

1918
1958

ВЛКСМ

ЗАВОД № 115

№

19 г.

КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ
№ 9 1958



ТРИУМФ СОВЕТСКИХ ПАРАШЮТИСТОВ

В августе в Братиславе (Чехословакия) состоялся IV мировой чемпионат по парашютному спорту. Первенство оспаривали блестящий триумф советских парашютистов 14 стран. Чемпионат закончился в программе были включены четыре упражнения, в которых советские парашютисты продемонстрировали высочайшее мастерство, завоевав ряд призовых мест.

Абсолютными чемпионами мира по парашютному спорту стали советские парашютисты Петр Островский, набравший 1865,48 очка, и Надежда Прихина, у которой 1774,3 очка. В командном многоборье первые места завоевали также советские парашютисты. Мужская команда набрала 5587,32, а женская — 3548,39 очка.

Парашютисты Советского Союза завоевали на чемпионате 16 медалей, в том числе 10 золотых, 3 серебряных и 3 бронзовых, а также две памятные медали Французского национального аэроклуба.

В острой спортивной борьбе советские парашютисты проявили большую выдержку, волю к победе, высокую дисциплинированность, дух коллективизма, готовность жертвовать личными интересами во имя общей победы. Они убедительно доказали преимущество передовой советской парашютной школы и с достоинством защитили спортивную честь нашей Родины.

На снимке: абсолютные чемпионы мира по парашютному спорту Надежда Прихина и Петр Островский.

Фото Б. Антонова

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

№ 9 ★ СЕНТЯБРЬ ★ 1958 г.
ГОД ИЗДАНИЯ 9-й
Адрес редакции:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-69-33

НАС ВЕДЕТ ПАРТИЯ

Э. БЕМАН,
секретарь ЦК ВЛКСМ

В ОКТЯБРЕ 1958 года исполняется сорокалетие Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи. Комсомол, созданный по инициативе Владимира Ильича Ленина как массовая политическая организация трудящейся молодежи, в течение четырех десятилетий верно и беззаветно служит великому делу строительства коммунизма в нашей стране.

Ленинский комсомол — детище Коммунистической партии, надежда и гордость советского народа. В его рядах выросли миллионы молодых патриотов, активных строителей коммунистического общества, в труде и бою доказавших свою безграничную преданность родной партии коммунистов. Комсомол сыграл выдающуюся роль в строительстве социализма и в защите нашей Родины от внешних врагов, чем снискал любовь и уважение всех советских людей. «Это они, лучшие представители нашей молодежи, жертвовали своей жизнью, борясь за то, чтобы отстоять великие завоевания Октября, завоевания социализма, которые добыты в суровой борьбе их отцами и старшими братьями.

Советская молодежь показала замечательный пример для молодежи всего мира, как надо бороться за свободу и независимость своей Родины, за дело рабочего класса, за социализм», — говорил Н. С. Хрущев в речи на XIII съезде ВЛКСМ.

От одного поколения молодежи к другому передаются славные традиции комсомола. Начало этим революционным традициям положило старшее поколение комсомольцев, которому приходилось работать в особенно трудных условиях. В суровые годы борьбы с внутренней контрреволюцией и иностранными интервентами тысячи молодых людей, вступавших в комсомол, сразу же отправлялись на фронт защищать молодую республику Советов. Вспоминая то время, Николай Островский писал: «Вместе с комсомольским билетом мы получали ружье и 200 патронов».

Незадолго до окончания гражданской войны состоялся III съезд комсомола, на котором с речью выступил В. И. Ленин. Эта речь является духовным завещанием великого вождя нашей молодежи. Комсомол, говорил Владимир Ильич, должен стать ударной группой, которая во всякой работе оказывает свою помощь, проявляет свою инициативу, свой почин. И когда после разгрома врага пришла пора восстановления разрушенного народного хозяйства, комсомольцы тех лет, распевая задорные песни, отправлялись на суботники, помогали скорее пустить в ход тронутые ржавчиной станки, расчищали железнодорожные пути, возвращали к жизни шахты, электростанции.

Участвуя в осуществлении плана социалистической индустриализации страны, комсомольцы горячо взялись за повышение производительности труда, положили начало ударничеству. Комсомол выступил застрельщиком организуемого партией социалистического соревнования, ставшего затем основным методом строительства социализма в нашей стране. Сотни тысяч юношей и девушек вложили свой труд, негасимое пламя молодости в сооружение Днепротреста, Сталинградского тракторного завода, металлургических гигантов Урала и Сибири, шли в первых шеренгах строителей предприятий химической и авиационной промышленности, воздвигли город юности — Комсомольск-на-Амуре. Молодые патриоты актив-

но помогали партии в создании колхозного строя, непрерывно пополняли ряды нашей народной интеллигенции. За две первых пятилетки высшие и средние специальные учебные заведения выпустили свыше 280 тысяч молодых инженеров, техников, учителей, врачей, специалистов сельского хозяйства.

Комсомол внес неоценимый вклад в дело укрепления обороноспособности нашей Родины. В 1922 году он принял шефство над Военно-Морским Флотом, а в 1931 году IX съезд ВЛКСМ объявил шефство комсомола над Военно-Воздушными Силами. Эта дата знаменовала начало массового похода советской молодежи в авиацию. Призыв съезда: «Комсомолец — на самолет!» нашел горячий отклик в массах молодежи. Комсомольские организации послали в летные и технические училища тысячи лучших своих членов. Из их числа выросли отважные и умелые летчики, квалифицированные инженеры и техники. Еще в мирные годы Ленинский комсомол превратился в могучий резерв вооруженных сил социалистической державы. К началу Великой Отечественной войны среди военных моряков, в авиационных и мотореханизованных частях каждый третий воин был комсомольцем.

Молодежь успешно овладевала военными знаниями, активно участвовала в патристической деятельности добровольных организаций трудящихся, ставящих своей целью содействие обороне страны. Комсомол стал душой этих организаций, возникших в первые годы существования Советской власти. В аэроклубах — этих кузницах авиационных кадров получили «воздушное крещение» тысячи молодых пилотов. Здесь в пору своей комсомольской юности воспитывались будущие герои. С Тихорецкого аэроклубовского аэродрома впервые взлетел Захар Сорокин, которого сейчас по праву называют «вторым Маресьевым»; Казанский аэроклуб воспитал Михаила Девятаева, совершившего вполости беспримерный подвиг; Свердловский — Григория Речкалова, носящего на груди две Золотые Звезды. Комсомольцы-авиаторы прославили Родину в дальних перелетах, показали себя дерзновенными разведчиками стратосферы, смелыми исследователями Арктики.

Среди посланцев комсомола выросло немало выдающихся мастеров безмоторного полета, таких, как С. Анохин, С. Гавриш, О. Клепикова, Н. Симонов, М. Раценская. Комсомол является инициатором развития массового парашютного спорта. В школах и кружках Осоавиахима начиналась спортивная биография воспитанников комсомолом мужественных парашютистов Н. Камневой, Т. Куталовой, В. Федоровой, А. Чирковой. Верность делу партии, верность ленинизму наш славный комсомол с особой силой продемонстрировал в годину суровых испытаний. Когда началась Великая Отечественная война, молодежь Советского Союза обратилась с письмом к родной Коммунистической партии. В нем говорилось: «...Наши руки не будут знать отдыха, пока продолжается эта великая борьба... Ни одна дорога не покажется нам трудной, ни одна преграда не покажется нам непреодолимой».

По этим трудным военным дорогам непоколебимо прошли советские воины-победители. Среди них почетное место заняли пламенные молодые патриоты — верные сыны и дочери многонационального советского народа. Бессмертные имена славных воспитанников комсомола Александра Матросова, Юрия Смирнова, Лизы Чайкиной, Шуры Чекалина, Марии

Мельникайте, Гафура Мамедова, Иманта Судмалиса стали символом мужества, негнбимой воли советского человека.

На самых опасных участках борьбы с фашистскими захватчиками комсомольцы проявляли чудеса отваги. Они были в числе защитников Брестской крепости, среди героев-панфиловцев, среди героев Сталинграда, Севастополя и Одессы. В трудных условиях строила молодежь оборонительные рубежи. На Украине, в Белоруссии, Прибалтике, на Смоленщине руководимые коммунистами юные партизаны были первыми в разведке, в налетах на вражеские гарнизоны. Вечно будет помнить наш народ подвиги молодогвардейцев Краснодона, молодых патриотов, которые действовали на станции Оболь Витебской области, участников подпольной комсомольской организации «Партизанская искра», не щадя жизни, выполнявших задания партии.

В летопись Великой Отечественной войны много замечательных страниц вписали авиаторы — питомцы Ленинского комсомола, подавляющее большинство которых пришло в авиацию из оборонного Общества. Всенародную славу заслужили трижды Герои Советского Союза Александр Покрышкин и Иван Кожедуб. С восхищением говорят советские люди о мастере бомбовых ударов Александре Молодцем, бесстрашном морском летчике Борисе Сафонове, отважных истребителях Викторе Талалихине, Петре Харитонове и многих других крылатых богатырях. Их подвигам нет числа.

В тылу — на предприятиях, в колхозах и совхозах — комсомольцы трудились по-фронтовому. Никакие преграды и лишения не могли сломить их боевой дух. Часто после тяжелой рабочей недели юноши и девушки выходили на молодежные воскресники. Члены комсомола летчик Тимур Фрунзе, который бесстрашно сражался с врагами, и сибиряк станочник Александр Шашков, добившийся особенно высокой производительности труда, делали одно дело, служили одной возвышенной цели — защите Отечества.

Наш героический народ завоевал историческую победу. За мужество и отвагу, проявленные в боях, Советское правительство наградило орденами и медалями свыше 3,5 миллиона комсомольцев. Несколько тысяч храбрейших молодых воинов удостоились высокого звания Героя Советского Союза. В их числе много авиаторов.

В послевоенные годы наша молодежь вместе со всем советским народом активно участвовала в восстановлении народного хозяйства. Воодушевленные историческими решениями XX съезда КПСС молодые патристы самоотверженно трудятся на всех участках коммунистического строительства. Выполняя задания партии, около трехсот тысяч посланцев комсомола отправились в восточные и северные районы страны на стройки заводов, внесли значительный вклад в сооружение крупнейшей в мире Куйбышевской и других гидроэлектростанций, воздвигли сотни предприятий по производству железобетонных конструкций, проложили стальные магистрали и, в частности, дорогу Сталинск — Абакан. Более 40 тысяч юношей и девушек по комсомольским путевкам в рекордно короткие сроки построили в Донбассе 37 угольных шахт. По зову партии и правительства, по велению своего сердца молодые энтузиасты помогли освоить свыше 36 миллионов гектаров целинных земель.

Сейчас Ленинский комсомол мобилизует все свои силы на осуществление новых задач, поставленных партией. XIII съезд ВЛКСМ одобрил патристический почин молодых новаторов, решивших на год раньше срока достигнуть производительности труда, запланированной на конец пятилетки. По постановлению съезда комсомол взял шефство над строительством ряда предприятий химической промышленности, объявил ударными стройками комсомола важнейшие предприятия тяжелой индустрии.

Советская молодежь открыт широкий простор для проявления энергии, инициативы, творчества. Но занятые мирным созидательным трудом молодые строители коммунизма вместе со всем народом помнят, что у нас есть враги, которые хотели бы уничтожить все наши завоевания.

Н. С. Хрущев в речи на XIII съезде ВЛКСМ говорил: «Надо уметь оберегать завоеванное. А это значит — надо заботиться о Вооруженных Силах нашей страны, пополнять их лучшей молодежью, воспитывать всю нашу молодежь в духе ленинского понимания дисциплины.

Комсомол должен заботиться о том, чтобы наша армия получала образованных людей, потому что современные средства вооружения требуют больших знаний»...

В решении этой патристической задачи большая роль при-

надлежит ДОСААФ — массовой общественной организации трудящихся. Продолжая традиции Осоавиахима, оборонное Общество работает в тесной связи с комсомолом. В свою очередь, комсомольские организации помогают активистам ДОСААФ в создании кружков по военно-прикладным видам спорта, в проведении спортивно-массовых мероприятий. Многие комсомольцы являются председателями и членами комитетов ДОСААФ, инструкторами и тренерами.

Деловое сотрудничество комсомола и ДОСААФ положительно сказывается и на развитии авиационного спорта. В аэро- и авиаспортивных клубах, на планерных станциях, в парашютных и авиамодельных кружках молодежи принадлежит ведущее место. По почину комсомольцев возникли самостоятельные конструкторские бюро, которые спроектировали и построили несколько марок планеров, а сейчас работают над созданием реактивного спортивного самолета. Ряд комсомольских организаций деятельно участвует в создании самостоятельных клубов и подготовке инструкторов-общественников по авиационным видам спорта. Комсомольскими руками построено немало парашютных вышек, коротдромов и других спортивных сооружений.

Лучшие воспитанники комсомола составляют гордость и славу авиационного спорта. Среди них в послевоенную пору наиболее значительных успехов достигли наши парашютисты, завоевавшие большинство мировых рекордов. В 1958 году звание абсолютной чемпионки мира завоевала работница одного из тушинских заводов Надежда Пряжина. Всесоюзные и мировые достижения в прошлом году установили молодые спортсменки — воспитанница Ивановской комсомольской организации швея Валентина Трушкина, горный мастер одной из шахт Донбасса Зоя Слица и другие отважные девушки, совершившие рекордные прыжки из стратосферы.

Молодые патристы добиваются успехов и в самом сложном виде авиационного спорта — самолетном. За последние годы выросли умелые летчики Юрий Юдин и Николай Анфилатов — чемпионы страны 1957 года по отдельным видам упражнений. Недавно мировой рекорд для женщин при пилотировании вертолета Ми-1 установила студентка комсомолка Ирина Гурова.

Комсомол является запевалой, задает тон в авиамодельном движении, объединяющем до 200 тысяч строителей «малой авиации». В своем громадном большинстве это люди комсомольского возраста и юные пионеры, проявляющие глубокий интерес к авиационной технике. Из их среды непрерывно выдвигаются способные конструкторы.

Связи комсомола и оборонного Общества укрепились еще более нынешним летом во время проведения Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта. Предварительные итоги спартакиады, посвященной 40-летию ВЛКСМ, показывают, что она целиком себя оправдала. В честь знаменательного юбилея установлено немало новых достижений, выросли организации ДОСААФ.

Но есть у нас еще много нерешенных вопросов, в частности, по авиамодельному и планерному спорту. Сотрудничая с добровольным Обществом, комсомольские организации обязаны и впредь вести среди молодежи пропаганду авиационных знаний, воспитывать у авиационных спортсменов стойкость, волю к победе, создавать им условия для завоевания новых рекордов страны и на мировых чемпионатах. Необходимо вместе с ДОСААФ решительнее бороться за создание совершенной техники для спортсменов-летчиков и планеристов, преодолеть в ближайшее время продолжающееся еще отставание планерного спорта, добиться, чтобы в каждой школе был авиамодельный кружок.

Многогранна, широка деятельность 18-миллионного комсомола. Вот уже сорок лет в труде и борьбе комсомол с честью идет по ленинскому пути. Он высоко несет свое славное знамя, увенчанное пятью орденами, которыми награжден комсомол за его большие заслуги перед Родиной. Политика Коммунистической партии, ее решения и указания являются боевой программой комсомола. Руководство партии было, есть и всегда будет самым главным и самым важным во всей работе ВЛКСМ.

XIII съезд ВЛКСМ заверил Коммунистическую партию, ее Ленинский Центральный Комитет, что Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи, вся советская молодежь и впредь будет всегда и во всем твердо и неуклонно следовать за своей родной Коммунистической партией, отдаст все свои силы, способности и дарования великой цели нашей эпохи — построению коммунизма.



ПОДХВАТЫВАЙТЕ ПОЧИН
КОМСОМОЛЬЦЕВ-КОНСТРУКТОРОВ!

СВОИМИ РУКАМИ...

Обсуждается проект планера. Слева направо: (стоит) И. Куприков, Ю. Сергеев, Ю. Гудков, Б. Бембель, М. Глушнев, (сидят) Г. Носков, И. Егорычев, А. Смирнов, Г. Фурсевич.

Фото С. Колесова

И. ЖАРКОВСКИЙ

НЕМНОГО времени прошло с того дня, когда комсомолец Борис Бембель пришел к секретарю заводского комитета комсомола Юрию Щербакову с тем, чтобы поговорить, как выражаются, по душам.

— Когда-то наш завод, — сказал он, — славился своим активным участием в планерном спорте. Здесь создавались планеры, немало было и спортсменов, летавших на них. Так почему бы теперь не возродить былую славу: создать конструкторское бюро из комсомольцев — активных членов ДОСААФ, начать строить свой планер.

— Первые шаги уже сделаны, — добавил комсомолец. — Я беседовал, в частности, с Юрием Гудковым, который давно интересуется этим делом, а также с комсомольцем Вячеславом Упоровым, коммунистами Алевтином Смирновым, Геннадием Фурсевичем и другими. Все они с величайшей охотой согласились в свободное время заниматься авиационным конструированием.

Секретарю комсомольской организации понравилось предложение Бориса Бембеля. Тут же наметили план действий.

Важным являлся вопрос об отношении руководства машиностроительного завода к начинанию комитетов комсомола и ДОСААФ. Оказалось, что агитировать директора завода совсем не пришлось.

Выслушав внимательно Ю. Щербакова, он заявил, что вся необходимая помощь будет оказана.

Организация инициативной группы — только начало дела. К конструированию планера следовало привлечь как можно больше людей, обладающих самыми разнообразными знаниями. Вскоре комсомольское конструкторское бюро стало насчитывать свыше трех десятков человек. В него вошли коммунист Георгий Никитин, комсомольцы Герман Носков, Борис Налетов, Илья Куприков, Борис Неустров, Петр Королев и другие.

