеров г. Ульяновска	8
Н. Пашкевич, В. Скобелевич. Авиамodelьная работа в пионерском лагере	9
М. Шнырев. О дружбе и товариществе	11
П. Павлов. Против зазнайства	11
С. Лавочкин. Моим юным друзьям	12
Б. Ковзан. Овладевайте знаниями!	12
М. Семенов. Почему в Минске мало авиамodelистов?	13
Твори, выдумывай, пробуй!	14
Н. Бабаев. Авиамodelь в полете!	16
Как построить простейшие авиамodelи	17
А. Ермаков. Улучшить качество авиамodelьных посылок (письмо в редакцию)	21
Переписка друзей	22
Авиационный календарь	23

На 1-й странице дуплексной вкладки помещен фотоснимок бывшего авиамodelиста Героя Советского Союза Б. И. Ковзана с юными авиамodelистами 21 средней школы Ногинского района, Московской области. На 2-4 страницах — фотоочерк «Авиамodelисты Загорского района».

На первой странице обложки: Юные авиамodelисты в Кремле. Рис. худ. М. Маризе.

На четвертой странице обложки: «Полетелач!». Эту худ. М. Маризе с фотографии Г. Малиновского.

К этому номеру журнала приложена вкладка «Бумажный планер ПБК и его запуск» и «Схематическая модель самолета» с рабочими чертежами.

МАГАЗИН „СОЮЗПЕЧАТЬ“

Москва, Дорогомиловская набережная, дом 1/2, имеет отдел „Журнал-почтой“, принимающий заказы на научно-популярные и производственно-технические журналы, в том числе на отдельные номера журнала „Крылья Родины“.

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ „КРЫЛЬЯ РОДИНЫ“

принимается всеми конторами и отделениями связи и отделами „Союзпечати“

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (редактор), Е. С. АНДРЕЕВ, И. Ф. БОБАРЫКИН, В. Ф. БОЛОТНИКОВ, С. П. ИГНАТЬЕВ (зам. редактора), Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Адрес редакции — Москва, Ново-Рязанская ул., 26, тел. Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-69-33.

Сдано в производство 2-III 1954 г.
Тир. 30 000 экз.

Бум. 60×92/8 3 физ. и усл. п. л. + 1/2, п. л. вкладок.
Издательство ДОСААФ — Ново-Рязанская, 26.

7,238 уч.-издат. л. Г01511.
Цена номера с вкладками 3 руб.

2-IV 1954 г.
Зак. 760.

13-я журнальная типография Союзполиграфпрома Главиздата Министерства культуры СССР. Москва, Гарднеровский пер., 1а.
Обложка отпечатана в 3-й типографии Главиздата „Красный пролетарий“



Дом пионеров Кировского района г. Москвы. Авиамodelисты Юра Савастический (слева), Ира Чебанова-Егоровская и Виктор Гаврилов производят продувку модели в настольной аэродинамической трубе.

Фото Г. Малиновского

57
П.ЯШ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКА
6 1.12 КР РСБ