Приступили к сбору материалов. С помощью председателя заводского комитета ДОСААФ А. П. Осокина

достали чертежи одного из советских планеров. Затем стали рыться в комплектах авиационных журналов как советских, так и иностранных. Было известно, что пытливая конструкторская мысль создала немало интересных аппаратов для безмоторного летания. На каком из них остановиться, что взять себе за образец? Не хотелось копировать, идти по пути уже готового решения. Основным был вопрос о том, какая схема явится наиболее перспективной, интересной, отвечающей современному уровню развития планерного спорта.

Горячее обсуждение вызвали схемы, предложенные Гудковым и Налетовым. Первый из них представил схему двухместного металлического планера с небольшой обратной стреловидностью, с убирающимся колесом, расположенным за центром тяжести. Схема Налетова имела контурное крыло (нижнее крыло с прямой стреловидностью, верхнее с обратной стреловидностью, концы крыльев соединяются шайбой). Свое мнение высказали чуть ли не все присутствовавшие. Общим был тот взгляд, что планер должен быть оригинальным, рассчитанным не на выполнение простейших упражнений, а годным для рекордной работы с высоким качеством.

Обязанности распределили следующим образом. Общую компоновку планера поручили разработать Гудкову. Над конструкцией и механизацией крыла работает Бембель; Егорычев выполняет роль ведущего инженера; управлением и шасси занимается Сергеев; Носков — технологией и оснасткой, а Глушнев — оборудованием и приборами; плазово-шаблонными работами руководит Петр Королев; Никитин занимается отработкой схемы контурного крыла; модели для продувки готовит Игорь Евдокимов. Это, конечно, не означает, что конструкторский планера занимается лишь указанная группа. Чем дальше, тем все большее количество людей втягивается в работу.

— Работы много, — рассказывает Гудков. — Каждый день после окончания

рабочего дня я засиживаюсь над чертежами до двенадцати, часу ночи. Не замечаешь, как бежит время. Очень интересно принимать участие в создании нового планера. Заранее трудно сказать, что у нас получится. Но мы постараемся сделать все возможное, чтобы сказать новое слово в планеризме.

Инициативу и смекалку проявляют комсомольцы, чтобы обеспечить конструкцию необходимыми материалами. Весь нужный металл предполагается получить путем экономии при обработке тех или иных деталей, которые идут для машин и станков, выпускаемых заводом. Намечается использование пенопласта — нового материала, позволяющего облегчить планер, повысить его аэродинамические качества.

Немало сделано. Будущий планер приобретает уже зримое лицо. Разработаны общий вид и силовая схема; компоновка фюзеляжа и оперения; теоретический чертеж фюзеляжа; аэродинамический расчет; центровка и весовой расчет в первом приближении; металлические шаблоны; части крыла; механизация крыла по всему размаху; компоновка доски приборов первого пилота; схема убирающегося шасси.

Предложен вариант крыла из пластмассы, дающей высококачественную поверхность. Подобная конструкция значительно упрощает технологию и удешевляет изготовление крыла. В то же время предложена оригинальная технология изготовления крыла в металлическом варианте. При этом создается возможность собрать трапецевидное крыло из панелей с типовыми элементами.

Доброе дело задумали комсомольцы — члены оборонного патристического Общества. Немало трудностей придется им преодолеть, чтобы достичь желанной цели. Возможно, что на первых порах их ждет горькое неудач. Однако людей сильным духом трудности никогда не останавливают, они лишь заставляют их еще с большим упорством продолжать начатое.

Так пожелаем же от души успехов молодым конструкторам-комсомольцам!



ВЫПОЛНИЛИ НОРМЫ МАСТЕРА СПОРТА

В УПОРНОЙ борьбе прошли у нас внутриклубные соревнования по самолетному спорту на личное первенство по программе Всесоюзной спартакиады, посвященной 40-летию ВЛКСМ.

Большинство участников соревнований за выполнение первого упражнения — дневной полет

по кругу на точность выполнения взлета, расчета и посадки — получило хорошие и отличные оценки.

Первенство по этому упражнению завоевал комсомолец Г. Мещеряков. Он набрал максимальное количество очков (96,1 из 100 возможных). Второе место занял летчик А. Попов, набравший 92 очка. На третьем месте — спортсмен перворазрядник комсомолец Д. Шевченко, набравший 91,4 очка. В результате состязаний спортсмены Г. Мещеряков, А. Попов, Д. Шевченко, Б. Бирюков, В. Кожевников, В. Троян выполнили по этому упражнению норму мастера спорта.

В этот же день разыгрывалось третье упражнение. Лидером вновь стал Г. Мещеряков. Мастерски выполнив на 4 секунды раньше времени все фигуры пилотажа, он набрал наибольшее количество очков (190 из 200 возможных). Успешно также выступил в этом упражнении чемпион аэроклуба 1957 года В. Троян, занявший второе место. Третье место присуждено спортсмену перворазряднику В. Кожевникову.

Затем спортсмены-летчики первой и второй групп состязались в ночных полетах по кругу на точность выполнения взлета, расчета и посадки и по 150-километровому треугольному маршруту на точность выхода в заданные пункты. Отлично выполнил упражнение летчик В. Кожевников. Он набрал 199 очков из 200 возможных. За ним идут летчики-спортсмены В. Троян — 197,4 очка, Г. Мещеряков — 194,8 очка и Б. Бирюков — 192 очка. Все они по этому упражнению выполнили норму мастера спорта.

Первенство в маршрутном полете завоевал В. Троян. Неплохие результаты показали также спортсмены А. Аверин, И. Тарасов, Г. Мещеряков.

В последний день соревнований спортсмены состязались в полетах в закрытой кабине по 100-километровому треугольному маршруту. Набрав 385 очков, на первое место вышел спортсмен И. Тарасов. На 5 очков отстали от него В. Троян и Г. Мещеряков.

В соревнованиях участвовали также молодые спортсмены-летчики, без отрыва от производства занимающиеся в аэроклубе, — помощник машиниста компрессора завода им. Чкалова Валентин Пракудин, электрик-монтажник Владимир Скляров, мастер цеха Николай Шершов и другие.

В результате выполнения всех упражнений многоборья первенство завоевал Г. Мещеряков, на второе место вышел В. Троян, на третье — В. Кожевников. Они выполнили нормы мастера спорта.

П. ВАНИН,
главный судья соревнований,
судья первой категории

г. Орск.

НАД БРЯНСКОМ

В ИЮЛЕ на аэродроме Брянского аэроклуба был поднят флаг соревнований. Их открыли планеристы области. Участники разбили на две группы. В первую вошли спортсмены юношеского разряда, во вторую — спортсмены-разрядники. Начинающие планеристы летали на БРО-9, выполняя упражнения на точность взлета, посадки и на дальность полета с мотостарта. Разрядникам предоставили «Пионер».

Первой в воздух на БРО-9 поднялась студентка машиностроительного техникума Галина Диомидова. Ее результат — 187 очков из 200. Это неплохо для спортсменки ее квалификации.

Четко выполнили упражнения фрезеровщик Вячеслав Аносинский, мастер Дятковского стекольного завода Николай Кирюшин и другие.

После небольшого перерыва борьба в воздухе возобновилась. Начались полеты на дальность планирования. Победителем в первой группе оказался модельщик Владимир Левкин, набравший 296 очков. За ним следует ученик 9-й средней школы Виктор Горбачев (294 очка). Третье место занял Вячеслав Аносинский.

Среди девушек первое место завоевала ткачиха камвольного комбината Инесса Островцова — 287 очков. На десять очков от нее отстала Галина Диомидова. Десятиклассница Тамара Третьякова оказалась третьей.

Первое командное место занял коллект Бежицкого района, за ним следуют спортсмены Советского района.

Остро протекала борьба и на втором старте, где соревновались спортсмены-разрядники. Закончив полеты на точность взлета, расчета и посадки, планеристы этой группы приступили к полетам на продолжительность парения и выигрывш высоты. Здесь победителем стал перворазрядник Константин Дорохов. Умело используя восходящие потоки и кучевую облачность, он набрал высоту в 3100 м и продержался в воздухе 3 часа 20 минут. Он же был первым и в третьем упражнении — парящем полете в заранее намеченный пункт с возвращением на старт.

В итоге в личном первенстве по многоборью победу одержал К. Дорохов, набравший 640 очков. На второе место вышел М. Симаков.

Вслед за планеристами в борьбу вступили парашютисты. В ней участвовало 34 спортсмена. Соревнования проводились по разрядам. В группе третьеразрядников в прыжках на точность приземления с высоты 800 м отличилась портниха Бежицкого промторга Вера Егорова. Она приземлилась в 9 м от центра круга, набрав наибольшее количество очков. Среди второразрядников по этому упражнению лидировал выпускник средней школы Вячеслав Григорьев.

Мастера спорта и перворазрядники соревновались в прыжках на точность приземления с высоты 600 м. Первым здесь был мастер спорта Николай Некрасов, приземлившись в 8 м от центра круга. На несколько очков отстала от него спортсменка первого разряда

сверильщица Брянского машиностроительного завода Галина Блохина.

Наиболее острая борьба разгорелась по третьему упражнению — в комбинированных прыжках с высоты 1100 м для второразрядников и с высоты 1500 м для перворазрядников и мастеров. Кроме точности задержки, здесь также учитывались стиль падения и точность приземления.

Большинство спортсменов показало в этом упражнении неплохую технику. Некрасов прыгал при ветре, но точно выдержал заданное время задержки раскрытия парашюта, и приземлился в 6 м от центра круга, набрав из 350 очков 344. Галина Блохина отстала от лидера всего на пять очков. Перворазрядник Анатолий Цырин был третьим.

Среди спортсменов второго разряда по этому упражнению первенствовали Вячеслав Григорьев, Олег Горячко и Валерий Кузьмин.

Затем начались прыжки с высоты 1300 м для второразрядников и 2000 м для перворазрядников и мастеров спорта с задержкой раскрытия парашюта соответственно в 15 и 30 секунд. Победил Некрасов. Он набрал 250 очков, не получив ни одного штрафного.

Победителем в многоборье стал Некрасов. Всего на пятнадцать очков отстала от него Блохина. Третье место занял А. Цырин. В группе второразрядников победил В. Григорьев, за ним следуют П. Гагаев и В. Кузьмин. Все трое выполнили нормы 1-го разряда. Среди спортсменов 3-го разряда чемпионкой стала Вера Егорова. Она и еще 7 человек из этой группы выполнили нормы 2-го разряда.

В. ГУРИНОВ,
судья первой категории
г. Брянск.

СОРЕВНОВАНИЯ ПЛАНЕРИСТОВ

НА СТАРТ зональных и московских областных соревнований по планерному спорту в г. Серпухове вышло 13 команд. Среди оспаривавших первенство — 3 мастера спорта, из них две женщины (А. Самосадова и М. Захарова).

Лучшие результаты среди женщин показала рекордсменка Советского Союза А. Самосадова, набравшая 111,6 очка из 115 возможных. Она мастерски выполнила третье упражнение, опередив не только женщин, но и мужчин по этому виду соревнований. А. Самосадовой присвоено звание чемпиона Московской области по планерному спорту среди женщин на 1958 год.

В личном первенстве победителем среди мужчин оказался спортсмен г. Жуковского инженер С. Есаулов. Он первенствовал и по другим видам упражнений, входивших в программу соревнований. С. Есаулову присвоено звание чемпиона Московской области по планерному спорту на 1958 год.

Командное первенство, завоевала команда Коломенского аэроклуба в составе Б. Бычкова, Т. Соловьевой, А. Кармазова. В торжественной обстановке команде-победительнице вручена награда — кубок Московского обкома ДОСААФ и диплом 1-й степени. Участники команды награждены дипломами 1-й степени. Команда Коломенского аэроклуба завоевала право участвовать на Всесоюзных соревнованиях планеристов.

Итоги соревнований показали успехи молодых спортсменов и особенно женщин. Радуют спортивные достижения Т. Соловьевой, завоевавшей право участвовать на всесоюзных соревнованиях. Надо отметить также рост спортивного мастерства общественного инструктора по планерному спорту М. Захаровой (г. Жуковский), занявшей 3-е место среди женщин.

С. СВЕТЛОВ

г. Серпухов.

В ЧЕСТЬ ЮБИЛЕЯ

АВИАЦИОННЫЕ спортсмены города Шадринска, Курганской области, стремятся достойно отметить 40-летие ВЛКСМ. Недавно состоялся выпуск 96 парашютистов-перворазников. Все это молодые производственники, служащие, студенты, учащиеся. Руководили кружками инструкторы-общественники тт. Перунов, Великий и Лойко.

Слесарь-сборщик Виктор Боголепов ринулся вниз. С земли отчетливо было видно, как от самолета отделилась маленькая фигурка и понеслась к земле. Затем в небе вспыхнул огромный белоснежный купол. Начался плавный спуск. По тому, как Боголепов действовал в воздухе и произвел приземление, чувствовалось, что начинающий спортсмен отлично усвоил теорию и умело применил ее на практике.

Собрав парашют, он подошел к руководителю прыжков Бересневу и доложил:

— Товарищ командир! Боголепов совершил парашютный прыжок с самолета. Разрешите считать его моим первым спортивным подарком в честь 40-летия комсомола.

Под одобрительные аплодисменты Береснев крепко пожал руку молодому парашютисту.

Один за другим прыгали молодые парашютисты: строгальщик Николай Сапожников, студентка пединститута Раиса Пахомова, слесарь-сборщик Александр Корякин, медицинская сестра Вера Кустова и другие.

Счастливыми покидали в тот день аэродром комсомольцы и молодежь города Шадринска. Еще был Первый их прыжки, посвященные знаменательной дате, прошли успешно.

М. КОЛОСОВСКИЙ

г. Шадринск.



В окрестностях Рязани состоялся большой авиационно-спортивный праздник, посвященный 40-летию Ленинского комсомола. На снимке: зрители наблюдают за групповым пилотажем спортсменов ДОСААФ на планерах.

Фото Н. Кулешова (ТАСС)

НОВЫЕ РЕКОРДЫ АВИАМОДЕЛИСТОВ

СОВЕТСКИЕ авиамodelисты, готовясь встретить славное сорокалетие Ленинского комсомола, порадовали Родину значительными достижениями.

Существенную поправку в таблицу рекордов по классу моделей вертолетов внес спортсмен 1-го разряда ленинградец С. Воробьев. Его упорные, настойчивые тренировки в запуске оригинальных летательных аппаратов дали хороший результат. Модель Воробьева с двигателем с рабочим объемом цилиндра 2,47 см³ пролетела 11 километров 920 метров, что на 10 511 метров выше мирового рекорда венгра Г. Хорвата.

Удачно стартовал москвич В. Щербаков, модель вертолета которого достигла высоты 510 метров. Это на 210 метров больше исходного норматива всесоюзного рекорда.

Сорокалетие комсомола достойно ознакомили днепропетровские спортсмены. Инструктор областной станции юных техников В. Васильченко построил кордовую модель-копию самолета Ла-5, развившую скорость 180,906 километра в час. Собственный всесоюзный рекорд он превысил на 6,1 км/час.

Взросшую конструкторскую и спортивную выучку показали комсомольцы Ю. Коваль и В. Ефанов. Оба они стали рекордсменами страны по группе модельистов до 17 лет

Москвич мастер спорта М. Васильченко побил рекорд О. Гаевского по классу кордовых моделей с двигателем 5 см³. 209,836 километра в час — таков полетный результат модели Васильченко. Крыло и верхняя часть фюзеляжа модели — деревянные, стабилизатор и нижняя часть фюзеляжа — металлические. Металлическая конструкция нижней части фюзеляжа делает модель более прочной, создает жесткость крепления двигателя и топливного бака.

Выдающегося успеха добились ленинградские кордовики. Модель мастера спорта В. Наталенко (двигатель с объемом цилиндра до 2,5 см³) развила скорость полета 210,510 км/час. Этот результат на 12,708 км/час выше всесоюзного рекорда, установленного в 1957 году харьковским авиамodelистом Н. Демьяненко.

Модель спортсмена 1-го разряда А. Кузнецова (двигатель собственной конструкции с объемом цилиндра до 10 см³) летела со скоростью 236,841 км/час, что на 55,023 км/час превышает всесоюзный рекорд, принадлежавший мастеру спорта О. Гаевскому.

Н. КОЛЬЦОВ,

судья республиканской категории

СОДРУЖЕСТВО

И. КОНСТАНТИНОВ,
председатель краевого комитета
ДОСААФ,

В. МАСЛЕННИКОВ,
секретарь крайкома ВЛКСМ

НА ТЫСЯЧИ километров с востока на запад и с севера на юг протянулась территория Красноярского края. Здесь проходят трассы многих внутренних и международных авиалиний, днем и ночью бороздят небо крылатые машины. В крае воспитано немало прославленных пилотов. Отсюда в годы тяжелых военных испытаний уходили на фронт тысячи летчиков. А когда наступили мирные дни, многие из них вернулись в родные места с орденами и медалями на груди, с Золотыми Звездами Героев.

Велико влечение молодежи к авиации. Это позволило нам создать сеть различных кружков по подготовке парашютистов, планеристов, авиамodelистов. Особенно большая работа ведется в аэроклубе, где наряду с другими авиационными спортсменами готовятся пилоты.

Десять лет назад в крае имелся единственный кружок авиамodelистов при Красноярском Дворце пионеров. Для такого края, как наш, насчитывающего 75 районных организаций Общества, подобное положение не могло быть терпимым.

Встал вопрос — с чего начать? Работники Общества обратились за помощью к комсомолу. Крайком и райкомы комсомола поддержали предложение о широком развитии авиамodelизма. В студенческие коллективы, школы, на предприятия и колхозы были направлены инструкторы из числа летчиков запаса. Они рассказывали о том, какие возможности открывают систематические занятия авиамodelизмом, знакомили с достижениями лучших спортсменов.

Вскоре в крайком ДОСААФ стали поступать радостные вести. Во Дворце пионеров, где до этого работал один кружок, организовалось еще пять. Появились кружки авиамodelистов в красноярских школах. Вскоре возникла первая в крае авиамodelная лаборатория, которую создали члены аэроклуба и спортсмены Дворца культуры железнодорожников. Руководить ею стал большой любитель авиамodelизма, в недавнем прошлом пилот-инструктор, Борис Стратонович Чуруев.

Начиная с 1950 года в крае ежегодно проводятся соревнования авиамodelистов. В них уже принимали участие моделисты Абаканского, Ачинского, Рыбинского домов пионеров, многих городов и сел.

Успехи, достигнутые в городах, расположенных близко к краевому центру, нам, конечно, были приятны. Теперь

следовало продвигать авиамodelизм и за Полярный круг. Организатором авиамodelизма в Норильске стал член кружка авиамodelистов Красноярского Дворца пионеров Владимир Рошин, которому помог Норильский горком комсомола.

Вскоре при Дворце пионеров открылась авиамodelная лаборатория. В прошлом году Норильск направил своих представителей для участия в краевых соревнованиях.

За последние годы авиамodelизм далеко шагнул вперед. Сейчас в крае насчитывается 14 авиамodelных лабораторий, объединяющих около 800 человек. Кружки юных авиамodelистов имеются теперь не только в городах, но и селах.

Но значит ли это, что мы использовали все возможности для развития авиамodelизма? Нет, не значит.

В настоящее время у нас ощущается большой недостаток в авиамodelных материалах. Нет казеинового клея, фанеры. Местная химическая и лесная промышленность не выпускают эти товары. Торговая база ЦК ДОСААФ не дает торгующим организациям никаких гарантий, а те без гарантий отказываются принимать для продажи посылки. Почти совершенно невозможно достать и баллаз.

Плохо и то, что в крае нет авиамodelного центра. Таким центром могла бы стать авиамodelная лаборатория аэроклуба, но она не располагает хорошим помещением.

Организации ДОСААФ и комсомола способствуют развитию и других авиационных видов спорта. В качестве примера укажем на город Канск, где особенно сильно увлечение парашютизмом. Начало этого движения было несколько необычным.

Как-то группе молодых работников хлопчатобумажного комбината попал в руки журнал, в котором они прочли о замечательных успехах парашютистки краевого аэроклуба Ирины Вертипраховой. Вместе с двумя другими парашютистками девушка превысила мировой рекорд дневного затажного прыжка, установленного группой советских спортсменов в 1952 году.

— Вот здорово! — восхищались девушки. — Ну и молодец, Ирина!

В тот же день комсомолки зашли к секретарю комбинатского комитета комсомола Николаю Юшманову и заявили, что они хотят заниматься парашютизмом.

Юшманов связался с председателем комитета ДОСААФ тов. Зверевым, до-



Командир звена Иван Сурсенков поздравляет курсанта слесаря Красноярского строительного треста № 47 В. Безрукова с успешной сдачей зачета по пилотированию самолета.

Фото А. Задунова

говорились о совместной работе. Вскоре в Канске приступили к занятиям первые кружки парашютистов. В них записалась молодежь хлопчатобумажного комбината, горторга и др. предприятий.

В настоящий праздник превратился день, когда состоялись первые прыжки. Из Красноярска был послан специальный самолет, на котором прибыл командир парашютного звена аэроклуба Петр Власов.

Товарищи и друзья с восторгом пожимали руки тем, кто отважился на прыжок. А этими смельчаками явились комсомольцы Романова, Касимова, Храпова, Рычов, Галсанов, Педина, Денисов, Дунина и другие. Всего в один день совершили прыжки более 40 человек.

А вскоре в крайком ДОСААФ пришло следующее письмо: «Мы студенты горно-геологического техникума с радостью изучали парашютное дело, жаль только, что не успели освоить самолет и поэтому нам было отказано в сдаче зачетов по прыжкам с парашютом. Убедительно просим выделить самолет, чтобы мы могли закончить программу. Ведь в Канске есть и другие кружковцы, которые также хотят сдать зачеты. Это ребята из седьмой школы и техникума. Мы надеемся, что нам все-таки удастся совершить прыжки».

Ничего не поделаешь: хотя с самолетами у нас туговато, а просьбу канцев пришлось уважить. Едва мы это сделали, как заявки на самолет стали поступать из других городов. Оказалось, что только в нынешнем году для практических прыжков подготовлены сотни парашютистов. Это хорошо, но беда в том, что Общество до сих пор не располагает достаточным количеством самолетов, с которых можно было бы выбрасывать парашютистов.

В связи с этим хочется попросить Центральный комитет ДОСААФ пополнить нашу учебную базу самолетом Ан-2.

В крае проходит спартакиада молодежи по военно-прикладным видам спорта, посвященная 40-летию Ленинского комсомола. В ней принимают участие тысячи юношей и девушек, в том числе парашютисты, планеристы, авиамodelисты, пилоты. В ходе первого этапа спартакиады выявилось много способных спортсменов.

В то же время обнаружилось, что в некоторых районах на развитие военно-прикладных видов спорта мало обращают внимания. В связи с этим крайком ВЛКСМ провел совещание первых секретарей ряда горкомов и райкомов ВЛКСМ. В нем приняли участие и председатели комитетов Общества. После обсуждения этого вопроса деятельность патриотических организаций оживилась.

Крайком комсомола вынес постановление о развитии в крае авиационных видов спорта. Оно было принято в поддержку начинания коллектива Канского хлопчатобумажного комбината. Стоит заметить, что широкую помощь молодым патриотам комбината, пожелавшим заняться парашютизмом, оказал партийный комитет, возглавляемый тов. Комаровой. Сама она награждена знаком «За активную работу».

Крайкому комсомола пришлось в свое время заняться вопросом о состоянии оборонно-массовой работы в Боготольском районе. Дело в том, что секретарь райкома комсомола Анатолий Задоров одно время пустил эту работу на самотек, перестал интересоваться тем, как молодежь овладевает военно-прикладными видами спорта. Бюро крайкома потребовало от Задорова, чтобы райком принял меры по устранению допущенных недостатков.

Для обсуждения решения крайкома создали пленум райкома комсомола, который занялся разработкой мероприятий по улучшению оборонно-массовой работы. Боготольская организация ДОСААФ при активном содействии комсомольцев выросла более чем на 500 человек. В районе создано четыре кружка по подготовке парашютистов-укладчиков. Недавно произведен первый выпуск.

Большую помощь оказал крайком комсомола и в улучшении оборонно-массовой работы в Манском районе.

Сейчас Манская организация патриотического Общества одна из передовых. За активную подготовку парашютистов-укладчиков и других спортсменов районному комитету вручена грамота. Особенно хорошо поработал там бывший летчик, ныне председатель райкома ДОСААФ Виктор Алексеевич Тарасов.

Подобных примеров можно привести много. Все они лишены раз убеждают в том, что общими усилиями комсомольских организаций и комитетов ДОСААФ можно добиться массовости в развитии любых видов спорта. Эта работа должна еще более улучшиться, так как сейчас в районах края избираются внештатные секретари райкомов комсомола, которые будут специально занимать-

ся вопросами развития военно-прикладных видов спорта.

За последнее время в крае стало постепенно зарождаться движение за создание внештатных спортивных клубов. Первый такой клуб возник в городе Абакане — областном центре Хакасской автономной области. Любопытна его история.

После многих лет службы в Военно-Воздушных Силах Советской Армии в город Абакан приехал демобилизованный летчик тов. Толстиков. Любовь к авиации привела его в областной комитет ДОСААФ, и он стал его работником. Это случилось около трех лет назад. С первых же дней своей работы Толстиков стал подбирать ребят в кружки по воздушным видам спорта. Желающих заниматься парашютизмом, самолетовождением, планеризмом нашлось много. Для занятий требовалась учебная база, а ее в Абакане не было.



Моторист земснаряда «Енисейский-5» Степан Шоповалов один из лучших красноярских парашютистов, участник прошлогодних зональных соревнований. В настоящее время комсомолец С. Шоповалов занимается в группе пилотов, он учится водить самолет.

— Ничего, постепенно все раздобудем, — успокаивал он кружковцев, — Комсомол поможет.

Не напрасно Толстиков рассчитывал на помощь комсомольцев. Стоило ему обратиться к молодым рабочим предприятий, как те сразу же организовали воскресники. Деньги, заработанные на воскресниках, были частично использованы на приобретение необходимого инвентаря. Вскоре у абаканцев появилось четыре собственных планера. Работа пошла веселее.

Еще шире развернул свою работу внештатный клуб в нынешнем году. Да это и понятно. Ныне народ Хакасии отметил 250-летний юбилей добровольного присоединения своей области к России, и спортсмены стремились встретить эту дату с хорошими итогами. Сейчас в Абакане насчитывается

70 хорошо обученных планеристов, да 20 еще готовится, занимаются около 200 парашютистов. Среди них много молодых хакасов, которые из года в год все больше приобретают к авиационным знаниям. Это планеристы комсомольцы Иван Утургасов, Тамара Конгарова, Виталий Тасеев, Андрей Баргзанов и многие другие.

Широкое развитие получает и авиамodelизм. Сейчас кружки по овладению этим видом спорта работают в совхозе имени XX съезда партии, на руднике Майне и в других населенных пунктах.

Воспитанников нашего аэроклуба и кружков можно встретить во многих городах страны. Например, бывший курсант аэроклуба комсомолец Валерий Коновалов сейчас обучается в Борисоглебском военном авиационном училище имени В. П. Чкалова. Он отличник боевой и политической подготовки.

С занятий в кружке начинали свой путь осматривать вагоны Николай Азаров, слесарь завода комбайнов Николай Андреев, рабочий завода Константин Горлач, рабочий деревообделочного комбината Вячеслав Козлов и многие другие. Сейчас они курсанты летных училищ.

Из числа тех, кто обучался в аэроклубе еще до войны, есть прославленные летчики, чьи имена широко известны за пределами края. Уже несколько лет Красноярским аэроклубом руководит Степан Григорьевич Яковлев. Непроста молодежь тянется к нему. В годы войны Степан Григорьевич был отважным штурмовиком. На своем боевом самолете он уничтожил много вражеских танков и огневых точек. За храбрость и отвагу Советское правительство наградило его Золотой Звездой Героя Советского Союза.

Вместе с ним работает в аэроклубе Леонид Сергеевич Чудбин. Имя истребителя Чудбина часто упоминалось на страницах газет военного времени. В жарких схватках с гитлеровскими воздушными пиратами Леонид Сергеевич сбил 15 вражеских самолетов. На его груди горит Золотая Звезда Героя Советского Союза.

Было бы, однако, неправильно, если бы мы стали утверждать, что в нашей совместной работе по развитию военно-прикладных видов спорта нет существенных недочетов. Они безусловно есть, и мы их видим. В частности, еще далеко не всегда комсомольские организации оказывают содействие райкомам и первичным организациям ДОСААФ в их работе. Некоторые секретари райкомов комсомола, например Минусинского, Уярского, Пировского, Богучанского районов, считают оборонно-массовую работу делом второстепенным. Правда, таких случаев становится все меньше, но, к нашему сожалению, пока они имеются и о них следует говорить.

Само собой разумеется, что мы и впредь будем создавать все условия для молодежи в овладении авиационными видами спорта, воспитывать ее смелой, волевой, выносливой, готовой всегда к защите интересов и чести нашей Родины.

г. Красноярск.

„КОМСОМОЛЕЦ-НА САМОЛЕТ!“⁶⁶

Воспоминания делегата
IX съезда ВЛКСМ

В. ЗОЛУХИН

IX съезд Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи во многих отношениях был примечательным. Он происходил на третьем решающем году первой пятилетки. Это был период, когда социалистическое наступление развернулось по всему фронту. Основная задача, стоявшая тогда перед комсомолом, на которую ориентировал союз IX съезд, заключалась в том, чтобы помочь партии усилить это социалистическое наступление на всех участках, мобилизовать всю молодежь на выполнение пятилетки в четыре года.

К своему очередному съезду комсомол пришел с большими достижениями. Только за два с половиной года, прошедших с момента VIII съезда, в союз было принято около 2 млн. новых членов, еще значимей стала роль комсомола во всех областях народной жизни.

IX съезд не только сыграл большую роль в мирном строительстве, но и внес огромный вклад в дело укрепления обороны нашей Родины, в особенности ее воздушных рубежей. Тридцатые годы явились годами бурного расцвета отечественного самолетостроения и авиации, годами грандиозного штурма советскими людьми «пятаков» океана. Страна строила свой мощный воздушный флот, которому требовались тысячи и тысячи летчиков, инженеров, техников, авиационных специалистов. Дать их в короткие сроки обязался комсомол на своем IX съезде. Участником которого мне довелось быть.

Все мы ехали в Москву в приподнятом, радостном настроении, которое не покидало нас все дни съезда и долго после него. Мы много ожидали от съезда и многое хотели сказать с его трибуны и прежде всего заверить родную Коммунистическую партию, что у нее нет более верного и самоотверженного помощника, чем комсомол.

Съезд открылся 16 января 1931 года в 6 часов 35 минут вечера. У подъездов Большого театра творилось что-то невероятное. Вся площадь перед ним была залита огнями прожекторов, со всех концов к зданию стекались все новые и новые делегации. Многие шли с песнями. Начальник комендатуры отбивался от шумной толпы безбилетников, желающих во что бы то ни стало проникнуть в зал.



Общий вид заседания IX съезда ВЛКСМ в Колонном зале Дома Союзов. Январь 1931 г.

А что происходило в самом зале! До поднятия тяжелого парчевого занавеса между ярусами перекатывались песни, смех, громкие приветствия. Открытие затягивалось, но время бежало незаметно. Наконец на сцену вышли музыканты и под сводами огромного зала раздались протяжные торжественно-радостные звуки фанфар. Где-то на балконе зазвучали слова гимна «Молодая гвардия». Его подхватили ярус и партер.

Но вот к бюсту Ленина вышел почетный караул, и в зале тотчас вспыхнули все люстры. Во вступительной речи секретарь ЦК ВЛКСМ тов. Косарев кратко охарактеризовал путь, пройденный комсомолом с момента его последнего съезда. Он отметил, что никогда еще союз так идейно-сплоченно и так организованно, спаянно не подходил к своему съезду. Громом аплодисментов были встречены слова, что Ленинский комсомол никогда не имел, не имеет и не будет иметь линии, отличной от линии нашей партии, что именно это дает нам силу.

С 17 января работа съезда продолжалась в Колонном зале Дома Союзов. Запомнилось мне вечернее заседание 18 января. Тогда с большой речью выступил Народный Комиссар по военным и морским делам председатель Революционного Военного Совета СССР тов. К. Е. Ворошилов.

Исходя из требований обороны страны и возможности империалистической агрессии извне, тов. Ворошилов от име-

ни партии и правительства поставил перед комсомолом задачу решительно повысить роль союза в деле укрепления оборонной мощи нашей Родины. Одним из первых мероприятий в этой области должно было стать комплектование комсомольцами всех военных школ и в особенности школ воздушного и морского флота. Далее Климент Ефремович предложил комсомолу взять шефство над Военно-Воздушными Силами.

Здесь мне хотелось бы отметить, что вопрос о шефстве ВЛКСМ над Военно-Воздушными Силами возник не вдруг, а был подготовлен всем ходом предшествующей деятельности союза в области авиации, начиная с момента организации по инициативе Ленина Общества друзей Воздушного Флота (ОДВФ) и кончая созданием Осоавиахима. Комсомол немало потрудился в этих обществах, во многом способствовал развитию отечественной авиации.

Шефство, как таковое, давно вошло в практику отдельных комсомольских организаций, но до 1931 года не было закреплено организационно по всему союзу.

Например, сталинградские комсомольцы много и успешно помогали подшефной авиашколе. Комсомольская организация провела два набора в авиа-

школу, которые дали ей лучших рабочих-ударников города.

Комсомол Западной Сибири построил и передал подшефной школе пилотов самолет «Комсомолец Сибири». Перед съездом комсомольцы обсудили вопрос о шефстве над ВВС, а IV краевая конференция поручила своим делегатам на IX съезде внести это предложение на обсуждение. В своем обращении, помещенном в газете, делегаты Западной Сибири писали: «Поможем силу советских моторов на комсомольский энтузиазм! Укрепим авиацию, окружим ее повседневной заботой и помощью Ленинского комсомола!»

Вечером 25 января состоялось торжественное заседание съезда совместно с представителями ВВС РККА, посвященное вопросу принятия шефства ВЛКСМ над Военно-Воздушными Силами. К столу президиума подрулила настоящая авиаста, в воздух взмыли десятки авиамоделей. Был оглашен текст обращения съезда ко всем комсомольцам, бойцам, командирам и политработникам Военно-Воздушных Сил РККА.

Съезд обязал все организации комсомола совместно с Осоавиахимом немедленно приступить к пропаганде значения шефства, к борьбе за массовую авиаграмотность, развитие сети авиакружков, политико-культурное обслуживание частей ВВС, организацию набора лучших комсомольцев в авиационные школы и академии, а также призвал комсомольцев и молодежь авиапромышленности усилить борьбу за выполнение и перевыполнение производственных планов.

«Комсомолец — на самолет!» — вот наш боевой лозунг», — провозгласил съезд.

Выступивший затем начальник управления ВВС РККА П. И. Баранов доложил съезду о состоянии авиации и зачитал приказ Революционного Военного Совета СССР.

ПРИКАЗ

Революционного Военного Совета СССР № 12 г. Москва 25 января 1931 г.

В связи с единодушно выраженной IX съездом Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи волей о принятии со стороны трехмиллионной массы молодых строителей социализма шефства над Военно-Воздушными Силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии Революционный Военный Совет Союза ССР постановляет:

Считать с 25 января 1931 года Краснорознаменным Всесоюзным Ленинским Коммунистическим Союз Молодежи шефом над военно-воздушными силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Народный комиссар по военным и морским делам и председатель РВС СССР
ВОРОШИЛОВ

Решения IX съезда весьма скоро принесли свои плоды. На призыв его откликнулись широкие массы молодежи. По всей стране создавались кружки по изучению самолета и авиационной техники, возникали аэроклубы, планерные станции и школы. По путевкам комсомола тысячи юношей были направлены в авиационные училища.

Комсомольские организации считали делом своей чести послать в авиацию лучших представителей, наиболее активных, политически хорошо подготовленных комсомольцев. Коллективы фабрик и заводов, их комсомольские организации поддерживали крепкие, дружеские связи с теми, кого они послали в воздушный флот.

Комсомольские организации приняли деятельное участие в создании аэроклубов. На осовавиахимовских аэродромах без отрыва от производства обучались молодые летчики, парашютисты и планисты. Вскоре они открыли счет мировых и всеююзных спортивных авиационных рекордов.

Комсомол направил на строительство авиационных предприятий десятки тысяч своих воспитанников. Комсомольские коллективы предприятий, учебных заведений, учреждений, сплачивая вокруг себя молодежь, систематически устраивали субботники, помогая строить аэродромы и авиационные заводы. Комсомольско-молодежные бригады на стройках показывали пример самоотверженного труда.

На авиационные заводы по комсомольской мобилизации пришли молодые рабочие, инженеры, техники. Они стали застрельщиками широко развернувшегося в авиационной промышленности социалистического соревнования.

Вскоре же после съезда комсомольцы Харьковского паровозостроительного завода выдвинули очень ценное предложение о постройке завода легких самолетов и учебных планеров. Шефство комсомола значительно повысило комсомольскую прослойку в авиационных школах и училищах, значительно активизировало деятельность Осоавиахима, на несколько миллионов увеличило количество его членов. В 1934 году ВЛКСМ совместно с Осоавиахимом провел массовые военно-технические экзамены молодежи, в итоге которых более ста тысяч юношей и деву-

шек освоили начала авиационных знаний.

Вместе со всем советским народом под руководством великой Коммунистической партии Ленинский комсомол самоотверженно трудился над превращением нашей Родины в могущественную авиационную державу.

Результаты работы, проделанной комсомолом совместно с Осоавиахимом в области укрепления оборонной мощи Советского государства, со всей силой сказались в период ожесточенной войны с гитлеровскими захватчиками. Тогда массы осовавиахимовцев, получившие первоначальную военную подготовку в аэроклубах, влились в ряды Вооруженных Сил, стали достойными защитниками свободы и независимости своей Родины.

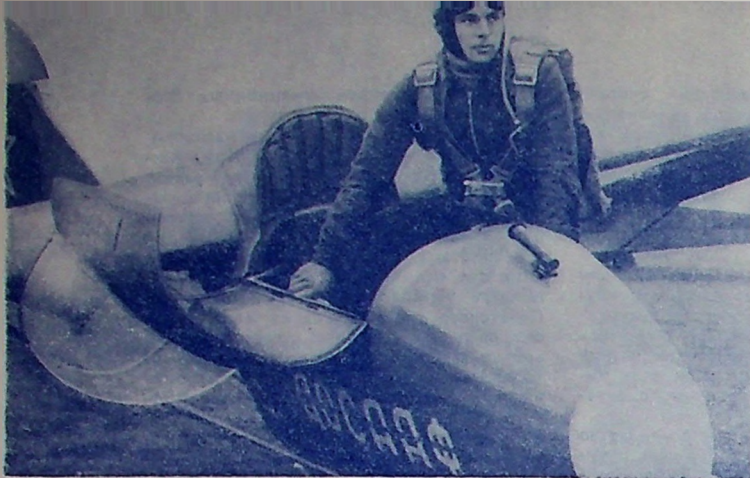
Многие из тех, кто пришел в авиационные училища и аэроклубы Осоавиахима по путевкам комсомола, в годы войны были удостоены звания Героя Советского Союза. Среди них — такие прославленные летчики, как А. Покрышкин, И. Кожедуб, А. Рызанов, В. Лавриненков, Б. Сафонов, В. Талалихин и многие другие. Из спортсменок Осоавиахима были укомплектованы женские авиационные соединения, в том числе и 125-й Гвардейский орден Суворова и ордена Кутузова полк пикирующих бомбардировщиков. Подавляющее большинство летчиков, штурманов и техников этого полка составляли комсомолки.

Почти двадцать восемь лет назад комсомол встал на боевую вахту охраны воздушных рубежей социалистической Отчизны и все эти годы оставался их верным, надежным часовым. День своего славного 40-летнего юбилея комсомол отмечает новыми достижениями в укреплении оборонной мощи Союза Советских Социалистических Республик, дальнейшим укреплением могущества Советского Воздушного Флота.



Многие юноши и девушки Баринаула занимаются в аэроклубе авиационным спортом. На снимке: инструктор-планирист В. Гусев и учащаяся торгово-кооперативной школы комсомолка Зинаида Парфенова перед учебным полетом на планере.

Фото В. Николаева (ТАСС)



Комсомолец Альберт Дурнов одним из первых получил звание инструктора-общественника. Он активный пропагандист планизма в своем городе. За полтора года занятий планизмом спортом он освоил полеты на планере МАК-15.

Отлично справляется со своими обязанностями авиатехник планирного звена спортсмен 3-го разряда Адам Собко.

Фото Г. Месхи

Начало пути

В. ЛЕЩЕНКО,

начальник Львовского областного авиационно-спортивного клуба

ДО ТОГО как во Львове в феврале 1956 года был создан авиационно-спортивный клуб, в области, фактически, не велось никакой серьезной работы по планизму. Правда, при авиатехклубе имелись группы юношей, которые изучали материальную часть планера А-1, но полетов на нем на совершали: занятия носили чисто теоретический характер. Поэтому начинать нам пришлось, образно выражаясь, на голом месте. К тому же ни настоящего опыта, ни средств мы тогда не имели. Все планирное хозяйство клуба состояло из одного А-1, двух БРО-9, мотолетки Дабахова и старенького, доживавшего свой век мотоцикла.

Разумеется, ни о какой массовой работе пока нечего было и думать. Прежде всего следовало подумать о воспитании актива. Но насколько быстро удастся разрешить эту проблему, мы не знали. Но и мешкать не стали. Близился летный период, терять его нам не хотелось и мы горячо принялись за работу.

Через первичные организации ДОСААФ и при активной поддержке комитетов комсомола отобрали из числа желающих заниматься планирным спортом наиболее подходящих кандидатов и стали готовить их по программе инструкторов-общественников. На наш призыв откликнулось гораздо больше людей, чем предполагали. Но мы преднамеренно ограничились двадцатью курсантами. Во-первых, обучить большее количество инструкторов-общественников не имели возможности, а во-вторых, нам хотелось так подготовить их, чтобы в дальнейшем можно было смело довериться им во всем. И в значительной мере это нам удалось.

В мае приступили к полетам. Все лето прошло в упорных тренировках, а в октябре состоялся первый в области выпуск общественных инструкторов по планирному спорту. Среди получивших это звание особенно хорошо зарекомендовали себя преподаватели физкультуры А. Дурнов и Ю. Ищенко, электрик

авторемонтного завода, ныне авиатехник нашего клуба А. Собко, слесарь Львовского автобусного завода Б. Стрельников, студенты Л. Левицкая, В. Шебайкевич, Л. Сокол, токарь механического завода И. Ковпак, нормировщик В. Стова, электрик Б. Зименковский, ученик 10-го класса, ныне курсант Центральной планирно-авиационной школы ДОСААФ В. Безданский.

Большинство из них комсомольцы и им в первую очередь мы обязаны тем, что так сравнительно быстро нам удалось наладить в городе массовую работу по планирному спорту.

В конце года приступили к организации планирных кружков. Вначале кружки возникли в политехническом институте, автодорожном техникуме и на автобусном заводе. Много и хорошо потрудились здесь комсомольцы Б. Зименковский, В. Шебайкевич и Б. Стрельников. Всего к началу летного периода 1957 года во Львове действовало уже около десяти планирных кружков. Теперь можно было смело приступить к подготовке спортсменов первоначального обучения. Но мы смотрели дальше и уже тогда начали готовить свои кадры спортсменов.

Рассуждали так: чтобы работа планирного звена шла успешно, из года в год давала все большие результаты, не застывала на одном уровне, необходимо иметь свои постоянные кадры спортсменов, неустанно пополнять их ряды способной молодежью. Этим достигаются две цели: улучшается качество подготовки начинающих планири-

стов и усиливается тяга к планирному спорту, так как молодежь воочию, на конкретных примерах убеждается в том, чего она может добиться, занимаясь безмоторным полетом.

Первую группу спортсменов укомплектовали из числа инструкторов-общественников. Но это вовсе не значило, что они забросили свои общественные обязанности. Напротив, установили такое правило: кто ведет кружок — летает в первую очередь, тому дается больше полетов.

По программе инструкторам-общественникам положено летать на одноместном планере с мотостарта. Но мы не ограничиваемся только этим. Наиболее зарекомендовавшие себя обучающиеся полетам на двухместном аппарате, располагаясь на заднем сиденье. Освоив такие полеты, они затем сами обучают на двухместном планере начинающих спортсменов. Этим в огромной мере облегчается труд штатных инструкторов, ускоряется учебный процесс. К такой работе уже допущены А. Дурнов, В. Шебайкевич, Б. Стрельников и Л. Левицкая. Вскоре к ним присоединятся еще трое — В. Молозин, Л. Бак и Л. Сокол.

Многие из обученных в прошлом году общественных инструкторов организовали планирные кружки: Л. Бак — во Львовском государственном университете имени И. Франко, П. Цюпка — в сельскохозяйственном институте, В. Куваев создал группу из старшеклассников нескольких школ. Всего возникло 8 новых кружков.

Год работы превзошел все наши ожидания. О популярности у молодежи планирного спорта свидетельствует такой факт. Планирные кружки в ряде случаев стали возникать даже без какой-либо инициативы со стороны работников клуба. Так, например, молодой инженер завода «Автопозушки» П. Розенталь сам организовал на своем предприятии такой кружок.

В 1957 году силами инструкторов-общественников и штатными работниками авиаспортивного клуба было подготовлено более ста тридцати планиристов. Теперь

мы располагали своими кадрами и могли смело идти дальше — укреплять позиции планерного спорта в городе и начать внедрять его в сельских районах. Расширилась материальная база. Мы получили планеры А-2 и МАК-15, два комплекта автолебедки Назарова и два мотоцикла М-72. Естественно, работа пошла быстрее, спортсмены получили возможность больше летать, а это не могло не способствовать развитию интереса к планеризму.

В том же году провели три классификационных соревнования, на которых 25 человек сдали нормы третьего разряда. А в сентябре состоялся розыгрыш личного первенства по планерному спорту. Чемпионом области стал В. Шебайкин. Второе место завоевал Б. Стрельников, третье — А. Собко. Все полеты проводились на МАК-15. Затем группа наших спортсменов выезжала в районные центры: Нестеров и Раву-Русскую. Там они совершили показательные полеты на планерах, провели ряд бесед о безмоторном спорте.

Весь 1957 год прошел в напряженной работе. Всего на планерах А-2 и МАК-15 было совершено 1447, а на БРО-9 и БРО-11 — 2502 полета. Помимо планеристов первоначального обучения, сумели подготовить большую группу спортсменов, воспитали своих инструкторов-общественников, 32 человека овладели полетами с автостарта. Тогда же Дурнов, Стрельников и Кузавев сделали первые шаги к освоению парящих полетов.

В своей работе мы стремимся как можно лучше сочетать все стороны учебной планеристов. От своих воспитанников требуем безукоризненного знания теории, тщательной наземной подготовки, вырабатываем у спортсменов умение самостоятельно анализировать и исправлять свои ошибки.

До сих пор некоторые товарищи в период летной практики мало внимания уделяют теоретической подготовке начинающих спортсменов. Мне нередко приходится слышать, что на аэродроме якобы нужно меньше рассказывать, а больше показывать, чаще выпускать людей в воздух, ибо только тогда у планериста по-настоящему вырабатываются все необходимые навыки и умение. По-моему, это ошибочное мнение. Отличное знание теории — залог всех дальнейших летных успехов спортсменов. Мы считаем, что лучше лишний час пробалансировать на планере, чем совершить плохой полет. Нужно прежде всего научить спортсмена умению правильно мыслить на земле и уж затем выпускать его в воздух. Следует учитывать и то обстоятельство, что нельзя допускать непроизводительные расходы средств, горючего, времени. Наземная и теоретическая подготовка планериста должна быть поставлена так, чтобы отработка всех летных навыков занимала как можно меньше времени, чтобы в воздухе ему не пришлось доучиваться тому, чего не понял на земле.

Высокая требовательность к воспитанникам, разумное сочетание теории с летной практикой позволило избежать многих ошибок и неприятностей.

Планерное звено клуба — это дружный, сплоченный коллектив. Мы не

смотрим на звено, как на некую узкую группу специалистов, обязанных только руководить. Звено — это все мы: штатные работники клуба, спортсмены, инструкторы-общественники, начинающие планеристы. Иными словами, все те, кому дороги интересы планеризма, кто активно способствует его развитию. Без такой спайки, коллективности нам никогда бы не удалось достичь и десятой доли того, что имеем сегодня.

Самоотверженно трудятся штатные сотрудники клуба — Н. Завалишин, А. Борков и А. Собко. Еще не было случая, чтобы в группе Завалишина планерист получил за полеты оценку ниже «хорошо». Борков не только отличный инструктор, но и шофер 1-го класса. Не считаясь со временем, инструктор обучает молодежь, водит машину, следит за автолебедкой. Изобретательным человеком проявил себя Собко. Он оборудовал МАК-15 электросигнализацией для отцепки троса, на А-2 установил шасси и перенес замок ближе к центру тяжести, что позволило запускать планер на высоту 300—350 м. Совместно со спортсменом А. Канцлерисом собрал ультракоротковолновую радиостанцию, предназначенную для связи на старте. Адам Собко активно участвует в работе планерной секции. Отлично обслуживая материальную часть, он в то же время является спортсменом, одним из сильнейших планеристов города.



Комсомолка Леонидина Вай — студентка. В прошлом году она стала инструктором-общественником и теперь ведет планерный кружок во Львовском государственном университете.

Внимательно относится к нуждам планеристов руководство областного комитета ДОСААФ. Нам выделили новую автомашину ГАЗ-51 и сверх лимита ГАЗ-67. По договоренности с руководством нам передали аэродром и все сооружения при нем. Теперь звено сможет работать круглый год.

Летный сезон этого года из-за поздней весны и непогоды сильно запоздал, начался 10 апреля. Обычно же выезжаем на аэродром во второй половине марта. В этом году, учтя все наши ошибки, промахи, постарались как можно быстрее исправить их. Расширилась и наша материальная база: получили планер «Пионер», чешскую двухбаранную лебедку «Геркулес». Используя ее на полную мощь, нам удалось вдвое увеличить число полетов по кругу, доведя их до 120 в день. Возросшее мастерство спортсменов позволило вплотную заняться освоением парящих полетов под облаками и по маршруту. Начали и отработку фигур высшего пилотажа и полеты строем.

В этом году мы еще более активизировали пропаганду планеризма в районах. Началась подготовка инструкторов-общественников для районных центров. Всего будет обучено около 20 человек.

Два года — срок небольшой. Но при желании и за это время можно сделать многое. Во всяком случае, мы убедились, что инициатива, энтузиазм, любовь к своему делу — огромное подспорье в работе. Главное — не опускать рук, быть настойчивым и тогда любые трудности будут преодолены. Нужно не ждать благоприятных условий, а самим создавать их. По мере своих сил мы придерживаемся этого золотого правила и оно нас не подводит.

Но есть обстоятельства, справиться с которыми нам самим не дано. Очень сказывается на нашей работе отсутствие методического пособия по подготовке планеристов, обучающихся полетам с автостарта. Нет учебника, в котором был бы охвачен весь комплекс основных вопросов, связанных с искусством безмоторного полета. Не выпускаются учебные плакаты по новым планерам. В значительной мере ускорился и упростился бы сам процесс обучения, если бы планеры были радиофицированы.

И еще одно замечание. Хотя авиационно-спортивным клубам по штату не положено самолета, но тем не менее он необходим. Без него планеристы не могут осваивать буксировочные полеты, они целиком прикованы к зоне аэродрома. В случае вынужденных посадок вдалеке от аэродрома очень сложно и трудно доставлять планеры назад.

Авиационно-спортивные клубы играют все более заметную роль, повышается их удельный вес. При сравнительно небольших материальных затратах им удается неплохо разрешать вопросы авиационного спорта и, в частности, планерного. Наша прямая задача — это более активизировать и улучшать работу.

Практика показывает, что для этого на местах имеются все возможности. Главное — добиться того, чтобы клубы стали родным домом для нашей молодежи, чтобы еще сильнее бил в них родник общественной инициативы самих масс.

Крылатая эстафета

Я. ШВАРЦМАН

КОГДА мы познакомились с курсантом Алексеем Смовдаревым, его самостоятельный налет на реактивном истребителе составлял... 16 минут. Ранним летним утром, которое запомнится надолго, он дважды поднял в воздух МиГ-15, совершая полеты по кругу. Эта проба сил будущего военного летчика означала для него то же, что и первая плавка для молодого сталевара, первый выход на сцену для начинающего актера.

16 минут! К ним от пылкой мальчишеской мечты привели долгие месяцы учения. Еще в детстве он, задржав голову, не раз бегал за летающими моделями, которые мастерил своими руками в техническом кружке. Потом, повзрослев, Алеша занимался на планерном отделении Карагандинского аэроклуба. Начав с азбуки планеризма — небольших подлетов на планере, запускаемом с амортизатора, — юноша постепенно раскрывал тайны большого неба. Он стал парашютистом и в школьные годы, испытывая свою волю, пятнадцать раз покидал самолет в воздухе. Впоследствии Смовдарев, имеющий 3-й спортивный разряд, еще дважды прыгал с парашютом.

Алексеев минуло восемнадцать, когда «загадочный незнакомец» Як-18 становился понятным другом и, казалось, был его сверстником. Всегда требовательный летчик-инструктор Борис Михайлович Лаврентьев научил читать расцвеченную радугой огоньков приборную доску, прокладывать маршрут, вести ориентировку, понимать биение мотора — этого kloкочущего сердца самолета, научил управлять сложной машиной. Молодой авиатор оперился в аэроклубовском гнезде. Увлечение авиационным спортом переросло в жизненное призвание.



После самостоятельного полета курсант А. Смовдарев (справа) докладывает командиру звена капитану В. Ревенкову о выполнении задачи.

Фото В. Трухина

Одев солдатские погоны, комсомолец Смовдарев завершил курс первоначального летного обучения, а затем поступил в Борисоглебское ордена Ленина Краснознаменное военное авиационное училище имени В. П. Чкалова. Из поколения в поколение воспитываются здесь советские авиаторы на славных революционных традициях. Готовить молодых пилотов сюда пришли в начале бойцы Октября, красные военные летчики гражданской войны.

Инструктор Н. Огнев писал в летной аттестации, данной учлету первого набора Чкалову: «Быстро соображает и действует с энергией и решительностью, вдумывается в свои ошибки и почти всегда удачно их исправляет. Хорошо чувствует самолет и скорость полета. Полагаю, что не ошибусь, назвав Чкалова первым из своей группы». Окончив учебу в конце октября 1923 года, Валерий Павлович говорил: «Берегите школу, друзья». И такие же, как он, двадцатилетние энтузиасты берегли ее честь. Год за годом все новые партии посланцев комсомола, подобно Алексею Смовдареву и его ровесникам, приходили в старейшую кузницу летных кадров из кружков и клубов добровольного патриотического Общества. Школа много лет носила имя Осоавиахима СССР — своего шефа.

На Борисоглебском аэродроме в двадцатые годы получили путевку в небо Андрей Юмашев, Виктор Хользунов, Илья Мазурук и Николай Каманин. Позднее питомцами училища были Виктор Талалихин и Леонид Белоусов. Здесь стали крылатыми дважды Герои Советского Союза Степан Супрун, Владимир Коккинаки, Василий Зайцев, Павел Камозин, Алексей Алелюхин. Жизнь каждого из них — это повесть о мужестве, о беззаветном служении нашей Родине.

В боевую пору из личного состава училища была сформирована истребительная авиационная часть. А взамен ушедших на фронт авиаторов инструкторами и преподавателями становились недавние курсанты. Нелегко им пришлось. На новом месте (училище временно перебазировалось в глубокий тыл) работа не прекращалась ни на один день. Вдохновляемый коммунистами и комсомольцами, личный состав трудился по-фронтовому. Участки степи были превращены в аэродромы, для занятий и жилья оборудовали землянки, поставили палатки. И в таких труднейших условиях от зари до зари на земле и в воздухе шла напряженная учеба. Авиационные части непрерывно толкали пополнение. Молодые летчики быстро вникали в боевой строй. В одном из многочисленных писем, полученных из действующей армии, сооб-



Почетное Революционное Красное знамя, которым ЦИК СССР награждал в 1933 году Борисоглебскую пилотскую школу летчиков имени Осоавиахима.

щалось о подвиге комсомольцев Чалого и Филонова — недавних выпускников училища. Они в составе восьмерки советских истребителей смело атаковали 45 вражеских самолетов и в неравном бою уничтожили пять.

Выше 250 воспитанников училища удостоены звания Героя Советского Союза, более 50 стали генералами. Много лет назад в списке личного состава почетными учлетами зачислены М. В. Фрунзе и К. Е. Ворошилов, чьи красочные портреты, помещенные на видном месте, всегда напоминают об этом курсантам. В своем поздравлении к 35-летию училища Климент Ефремович Ворошилов отметил его значительные заслуги по подготовке мастеров воздушного боя и пожелал новых успехов в воспитании летчиков, отлично владеющих авиационной техникой.

Как одну из самых дорогих реликвий, в училище хранят Почетное Революционное Красное знамя, врученное борисоглебцам вместе с грамотой ЦИК СССР в 1933 году. За выдающиеся успехи в подготовке летных кадров в день 20-й годовщины училище было награждено орденом Ленина. Орден прикреплен к древку его Знамени. У славных Знамен, сменяя один другого, в карауле беспрерывно стоят часовые. И каждый военный служащий при входе в штаб, обращая свой взор к высокому посту, с благоговением отдает честь.

Вот в каком коллективе воспитывается Смовдарев, вот в каком учебном заведении получает он благородную крылатую профессию. И Алексей с юношеской страстью отдает все свои силы учению. Но одного желанья, пусть самого горячего, еще мало. Необходимы выдержка, усидчивость, трудолюбие. В этом Алексей убедился по собствен-

ному опыту и на примере передовых курсантов, бывших аэроклубовцев, В. Сухова, И. Дьячкова, И. Тишаникова, Ю. Шацкого и других.

Надо было видеть с каким старанием в зимние месяцы изучали комсомольцы теоретические дисциплины, без знания которых нельзя стать настоящим летчиком-истребителем. Будущие летчики приобретали и практические навыки ухода за самолетом, его обслуживания. День за днем перед ними все шире раскрывался мир авиационной науки и техники. В просторных, прекрасно оборудованных классах, лабораториях созданы все условия для успешных занятий. Только учись!

В классе тактики ВВС молодой курсант Смодарев при посредстве объемных макетов впервые познакомился с различными видами атак истребителей по бомбардировщикам, приемами воздушного боя между истребителями на вертикальном и горизонтальном маневрах, основными тактическими знаками, получил представление об основных типах наших самолетов, приобрел навыки нанесения обстановки на карту. Немало усилий понадобилось, чтобы запомнить летно-тактические данные современных самолетов.

С большим трудом новичок осваивал теорию полета. Все его сведения по этому вопросу ограничивались поршневыми машинами, теперь же на занятиях речь шла о скоростной аэродинамике. Внимательно слушал любознательный курсант объяснения преподавателя, старался полностью уяснить физические основы полета.

Напряжение учебы нарастало. Следовало запомнить назначение десятков деталей авиационного вооружения, ясно представить себе взаимодействие частей. А сколько разносторонних знаний и навыков надо было получить в классах авиадвигателей и самолетовождения. Опытные преподаватели учили курсантов уменью точно ориентироваться в пространстве, правильно пользоваться сложными приборами, радиотехническими средствами.

Немало времени требовали занятия по политической подготовке, иностранному языку и физической культуре. Широкоплечий, атлетического сложения Алексей сравнительно легко усваивал программу физподготовки, успевая также тренироваться со штангой. Спортсмен 2-го разряда, он стал чемпионом училища по этому виду спорта.

После ежедневных занятий в классах и самоподготовки подчас приходилось использовать и свободное время для того, чтобы привести в порядок записи в тетрадях, еще раз прочитать очередную главу в учебнике, лучше подготовиться к экзаменам. Сдать их с отличными оценками комсомолец считал своим долгом и не жалея сил добивался этого. Зато какое удовлетворение испыты-



Воспитанники Борисоглебского училища в день его 35-летия (апрель 1958 г.) среди курсантов. На снимке: дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. К. Коккинаки (слева) беседует с генерал-майором авиации А. А. Матвеевым (в центре). Справа — Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации А. С. Вдовин.

вал он, когда сел в кабину настоящего реактивного истребителя. Пусть пока это происходило в классе самолетов, где установлен МиГ-15бис. Но уже здесь Смодарев под контролем преподавателя проверял свои действия и словно испытывал реальное ощущение полета.

С приходом весны начались выезды на аэродром, с которого три с половиной десятилетия назад впервые поднялся в небо Валерий Чкалов и где нашим нынешним соколятам вскоре предстояло на скоростных истребителях расправить свои молодые крылья.

У каждого летчика был первый учитель, с чьим именем связаны волнующие воспоминания, чьим заботам обязан молодой человек своему «воздушному крещению». Такого наставника, внимательного, строгого, имел и потомственный авиатор Владимир Ревенков. Сын участника гражданской войны, защищавшего Родину в одном из красных авиаотрядов, он, как и его младший брат Борис (ныне штурман), пошел по пути отца. Окончив в 1947 году среднюю школу в Москве, парашютист-спортсмен Центрального аэроклуба комсомолец Ревенков поступил в Борисоглебское училище. Путевку в небо ему дал инструктор Иван Яковлевич Лобов, здесь же получивший в свои комсомольские годы и навыки пилота.

Теперь, вот уже более семи лет, примерный летчик-коммунист капитан Ревенков сам воспитывает молодежь. Один из лучших инструкторов, он стал командиром передового звена, в котором служит Алексей Смодарев. Так из поколения в поколение передается выпел крылатой эстафеты.

Капитан тепло отзывался о способном, усердном курсанте, первым в подразделении самостоятельно вылетавшем на боевом самолете. Этому предшествовали вывозные полеты на учебной машине. Поднимаясь в воздух, Алексей знакомился с пилотажными свойствами

реактивного самолета, выполнял упражнения, связанные с расчетом на посадку, наращивая скорость, летал в зону и, наконец, совершил особенно запоминавшиеся ему полеты по кругу для проверки готовности курсанта к самостоятельному вылету. На этот раз в задней кабине УТИ МиГ-15 сидел не инструктор или командир звена, как обычно, а руководитель летной подготовки Герой Советского Союза Глинка.

Летчик-истребитель Борис Борисович Глинка — представитель славной авиационной семьи — служил в одной части со своим младшим братом Дмитрием Борисовичем, дважды удостоенным звания Героя Советского Союза. Братья-патриоты доблестно сражались с гитлеровскими захватчиками на фронтах Великой Отечественной войны. Несмотря на тяжелые ранения, Глинка-старший вновь и вновь возвращался в

боевой строй.

Сын криворожского горняка, он пришел в авиацию в середине тридцатых годов, через несколько лет после того, как прозвучал призыв IX съезда ВЛКСМ: «Комсомолец — на самолет!». Окончив школу пилотов ГВФ, Борис Борисович стал инструктором-летчиком и почти шесть лет готовил летные кадры. Недавно он, уже умудренный большим опытом, закаленный в боях, вернулся на знакомое ему поприще воспитателя молодых авиаторов.

И вот курсант Смодарев вел самолет под контролем первого летчика училища. Требовавшийся, строгий начальник в те минуты был всего лишь молчаливым пассажиром, который, однако, в любой момент мог принять управление машиной на себя. Этого не понадобилось. Покинув кабину после посадки, скупой на похвалу полковник Глинка пожал руку до крайности взволнованного курсанта и сказал:

— Летаешь, как настоящий истребитель.

На стоянке своего питомца радостно встретили инструктор, командир звена, только что наблюдавшие за полетом, который олицетворял живую преемственность поколений советских авиаторов. После «генеральной репетиции» Алексей получил долгожданное разрешение на самостоятельный вылет. Так было заслужено им право на 16 минут полета, когда он впервые стал полноправным хозяином скоростной машины.

Впереди месяцы большого, трудного учения. А затем молодые военные летчики заступят на почетную вахту по охране воздушных рубежей нашей страны. И если прозвучит сигнал боевой тревоги — они с достоинством и честью, не щадя жизни, будут защищать любимую Родину. Их — людей комсомольского племени — воспитывает такими наша родная Коммунистическая партия.

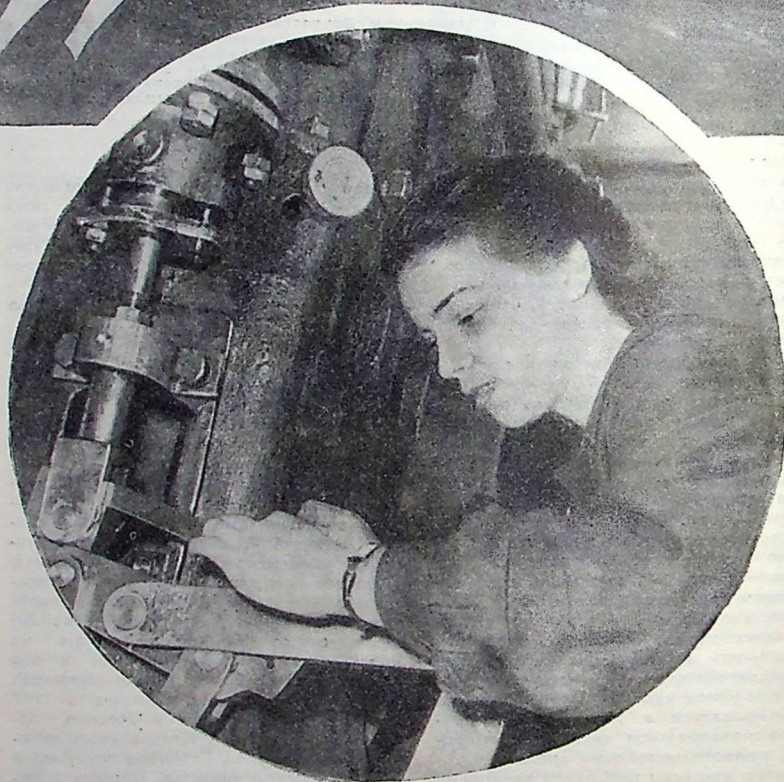
Энтузиасты

Н. БАЛАКИН

Фото Е. Соколова (ТАСС)
и Н. Попова

САРАТОВ. Рабочая, 22. Хотя эта улица находится на окраине города, на ней всегда людно. Здесь в красивом старинном особняке разместился областной аэроклуб.

Раннее утро. Спортсмены собираются ехать на аэродром. Рядом с компрессорщиком М. Ореховым мы видим студента Саратовской консерватории Евгения Пушнова, а рядом с технологом



Анной Остапенко — механика Анатолия Тюпина. Здесь можно встретить шофера и инженера, слесаря и учителя, железнодорожника и работника прилавка, студента и компрессорщика.

Все это убедительно свидетельствует о массовости советского авиационного спорта, о его подлинно народном характере.

Сегодня выдалась хорошая погода. Аэродром словно оживает. На старте — новички. Они успешно изучили парашют, усвоили необходимые правила. Но до прыжка еще далеко, надо научиться посадке и высадке из самолета в полном снаряжении, отработать до автоматизма прыжок с крыла самолета, стоя-

щего на земле, приучить себя к высоте, совершить облет аэродрома и только тогда будет разрешен первый прыжок (фото слева внизу).

Давно мечтает о прыжке с парашютом комсомолка Анна Остапенко — технолог отдела главного механика Саратовского метизного завода имени Ленина. В овале мы видим ее за работой на производстве. Свободный день Аня вместе с подругами проводит на аэродроме. Она обучается прыжку пока на земле. Но скоро ее мечта осуществится.

У комсомолки Л. Суриной все это уже позади. Более 130 раз она оставляла самолет в воздухе, но и теперь Л. Сури-





фии внизу мы видим его после очередного приземления.

В кабину самолета садится чемпион аэроклуба 1957 года по парашютному спорту Сергей Гетманов. Как-то вместе с братом он пришел в аэроклуб «просто так, посмотреть». Посмотрел и твердо решил стать парашютистом. Но в то время Сергей был подростком, ему доверяли только подносить парашюты. А когда брата призвали в Советскую Армию, Сергей занял его место в дружной семье парашютистов. За три года занятий он стал спортсменом 1-го разряда — активным пропагандистом парашютного спорта, общественным инструктором, подготовившим около пятидесяти парашютистов.

Большую помощь оказывают молодым парашютистам мастера спорта Иван Григорьевич Ефремов и пенсионер Василий Григорьевич Макаренко.

Прыжки окончены. Парашютистов на старте сменяют спортсмены-летчики. Это перворазрядники командиры звеньев Н. Новиков и В. Кириллов, инструктор-летчик А. Кокорин, штурман аэроклуба

на хорошо помнит свой первый прыжок. «Это было в феврале 1953 года, — рассказывает она, — не скрою, я очень волновалась, а когда раскрылся парашют, мне захотелось петь».

С тех пор вот уже пять лет Сурина не расстаётся с парашютом. Она стала спортсменкой 1-го разряда.

Один за другим прыгают опытные спортсмены. На крыло самолета поднимается студентка сельскохозяйственного техникума комсомолка С. Байдукова. Под руководством опытного инструктора мастера спорта Б. Усатого она совершила 36 прыжков. Вот и теперь Б. Усатый проверяет ее готовность к прыжку (фото сверху).

86-й прыжок совершил сегодня спортсмен 1-го разряда комсомолец Вячеслав Балашов. Еще будучи учащимся 1-го железнодорожного училища, он стал посещать парашютную секцию аэроклуба. Теперь Балашов — помощник машиниста. Как и прежде, он увлекается парашютным спортом. На фотогра-



Ф. Литвинов, компрессорщик М. Орехов — чемпион аэроклуба 1955 года и другие. Многие из них — бывшие военные летчики, уволенные в запас. Но они по-прежнему не мыслят себя вне авиации. Занятия самолетным спортом стали для них потребностью. Много свободного времени отдают самолетному спорту бывший военный летчик, ныне инженер-технолог завода, Б. Лобызов и воспитанник аэроклуба инженер-технолог завода О. Карманов.

Подготовкой летчиков-спортсменов руководит спортсмен 1-го разряда чемпион аэроклуба 1951, 1956 и 1957 годов командир отряда А. Великанов (в центре).

Механик цеха готовой продукции завода синтетического спирта Анатолий Тюпин — еще только начинающий спортсмен. Но, как утверждают инструкторы, он подает большие надежды. На

снимке сверху мы видим его перед очередным полетом.

Полдень. На старт выходят планеристы. Воспитанница аэроклуба инструктор В. Московская дает последние указания перед тренировочным полетом лучшей планеристке аэроклуба студентке Саратовского государственного университета комсомолке спортсменке 1-го разряда Людмиле Киселевой (фото в центре).

Наш рассказ о саратовских спортсменах был бы неполным, если бы мы ничего не сказали об авиамоделистах, конструкторах «малой авиации». Около сорока юных авиамоделистов — пионеров и школьников — с увлечением занимаются в авиамодельной лаборатории. Здесь под руководством опытного инструктора А. Карелина они познают законы аэродинамики, строят авиамо-
дели.



летворялись их нужды. Серьезно, например, тормозит развитие парашютизма отсутствие в аэроклубе самолета Ан-2. Авиамоделисты испытывают недостаток в таких материалах, как балласт, клей, расфасованное горючее. Оставляет желать лучшего оборудование авиамодельной лаборатории. Но эти недостатки спортсмены успешно преодолевают. Они настойчиво совершенствуют свое спортивное мастерство, добиваются все новых успехов.

Советский авиационный спорт завоевал любовь и признание. К нему обращаются все больше и больше юношей и девушек: рабочих, работниц, студентов, колхозников, учащихся. У нас для того, чтобы стать спортсменом-летчиком, планеристом, парашютистом, авиамоделистом требуется только одно — страстное желание, энтузиазм. Таких энтузиастов в Саратове сотни.

г. Саратов.

Когда мы зашли в лабораторию, там, склонившись над верстаком, шлифовал детали таймерной модели самолета Станислав Воронин — учащийся авиационного техникума. Это один из лучших авиамоделистов Саратова.

Закончили постройку таймерных моделей и приступили к их испытаниям лучшие авиамоделисты ученик 8-го класса 1-й средней железнодорожной школы Валерий Шишкин (слева) и ученик 7-го класса 81-й семилетней школы Юрий Ситков (фото внизу).

Хорошую резиномоторную модель подготовил к соревнованиям учащийся Виктор Булгаков.

Следуя хорошей традиции, спортсмены считают своим долгом обучать молодежь. Они выступают с лекциями, проводят занятия на заводах и в учебных заведениях.

Вот почему ряды спортсменов в Саратове непрерывно растут.

Успехи спортсменов были бы еще более значительными, если бы полнее удов-





КОМСОМОЛЬЦЫ ИВАНОВСКОГО АЭРОКЛУБА

Едва солнце сгонит утреннюю росу, как над аэродромом раздается рокот моторов. Начинается летный день.

В аэроклубе рука об руку со старшими товарищами трудятся молодые инструкторы-летчики. За успехи в обучении курсантов комсомолец Вячеслав Набойщиков (1) награжден областным комитетом комсомола Почетной грамотой.

Машина в зоне (2), пора приступать к выполнению упражнений. Курсант может быть спокойным: за его действиями внимательно следит опытный инструктор.

Член комсомольского бюро аэроклуба инструктор-летчик Геннадий Орлов (3, справа) всегда готов прийти на помощь своим воспитанникам. Вот и сейчас он дает объяснения курсантам Е. Полубенину и А. Почерникову.

Самолет, который обслуживает техник Виктор Владимиров (4), никогда не подведет пилота.



КОМСОМОЛЬЦЫ ИВАНОВСКОГО АЭРОКЛУБА

Один из лучших инструкторов-летчиков-парашютистов аэроклуба В. Иванов (1, справа) дает указания спортсмену Г. Степанову — студенту Ивановского энергетического института имени В. И. Ленина.

Студент автодорожного техникума спортсмен 2-го разряда Юрий Мавров — активный инструктор-общественник. В этом году он уже подготовил около

70 парашютистов-перворазников. На снимке: Ю. Мавров (2, крайний справа) проводит занятия с группой студентов Ивановского педагогического института.

Учительница 42-й школы комсомолка Нина Охлопкова любит парашютный спорт (3). Объектив фотоаппарата заснял ее в момент оживленной беседы с выпускницами школы. А вот спортсменка на аэродроме (4).

Кто не знает в Иванове парашютисток — мировых рекордсменок сестер Нину Матвееву (5, справа) и Валентину Трушкину.

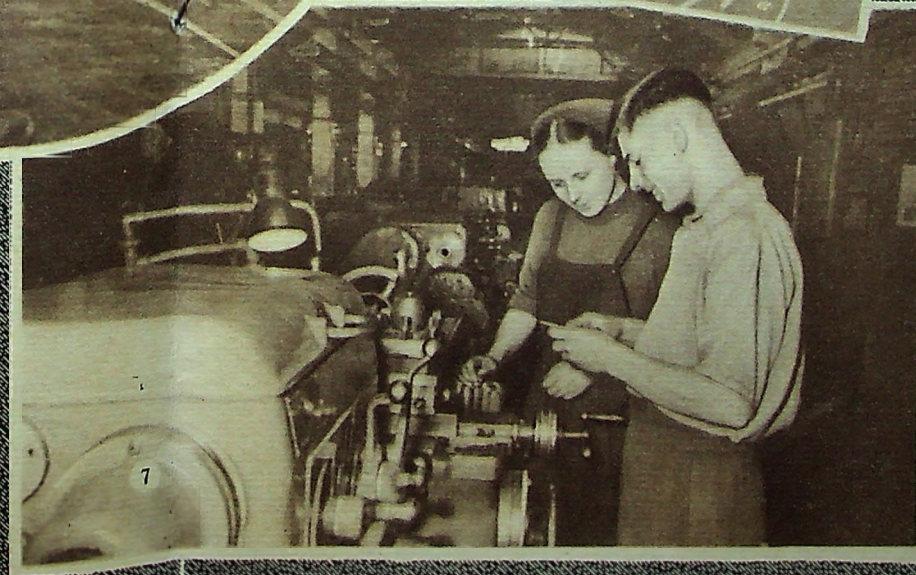
Токарь А. Руднев (6) ждет своей очереди на старте.

Парашютистка Светлана Ясенева и планерист 1-го разряда Владимир Громов (7) дружат не только на поле аэродрома, но и на производстве. Оба они токари и всегда помогают друг другу советом и делом.

Отличную модель для выступлений на спартакиаде подготовил ученик 10-го класса Лев Барсуков (8, справа). Вместе с инструктором В. Гончаровым он испытывает ее в полете.

Комсомолец Герман Лазарев (9) двукратный участник Всесоюзных авиамodelных соревнований. За успехи в авиамodelизме награжден Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ.

Третий год ведет кружок авиамodelистов при средней школе № 44 инструктор-общественник комсомолец Юрий Голованов (10, слева). Сейчас он помогает ученику 7-го класса Лева Николаеву отрегулировать кордовую авиамodelь.





1



2

Внимательно вникает во все стороны жизни курсантов комсомольская организация аэроклуба. На снимке заседание комсомольского бюро (1, слева направо): Н. Тихонов, К. Мочалов, секретарь бюро С. Кривчиков и Г. Орлов.

Комсомолец инструктор-летчик Н. Тихонов (2, справа) готовится к вступлению в партию. Секретарь партийной организации аэроклуба А. Жаровиков часто беседует с комсомольцем, проверяет, как он выполняет поручения.

Идет комсомольское собрание в 4 отряде (3). Новый группкомсорг Б. Соловьев (стоит у стола) предложил оборудовать баскетбольную площадку и устроить на реке заправку для купания. Комсомольцы единодушно поддержали своего комсорга, и в тот же вечер закипела работа.

Первые шаги в авиации никогда не забываются. Прибыв в отпуск, комсомольцы младшие лейтенанты В. Смирнов и В. Вужевский первым делом посетили аэроклуб (4).

КОМСОМОЛЬЦЫ ИВАНОВСКОГО АЭРОКЛУБА



3



4



5

Ивановские спортсмены соревнуются с владимирскими. Вот однажды и приехали к своим коллегам (5) представители из Владимира проверить, как идут дела у соседей.

Недавно в гостях у курсантов побывал воспитанник аэроклуба, ныне Герой Советского Союза, полковник в отставке Аркадий Васильевич Федоров (6).

Фото Б. Антонова



6



У АВИАМОДЕЛИСТОВ ПРИБАЛТИКИ

В ОБСТАНОВКЕ большого спортивного подъема в Прибалтике проходили авиамоделльные соревнования Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи в честь 40-летия ВЛКСМ. Этот подъем нашел свое выражение в новых успехах строителей «малой авиации», в росте спортивной молодежи, впервые вышедшей на республиканские авиамоделльные старты. В ходе спартакиады конструкторы установили новые республиканские рекорды. Так, например, эстонцы А. Кальк и Т. Еглас перекрыли свои собственные рекорды по классу кордовых моделей самолетов. Модель Калька, оснащенная двигателем с рабочим объемом цилиндра 2,5 см³, развила скорость 133,334 км/час; модель школьника Егласа (двигатель 5 см³) летела со скоростью 80,353 км/час. Свои достижения рекордсмены посвящают празднику Ленинского комсомола.

Спартакиада выявила моделистов, способных достойно защищать честь Эстонии на всесоюзных и международных соревнованиях. Это—Т. Мардна, В. Котли, М. Кутсер, К. Синикалда, Ю. Райд, накопившие солидный спортивный и конструкторский опыт. Кажется, недавно К. Синикалда считался новичком в кружке Дворца пионеров г. Тарту, а теперь он, пожалуй, один из лучших таймеристов Эстонии. На республиканских состязаниях спартакиады Синикалда вышел победителем по классу таймерных моделей, набрал 778 очков из 900 возможных.

Молодой чемпион республики отлично владеет регулировкой модели, уверенно ее запускает. В трех из пяти запусков его модель летала максимальное хронометрируемое время—по 3 минуты. Он опередил всех соперников, в том числе и своего учителя—прошлого чемпиона Т. Мардна.

Спартакиада способствовала некоторому оживлению авиамоделльной работы в сельской местности. Сошлемся на пример Вильяндинского района, Эстонской ССР, выставившего на республиканские состязания натренированную команду. Здесь выделяются А. Карнст, Т. Лигант, конструирующие резиномоторные и модели планеров. Кружок, в котором обучаются вильяндские моделисты, возглавляет инструктор районного Дома пионеров В. Энго. По своей инициативе он создал три школьных авиамоделльных кружка.

Заметны успехи и соседей эстонцев—латвийских строителей «малой авиации». К авиамоделлизму приобщается все больше молодежи. Достаточно сказать, что республиканские состязания спартакиады привлекли почти в два раза больше участников, чем в прошлом году. Спортсмены повысили полетные результаты кордовых моделей, лучше регулируют таймерные, резиномоторные и модели планеров, больше внимания уделяют радиоуправляемым моделям.

В хорошей спортивной форме находятся кордовики А. Цириолис, Г. Блауберг, таймерист К. Плотцин и другие воспитанники Рижского авиаспортиклуба и Рижского Дворца пионеров.

Итоги республиканских авиамоделльных стартов спартакиады говорят о том, что строители «малой авиации» Эстонии и Латвии продвинулись вперед по пути своего спортивного мастерства. Это, конечно, радует. Вместе с тем достигнутые успехи не могут заслонить серьезных недостатков.

В Латвии и Эстонии еще очень мало делается для того, чтобы авиамоделлизм сделать подлинно массовым, быстрее выполнить требование IV Всесоюзного съезда ДОСААФ о ликвидации отставания этого вида спорта. И поэтому не случайно лично-командное первенство Эстонии оспаривали всего 7 команд, в том числе три команды г. Таллина.

В течение ряда лет на республиканских состязаниях не видно участников из таких крупных промышленных городов, как Кохтла-Ярве и Нарва. А между тем здесь есть многочисленные коллективы ДОСААФ, профсоюзные клубы, внешкольные учреждения, имеющие все условия для того, чтобы создать авиамоделльные кружки.

В Латвии авиамоделльные дела фактически отданы на откуп Рижскому авиаспортиклубу ДОСААФ. Комитеты же, за редким исключением, не интересуются авиамоделлизмом, не популяризируют его среди школьной молодежи. В Риге, например, авиамоделльная работа проходит мимо городского комитета ДОСААФ, председатель которого тов. Чепуров вынужден был это признать. Здесь не знают, как и где работают кружки, кто ими руководит, в какой помощи нуждаются строители «малой авиации». В Риге не проводились ни районные, ни городские состязания авиамоделлистов, хотя они были предусмотрены программой спартакиады.

Там же, где комитет ДОСААФ пропагандирует авиамоделлизм, заботится о его развитии,—там совсем иные результаты. В этом убеждает опыт Елгавского сельского районного комитета ДОСААФ, который возглавляет О. Урбанс. С помощью Рижского авиаспортиклуба райком подготовил на краткосрочных курсах 12 общественных инструкторов по авиамоделлизму. Ими являются преимущественно учителя сельских школ. Ныне успешно работают три сельских кружка.

Накануне республиканских стартов елгавские конструкторы выступали на районных авиамоделльных соревнованиях, привлечших 30 участников и сотни зрителей. Состязания, таким образом, превратились в массовый спортивный праздник и явились хорошим средством пропаганды авиамоделлизма.

Еще один пример. Благодаря дружным усилиям авиаспортиклуба, Смиленского райкома ДОСААФ (председатель Г. Кочеров) и отдела народного обра-

зования в районе выращено немало юных авиаконструкторов, обучающихся в школьных кружках. Впервые в этом году смиленские моделисты вышли на республиканские старты. Райком ДОСААФ устраивает семинары общественных инструкторов, на которых руководители кружков делятся своим опытом, приобретают методические навыки. Авиамоделльную работу райком организует с помощью общественного инструктора Э. Зарыньша и других активистов.

Эти два примера показывают, каких результатов можно достичь дружными усилиями—организаторской работой комитета, постоянной практической помощью авиаспортиклуба. Жаль, что Латвийский республиканский комитет ДОСААФ не обобщил и не распространил этот опыт.

В развитии авиамоделлизма первыми помощниками комитетов обязаны быть Эстонский республиканский и Рижский авиаспортиклубы. Для того чтобы их помощь на местах была еще более ощутимой, крайне важно инструкторам-авиамоделлистам клубов систематически бывать в первичных организациях, вместе с комитетами ДОСААФ готовить инструкторов, создавать кружки, организовывать консультации, семинары по методике проведения занятий.

Клубам могут помочь опытные спортсмены. В свое время Эстонский республиканский авиаспортиклуб посылал таллинских спортсменов в районы для проведения ими показательных занятий в кружках, методических совещаний с инструкторами. Такие поездки приносили немалую пользу.

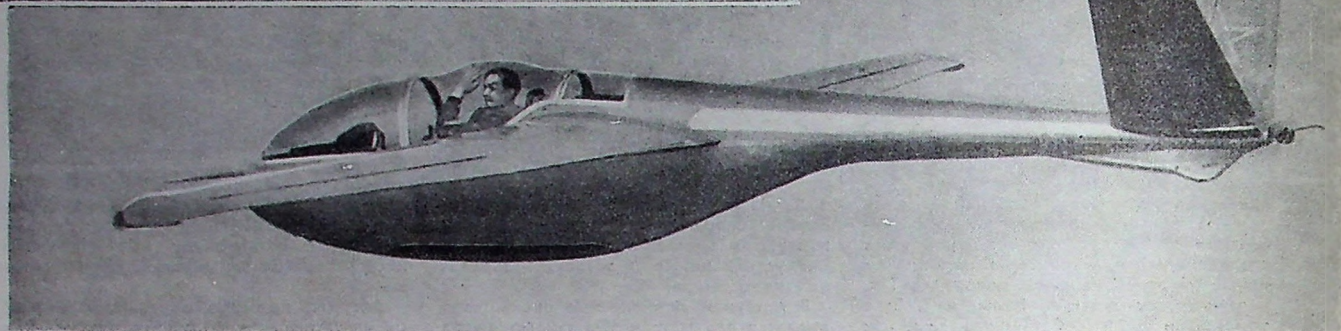
Общественные инструкторы, спортсмены нуждаются в литературе по авиамоделлизму. Поэтому следует всячески приветствовать издание своими силами пособий, брошюр и плакатов по авиамоделлизму на латышском и эстонском языках. Первый опыт уже сделан: в Эстонии и Латвии выпустили несколько брошюр в помощь конструкторам моделей.

Необходимо наладить обмен конструкторским и спортивным опытом. Почему бы авиационным спортсменам Эстонии, Латвии и Литвы периодически не собираться и не обмениваться приемами и методами своей работы. Очень желательны и встречи спортсменов на авиамоделльных стартах. Ведь соревнования футболистов, легкоатлетов, гимнастов прибалтийских республик стали традиционными. А авиамоделлисты Прибалтики почти не соревнуются между собой.

Интересы дела требуют того, чтобы президиумы республиканских комитетов ДОСААФ Эстонии и Латвии обсудили состояние авиамоделлизма в первичных организациях Общества и приняли решительные меры к устранению недостатков, к резкому улучшению авиамоделльной работы.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

Штурм МИРОВЫХ РЕКОРДОВ



ЯВОШЕЛ в планеризм, а через него в авиацию, в 30-х годах. Это было время бурного расцвета отечественного самолетостроения и авиации. В результате мудрой политики Коммунистической партии и Советского правительства наш народ в небывало короткие сроки сумел создать мощный воздушный флот и вывел Советский Союз на положение первоклассной авиационной державы.

Как для авиации, так и для планеризма эти годы имели огромное значение. Именно тогда советский планеризм стал той массовой первоначальной школой обучения летному делу, которая дала нашим Военно-Воздушным Силам и Гражданскому воздушному флоту тысячи пилотов; именно в те годы советские мастера безмоторного полета повели штурм мировых достижений и прочно утвердились на международной арене, как сильнейшие воздушные боины.

Мне посчастливилось стать участником многих примечательных спортивных событий тех лет. К сожалению, размеры журнальной статьи ограничивают меня и потому я поделюсь воспоминаниями лишь о том, что наиболее ярко запечатлелось в моей памяти и, на мой взгляд, имело решающее значение для всего последующего развития отечественного планеризма. Речь пойдет о VIII, IX и X Всесоюзных планерных соревнованиях, или слетах, как назывались они в то время.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

В НАЧАЛЕ мне хотелось бы вкратце рассказать о первых шагах советских планеристов. К их чести, эти шаги отнюдь нельзя назвать робкими. В 1925 году, имея в своем активе лишь опыт двух слетов и весьма скромные достижения, наши спортсмены по приглашению немецких коллег прибыли на VI Рэнские планерные соревнования.

Эти соревнования проводились ежегодно в юго-западной Германии, среди

Заслуженный мастер спорта, Герой Советского Союза С. Н. Анохин выполняет полет на планере А-13 на авиационном празднике в Тушине. 1958 г.

Фото Г. Малиновского

С. АНОХИН, Герой Советского Союза, заслуженный мастер спорта

холмов Рэнской возвышенности, на горе Вассеркуппе, и пользовались в свое время большой популярностью.

Защищать спортивную честь Советского Союза выехало шесть человек: К. Арцеулов, Б. Кудрин, В. Зернов, В. Сергеев, Л. Юнгмейстер и К. Яковчук. Вопреки всем прогнозам, советские планеристы оказали упорное сопротивление сильнейшим в то время немецким мастерам безмоторного полета. Они завоевали два приза за продолжительность полета на одноместном планере.

Первый приз достался Л. Юнгмейстеру. Он продержался в воздухе 1 час 45 минут 16 секунд. Второй приз полу-

чил К. Яковчук, паривший на тринадцать с половиной минут меньше. Примечательно, что в счет шли даже секунды полета — так несовершенны были в то время планеры.

В том же году наши спортсмены вновь встретились с немцами. Это произошло на III Всесоюзных планерных соревнованиях в Крыму. Тогда было установлено пять мировых рекордов, два из которых завоевал Л. Юнгмейстер. На двухместном планере он пролетел дальше всех — около 11 километров и набрал наибольшую высоту — 336 метров. На одноместных аппаратах первенствовали гости. Замечу, кстати, что полеты на одноместных планерах долгое время являлись самым слабым звеном в нашем планеризме. Полностью ликвидировать это отставание нам удалось лишь в середине 30-х годов.

Впрочем, уже в 20-х годах советские спортсмены начали улучшать свои показатели в полетах на одноместных планерах. Так, 16 сентября 1927 года Венслов на планере «Жар-птица» пролетел по прямой 15 километров и тем самым установил всесоюзный рекорд. Известный впоследствии летчик Герой Советского Союза А. Юмашев в следующем году на планере, носившем не менее поэтическое название «Гамаян», набрал рекордную высоту — 375 метров. На VI Всесоюзных планерных соревнованиях 1929 года Василий Степанченко почти на час превалил достигнутую у нас продолжительность полета. Он пробыл в воздухе 10 часов 22 минуты, а Юмашев поднялся на 1520 метров. VII слет высокими показателями не отличался. Но на нем произошло знаменательное во всей истории мирового планеризма событие.

28 октября 1930 года Василий Андреевич Степанченко на планере «Красная звезда» конструкции Королева впервые в мире совершил фигуры высшего пилотажа. Он проделал подряд три петли Нестерова и тем самым положил начало высшему пилотажу на планерах. А в начале 1931 года произошло еще одно большое событие. 25 января IX съезд ВЛКСМ принял шефство над Военно-Воздушными Силами и выдвинул лозунг «Комсомолец — на самолет!» Страна строила свой воздушный флот, которому требовались тысячи



Сергей Николаевич Анохин



специалистов летного дела. Дать их обязался комсомол. Лозунг «Комсомолец — на самолет!» для многих юношей стал лозунгом «Комсомолец — на планер!» От планера до самолета был один шаг, и молодежь охотно стала овладевать искусством безмоторного полета.

ШТУРМ НАЧАЛСЯ

РЕШЕНИЕ IX съезда комсомола благотворно сказалось на всей деятельности Осоавиахима в области воздушного спорта. Ярким подтверждением тому служат VIII Всесоюзные планерные соревнования, состоявшиеся в октябре-ноябре 1932 года.

С них фактически начался тот знаменитый штурм мировых планерных рекордов, который длился несколько лет и завершился блистательной победой советских спортсменов. Мало этого, 1932 год произвел в планеризме настоящую летную революцию.

Характерной особенностью первых советских планерных соревнований являлось то, что основное внимание на них уделялось учебно-тренировочным вопросам. Диктовалось это тем простым обстоятельством, что вплоть до 1932 года мы располагали весьма слабой материальной и технической базой для массовой подготовки начинающих планеристов, имели ограниченное количество планерных станций и школ. Да и само обучение в них велось не на должном уровне. Поэтому слеты, где собирался цвет нашего планеризма, служили для молодежи незаменимой школой спортивного опыта.

Восьмой слет в этом отношении несколько отличался от предшествующих. В то время количество планерных учебных организаций увеличилось и они более или менее справлялись с задачей пересначального обучения. Это позволило нам больше времени уделять непосредственно рекордной работе.

Центральный Совет Осоавиахима поставил перед слетом ряд конкретных задач. На нем решались различные вопросы: тренировка молодых парителей, испытание новых планеров, достижение новых показателей с возможным установлением мировых рекордов, проведение научных исследований с целью дальнейшего конструктивного совершенствования летательных аппаратов. Для этого в Коктебель прибыла специальная группа ЦАГИ, приехало много инженеров и конструкторов, в их числе О. Антонов, Б. Шереметев, В. Грибовский и другие. Благодаря им проведенная на слете научно-техническая работа дала прекрасные результаты.

Всего на слет съехалось 80 человек, из них 40 планеристов — представителей Москвы, Ленинграда, Сибири, Украины, Поволжья и других мест. Всех парителей (в зависимости от их квалификации) разделили на два класса — А и Б. В процессе соревнований происходил



На снимке (слева направо): группа участников X Всесоюзных планерных соревнований: С. Анохин, С. Гавриш, Д. Кошиц, Л. Минов, И. Шелест, Н. Симонов.

Фото Г. Малиновского

перевод из нижнего класса в высший. Слет располагал 22 аппаратами, очень неравноценными по своему техническому состоянию. Только 7 планеров были постройки текущего года, а остальные летели не первый сезон.

Лучшим оказался планер Г-9 конструкции В. Грибовского. Он обладал большим запасом прочности, имел хорошую устойчивость и легкое управление, отличался простотой и удобством конструкции. О летных данных Г-9 может свидетельствовать тот факт, что на нем были проделаны на слете почти все фигуры высшего пилотажа.

Планер «Упар», созданный по чертежам ныне известного авиаконструктора О. Антонова, показал отличные качества в высотных полетах. Хорошо летал он и при слабом ветре. Неплохо рекомендовали себя «Темп» Б. Шереметева, «Тельман» Г. Грошева, «Ударник» А. Сенькова, МКБ-2 сотрудников Московского конструкторского бюро. Остальные аппараты уступали по своим конструктивным и летным качествам.

На слете было установлено несколько мировых рекордов. Правда, тогда советские достижения Международной авиационной федерацией (ФАИ) еще не регистрировались (наша страна стала членом ФАИ в феврале 1936 года). Но тем не менее достигнутые на соревнованиях результаты относились к разряду мировых, хотя и не вошли в таблицы ФАИ.

Почин сделал В. Степанченко — планерист исключительный по своим спортивным качествам. Еще в мае 1931 года по его способу на аэродроме в Каче был успешно проведен первый опыт полета планера за самолетом. Тогда же Степанченко предложил отбуксировать планер собственной конструкции в Коктебель, что по ряду причин осуществить не удалось. Но мысль эта не покидала Степанченка. На следующий год, накануне открытия очередных соревнований, он вылетел из Москвы на Г-9 и прибыл в Коктебель, установив первый мировой рекорд дальности буксировочного полета на планере. Помните, что

самолет вел сам конструктор В. Грибовский. А 28 октября Василий Андреевич установил второй мировой рекорд. За два часа шесть минут он проделал на планере 115 петель Нестерова, штопор до шести витков, переворот через крыло и полет «на спине». Тем самым он окончательно утвердил высший пилотаж в планеризме. Отныне все фигуры высшего пилотажа вошли в программу обучения планеристов.

День 28 октября вообще стал днем рекордов. Молодые парители П. Головин и А. Плесков добились мировые достижения продолжительности полета на двухместном планере с пассажиром. Рекорд этот принадлежал немцу Шульцу и равнялся 9 часам 21 минуте. Советские планеристы продержались в воздухе каждый по 10 часов 56 минут. А на

другой день тот же Плесков на планере Э-3, имея в задней кабине пассажира, набрал высоту в 1945 метров и почти на семьсот метров превысил мировой рекорд немца Гренгофа.

В. Бородин на Ш-3 с двумя пассажирами парил 4 часа 1 минуту, что тоже явилось мировым достижением. Выдающегося по тем временам результата добился комсомолец Семен Гавриш. На планере «Упар» он поднялся на 2230 метров, побив мировой рекорд немецкого спортсмена Мессера.

Мои выступления были скромнее. Я показал лишь третий результат по продолжительности полета — 12 часов 50 минут. Мировым достижением явился только мой полет на продолжительность. На учебном планере «Стандарт» я парил 10 часов 50 минут.

VIII Всесоюзные планерные соревнования явились большим шагом вперед по пути развития отечественного планеризма. Это можно проиллюстрировать результатами, достигнутыми по основным упражнениям:

Соревнования	Год	Высота в м	Дальность в км	Продолжительность полета
Первые	1923	160	1,5	1 ч. 02 м. 30 с.
Вторые	1924	312	3,86	5 . 15 . 32 .
Третьи	1925	336	11,0	9 . 35 . 15 .
Четвертые . .	1927	—	15,0	—
Пятые	1928	375	14,0	1 . 02 . 00 .
Шестые	1929	1520	34,6	10 . 22 . 00 .
Седьмые . . .	1930	—	—	—
Восьмые . . .	1932	2230	43,5	14 . 42 . 00 .

(Окончание следует)



КАК ЛУЧШЕ?

А. ВИНОКУРОВ,
старший инструктор-летчик
методист аэроклуба

КАК ЛУЧШЕ провести занятия с курсантами аэроклуба? Как добиться, чтобы, выйдя на аэродром, они были полностью и возможно лучше подготовлены к летной практике? Такие вопросы часто встают перед преподавателями.

Постановка учебного процесса в аэроклубе во многом зависит от преподавательского состава. Инструктор-летчик-методист является учителем и воспитателем курсантов на теоретических занятиях, а также в значительной степени и в период летной подготовки. Он

первый вводит молодежь в мир авиации, прививает любовь к ней, дает необходимые начальные познания в овладении сложной авиационной техникой, учит быть дисциплинированными, помогает развивать многие другие качества, необходимые летчику.

Последние девять лет мне пришлось вести занятия в 4-м Московском городском аэроклубе. Контингент обучающихся здесь самый разнообразный — среди курсантов юноши, имеющие среднее образование, студенты, инженеры. Ведя занятия по теории и технике полета, самолетовождению, материальной части самолетов, я избрал метод, позволяющий все теоретические вопросы тесно увязывать с практикой, подкреплять их живыми примерами. На занятиях по теории полета я ставил своей целью как можно шире раскрыть перед курсантами физическую сущность того или иного явления, всю динамику полета. Несмотря на различный общеобразовательный уровень, все курсанты теорию и технику полета усваивали хорошо, и это положительно сказывалось на летном обучении.

Отрыв теории от практики иногда приводит к нежелательным результатам. Вот пример. Однажды инструктору-летчику М. Михайловой поручили доставить на самолете По-2 груз с одного аэродрома на другой. Захватив с собой кладовщика, она прилетела на базу, однако загрузку самолета перепоручила кладовщику, не имеющему никакого представления о центровке самолета и о правилах размещения груза. Кладовщик разместил багаж по всей длине фюзеляжа, как ему было удобнее и

легче, причем наиболее легкие вещи положил в отсек за задней кабиной, а более тяжелые — ближе к хвосту.

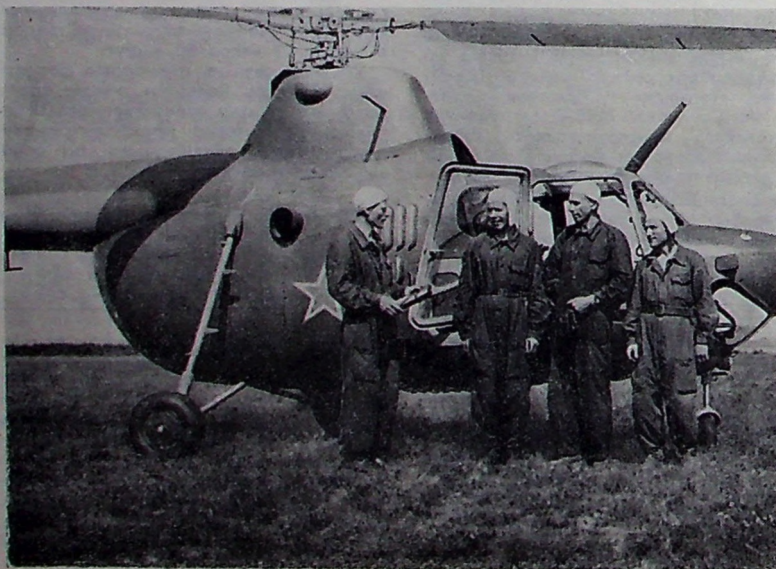
Летчик Михайлова не придавала значения такому размещению груза. Самолет был новый, мотор хороший. Однако на разбеге не удалось нормально поднять хвост и По-2 оторвался от земли почти с трех точек. Самолет сразу же на малой скорости перешел в угол набора. На высоте около 100 метров машина, потеряв скорость, «клюнула» на нос и с левым разворотом пошла к земле. Она вышла из пикирования на высоте около 20 метров. Благодаря счастливой случайности экипаж не пострадал. После Михайлова рассказывала, что от неправильной загрузки центр тяжести самолета резко переместился назад и кабрирующий момент стал настолько велик, что руля высоты не хватало, чтобы его ликвидировать. Это и привело к тому, что несмотря на полную отдачу ручки от себя, самолет сразу после отрыва перешел в угол набора и, потеряв скорость, свалился на нос.

Проходя тему устойчивости и управляемости самолета, я всегда рассказываю об этом случае. С подобными примерами схемы и формулы приобретают жизненную силу, легче усваиваются.

Основную часть времени уделяю разбору вопросов, имеющих непосредственное отношение к эксплуатации материальной части или к технике пилотирования. Например, изучая особенности работы силовой установки самолета, такие вопросы, как классификация винтов, разница между винтами постоянного и переменного шага, графики располагаемых и потребных тяг и мощностей, я прохожу бегло, поскольку они для курсантов не имеют большого практического значения. Реактивный и гироскопический моменты винта, принцип работы ВИШ и аэромеханического винта разбираю подробно, добиваясь, чтобы их хорошо усвоили. Производя взлет, курсант даже не думает о том, как изменяется потребная тяга и мощность с увеличением скорости, но он всегда должен помнить о том, что при резком подъеме хвоста на разбеге возникает большой гироскопический момент винта и вследствие этого его будет разворачивать. Зная это, курсант не допустит подобной ошибки, а если она произойдет, — сумеет ее исправить.

Вместе со мной работает инструктор-летчик-методист Л. Фалин. Старый авиационный работник, инженер по образованию, ведя с курсантами занятия по мотору, он первое время не придавал должного значения увязке теории с практикой. Что же получилось? Курсанты знали, что такое коэффициент избытка воздуха, умели начертить графическое изображение процесса сгорания и написать формулу индикаторной мощности, но, подойдя к самолету, не узнавали тех или иных агрегатов, например, путали бензонасос с распределителем сжатого воздуха. Тов. Фалин сделал для себя соответствующий вывод, приблизил свои занятия к жизни, к практике, и дела пошли значительно лучше.

Вот еще характерный пример. Спортсмен-пилот нашего аэроклуба, студент Московского авиационного института



Командир отряда Владимирского аэроклуба П. Витман дает указание перед полетом на Ми-1 инструкторам-летчикам. Слева направо: А. Гаврилов, П. Тарасов и А. Лебедев.

Фото И. Ананьева

Тащилин заявил мне, что теорию и технику полета он знает хорошо и подготавливается к зачетам самостоятельно. Я предупредил спортсмена, что, не посещая занятий, подготовиться трудно, но все же уступил его настойчивой просьбе и разрешил самостоятельную подготовку. Пришла пора сдавать зачет. Выяснилось, что спортсмен Тащилин теорию знает. Вывод всех формул и построение графиков делал без запинки. Но когда я попросил его объяснить, почему на правом выраже самолет стремится опустить нос, почему во время приземления при левом крене надо дать правую ногу, он ответить не смог. Заучив теорию, ее физической сущности спортсмен не понял.

Более важной теме следует отводить и больше времени. Мне кажется, что неправильно делает старший инструктор-летчик-методист Ивановского аэроклуба А. Жаровиков. Проводя занятия по эксплуатации самолета, из шести часов, отведенных на эту тему по программе, он два часа посвящает только видам осмотров и их назначению. Такие важные вопросы, как подготовка к запуску и запуск двигателя, его прогрев и остановка он вовсе не затрагивал: рассчитывая на то, что преподаватель по мотору разберет все это на своих занятиях.

В том же аэроклубе преподаватель И. Макеев, излагая теорию и технику полета по сокращенной программе, на тему «Особенности работы силовой установки» потратил 4 часа, а такие исключительно важные темы, как взлет, посадка и фигурные полеты, прошел за 2 часа, хотя по программе на них было отведено 9 часов. Столько же времени он отвел выражу, спирали и боевому развороту. Я думаю, что такое распределение учебного времени не может обеспечить нормальное усвоение пройденного материала.

Значительную роль играет последовательность прохождения тем. К сожалению, в программе по ряду дисциплин, мне кажется, темы расставлены недостаточно удачно. Так, по самолету Як-18, планер самолета требуется изучить во второй теме, управление — в пятой, систему запуска — в шестой, а оборудование кабин — в десятой. Проходить же с курсантами систему запуска двигателя, не изучив управление им, электрооборудования и в особенности оборудования кабин, сложно.

Хорошо усвоить предмет курсантам помогает ведение конспекта. О том, как лучше вести конспект, у преподавателей существуют различные мнения. В Киевском аэроклубе, например, курсантам предлагают делать очень подробные записи, по существу такие же, какие имеются у преподавателей. В Ивановском — короткие, причем и личные конспекты инструкторов там составляются применительно к курсантским. В московских аэроклубах некоторые преподаватели вообще записей не диктуют, а полагаются на умение курсантов самим определять главное, предоставляя им записывать то, что они сочтут необходимым.

На опыте многих лет я убедился, что записи, сформулированные руководителем занятий, для курсантов необходимы. Но они должны быть небольшими,

четкими, ясными, дающими курсантам возможность разобраться в материале.

Свой конспект я составляю подробно, со всеми необходимыми схемами и выводом формул. Отмечаю в нем то, что необходимо записать курсантам. Каждое свое двухчасовое занятие строю следующим образом. После опроса нескольких курсантов по ранее пройденному материалу, объясняю следующую тему. Во время объяснения курсанты не должны делать никаких записей, так как это мешает им внимательно слушать. После того как материал разобран, диктую необходимое для записи и даю возможность вычертить нужные схемы и графики. На следующих занятиях при опросе обязательно требую предъявлять конспект и проверять правильность его ведения. Все это позволяет курсантам систематизировать материал и до некоторой степени облегчает учебный процесс.

Для хорошего усвоения той или иной дисциплины имеет значение наличие учебно-наглядных пособий и умелое их использование. В ряде аэроклубов существуют замечательные, остроумно выполненные пособия. Так, в Киевском аэроклубе преподаватель В. Книжник очень многое делает для создания учебных и наглядных пособий по теории и технике полета. Большой интерес представляют такие пособия, как прибор для демонстрации изменения величины предполагаемой и потребной мощностей с изменением скоростей и углов атаки горизонтального полета, макет самолета, установленный на шарнирах с тремя степенями свободы для демонстрации гироскопического момента винта, прибор с моделью самолета для демонстрации реакции винто-моторной группы, панорама взлета и посадки, прибор для демонстрации осей вращения самолета.

Тов. Книжник — бывший боевой летчик. К своей новой профессии относится с любовью. Все созданные им пособия помогают курсантам усвоить сущность динамики полета, хорошо понимать проходимый материал.

В Ивановском аэроклубе оригинально сделан щит с немой картой для изучения района аэродрома. Ко всем характерным пунктам подведены контакты от электросети. Когда курсант или летчик показывает один или другой пункт, то на модели самолета, смонтированной тут же на щите при правильном опознавании пункта загорается цифра «5», в случае ошибки — «2».

К сожалению, много интересного остается в стенах одной учебной организации и не служит достоянием всех клубов. Было бы полезно отобрать все лучшее и изготовить эти учебно-наглядные пособия для авиационных учебных организаций. Об этом следовало бы позаботиться соответствующему отделу ЦК ДОСААФ СССР. Необходимо также организовать обмен опытом постановки учебного процесса, провести учебно-методические сборы преподавателей. Ведь авиационная техника быстро развивается, повышаются требования к инструкторам-методистам и нашим ученикам. Возьмем хотя бы такой пример. По плану командирской учебки нам необходимо проходить аэродинамику больших скоростей. Программа



Хабаровский авиаспортклуб посещают многие юноши и девушки — учащиеся, студенты, рабочие. Они с увлечением занимаются здесь авиационным спортом.

...В голубом небе плывет серебристый аэростат с люлькой, медленно разматывается трос лебедки. Вот и нужная высота. От аэростата отделяется черная точка. Над ней появляется купол парашюта. Так один за другим спортсмены совершают прыжки. Командир парашютно-аэростатного звена М. Лаптев (на верхнем снимке справа) готовит к прыжкам студентов Александра Довженко, Федора Рыбакова и Геннадия Ключникова. Занятиями спортсменов-планеристов руководит Леонид Васин, окончивший два года назад Центральную планерную школу. На нижнем снимке мы видим Л. Васина (второй слева) за проведением предполетной подготовки с планеристами (справа налево) Евгением Шестаковым, Владимиром Садомовым и Анатолием Казаченко.

Фото Н. Суворцева (ТАСС)

охватывает довольно широкий круг вопросов. Но каково преподавателю излагать материал, если он сам аэродинамику больших скоростей не изучал? Овладеть такой сложной дисциплиной самостоятельно не каждый сможет, тем более, что общедоступного учебника нет.

Неустанное совершенствование преподавателей, тесная связь теории с практикой, высокая организованность занятий — необходимые условия для достижения успеха в подготовке авиационных кадров любой специальности.

ОТ РЕДАКЦИИ. Редакция журнала обращается с просьбой к работникам аэроклубов и в первую очередь к преподавателям инструкторско-летчикам — высказаться на страницах журнала по затронутым А. Винокуровым вопросам.

ПЕРЕЛИСТЫВАЯ
СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ...



Руководимый и вдохновляемый Коммунистической партией Ленинский комсомол всегда и во всем проявляет смелый почин, творческую инициативу, отдаст свои молодые силы борьбе за дальнейший расцвет любимой Родины. Комсомол постоянно заботится об укреплении могущества Советской Армии и ее Военно-Воздушных Сил.

Дружба молодежи с авиацией, возникшая сразу же после победы Великого Октября, была закреплена на IX съезде ВЛКСМ.

С годами шедшие связи росли и крепились. Комсомольские организации активно помогали партии в воспитании мужественных авиаторов — хозяев советского неба, в создании первоклассной авиационной техники. Об этом повествуют фотоснимки, которые вы видите на этих страницах.

Призыв IX съезда ВЛКСМ к советской молодежи об овладении авиационными знаниями нашел горячий отклик. Юноши и девушки с энтузиазмом шли в аэроклубы, занимались авиационным спортом в кружках.росло новое поколение крылатых людей. На снимке, сделанном в 1936 году, вы видите группу комсомольцев Ростовского аэроклуба (1), изучающих под руководством инструктора мотор самолета.

1937 год. Комсомольцы Московского завода «Динамо» (2). Они успешно закончили курсы пилотов при Центральном аэроклубе.

Сбылась мечта. Комсомолка Н. Моисеевская (3) из города Серго, как и многие ее сверстницы, изучила в аэроклубе самолет, технику пилотирования и стала летчицей. 1938 год.

Только что закончились полеты. Каждая из этих девушек впервые самостоятельно управляла крылатой машиной. В честь знаменательного события спортсменки Куйбышевского аэроклуба (4) сфотографировались у своего самолета. 1938 год.

Наступила боевая пора. Молодые пилоты, пришедшие в авиацию по комсомольским путевкам, умело сражались с фашистами в го-

ды Великой Отечественной войны. Фронтowej фотокорреспондент заснял летчика-истребителя члена ВЛКСМ Л. Томгана, одержавшего в небе Сталинграда славную победу (5). Он смело атаковал семь гитлеровских самолетов, рассеял их, а одного сбил. 1942 год.

В боях с фашистскими оккупантами участвовал самолет «Николай Островский» (6), построенный на средства, собранные комсомольцами и молодежью одного из заводов. Этот самолет был передан авиачасти в октябре 1943 года в день 25-летия ВЛКСМ.

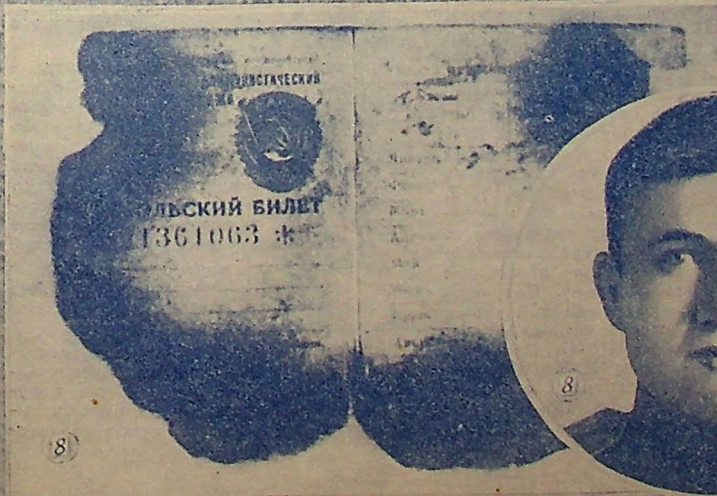
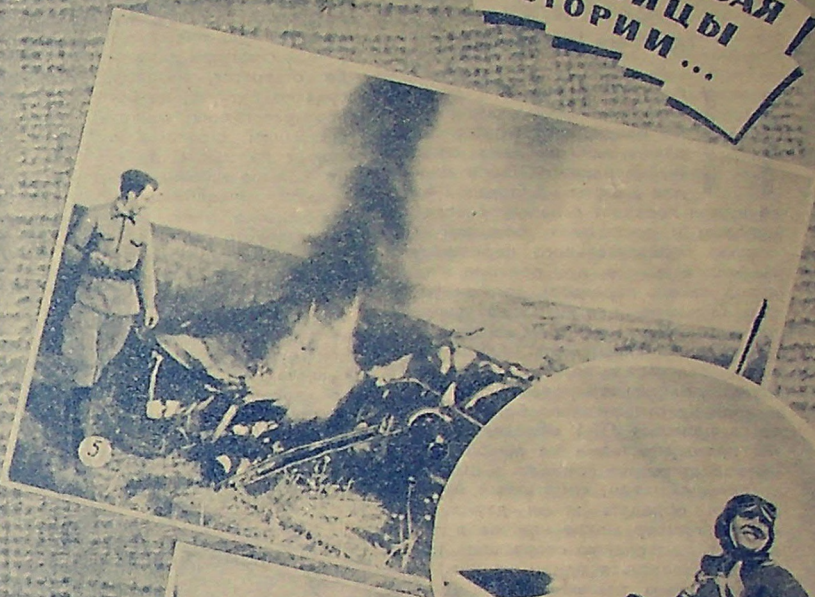
О нерушимом единстве фронта и тыла в грозные военные годы напоминает этот снимок. Помогал фронту, трудящиеся Новосибирска построили эскадрилью самолетов-истребителей (7) и передали их в часть, которой командовал их земляк воспитанник комсомола трижды Герой Советского Союза А. И. Покришкин. Вместе с ним боевые машины принимал прославленный летчик дважды Герой Советского Союза Г. А. Речкалов. 1944 год.

Морской летчик лейтенант Михаил Янко (8). В дни сражений с империалистической Японией 10 августа 1945 года он повторил легендарный подвиг капитана Н. Ф. Гастелло. Отважный комсомолец взорвал важный береговой объект врага, направив на него свой горючий самолет. Бесстрашному авиатору было присвоено посмертно звание Героя Советского Союза.

В музее Тихоокеанского флота на стенде, посвященном М. Е. Янко, находится полусгоревший комсомольский билет молодого героя.

Во время Великой Отечественной войны многие девушки отлично овладели новыми для них военными специальностями. На снимке: укладчицы парашютов одной из авиачастей 1-го Белорусского фронта (9) комсомолки В. Мартынова (на переднем плане) и М. Андропова.

ПЕРЕЛИСТЫВАЯ
СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ...



С. КИСЕЛЕВ,
спортсмен I-го разряда

НА СТРАНИЦАХ журнала «Крылья Родины» неоднократно обсуждался вопрос о том, каким должен быть спортивный парашют. Общее мнение: для работы на большой высоте нужен парашют с легкоуправляемым куполом и достаточно большой скоростью горизонтального перемещения. На малой высоте, при подходе к цели, купол такого парашюта должен развивать большую или меньшую скорость перемещения в любом направлении по желанию спортсмена. Общим мнением является и то, что парашют Т-2 хорош для маневрирования и подхода к цели на относительно большой высоте, а парашют ПТ-1 обладает большими преимуществами на малой высоте, позволяет точнее попадать в цель.

Таким образом, спортивный парашют должен обладать этими двумя качествами одновременно или же в любой момент, по желанию спортсмена, позволять пользоваться одним из них.

Возможным решением этой проблемы является применение устройства для закрывания щели у парашюта Т-2, конструктивно разработанное мастером спорта Е. Трофимовым (Одесса). Затягивающаяся щель парашюта Трофимова обладает определенными положительными качествами: закрыв щель, спортсмен управляет куполом парашюта посредством лямок, как и на парашюте ПТ-1.

Другое решение, предложенное спортсменом О. Шефером, в виде затягивающегося «сопла» требует детального изучения. Однако совершенно яс-

но, что оно потребует конструктивного изменения купола парашюта. Во-вторых, вызывает сомнение величина реактивной силы при диаметре отверстия, которое, судя по рисунку, не более расстояния между соседними стропами в куполе парашюта, т. е. не больше ширины одного полотнища. Видимо, необходимо увеличение «сопла» хотя бы на ширину еще одного полотнища.

Я предлагаю свой способ, очень простой и не вызывающий изменения конструкции купола парашюта ПТ-1. Идея этого способа заложена в давно известном методе управления куполом спортивного парашюта ПТ-1. Ведь чтобы заста-

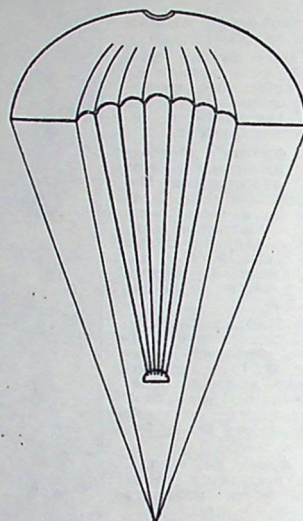


Рис. 4. Форма килля при одинаковой длине строп № 1, 2, 3, 26, 27 и 28.

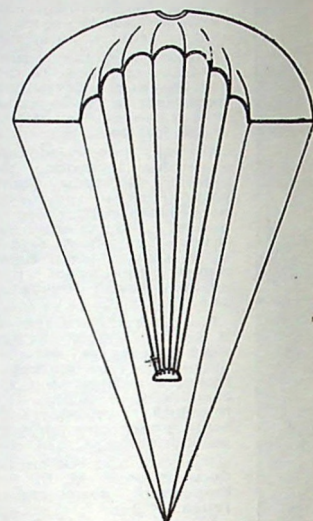


Рис. 5. Форма килля при различной длине строп № 1, 2, 3, 26, 27 и 28.

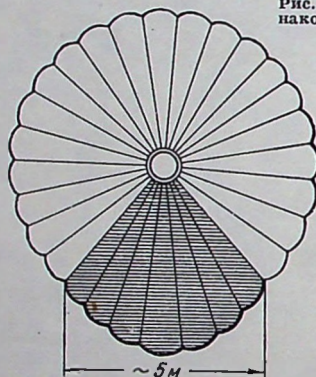


Рис. 3. Вид сверху.

вить купол парашюта двигаться в какую-то сторону, спортсмен натягивает на 40—60 см один или два свободных конца подвесной системы, опуская кромку купола. Создающаяся при этом реактивная сила вызывает перемещение купола в сторону опущенной кромки.

Если у парашюта ПТ-1 взять по три внутренних стропы от каждой из задних лямок (№ 1, 2, 3 и 26, 27, 28) и отвязать их от полуколец, то круглый купол парашюта изменит в воздухе свою форму. Получится киль, подобный тому, который имеется у парашюта ПД-47. При этом стропы № 25 и № 4 будут являться ограничительными. При взгляде сбоку, сзади и сверху

купол парашюта будет выглядеть примерно так, как это показано на рис. 1, 2 и 3.

При больших размерах килля реактивная сила будет вполне достаточной для перемещения парашюта в воздушной среде со скоростью 3—4 м/сек.

Отвязанные концы строп необходимо привязать к стандартному полукольцу тем же узлом, а свободные кончики строп пристрочить заново зигзагообразной строчкой. Это дополнительное полукольцо с помощью двух строп-растяжек, каждая из которых имеет длину 90—100 см, соединяется с полукольцами тех лямок, от которых отвязаны стропы. К тому же дополнительному полукольцу присоединяется управляющая стропы. Второй конец этой стропы крепится на одной из изогнутых пряжек подвесной системы, то есть на одной из тех пряжек, к которым присоединяются свободные концы промежуточной подвесной системы запасного парашюта.

При открытом киле развороты купола в любую сторону производятся с помощью клевантов совершенно аналогично тому, как это имеет место у парашюта Т-2. Строчки клевантов пришиваются к стропам № 4 и № 25, то есть к ограничивающим стропам. Для того чтобы купол разворачивался быстро, должно быть обеспечено натягивание ограничительной стропы на 50—70 см.

Во избежание сильного вытягивания строп № 4 и № 25, учитывая возросшую на них нагрузку, целесообразно сделать их двойными.

Для того чтобы закрыть киль, достаточно натянуть управляющую стропу настолько, чтобы дополнительное полукольцо поднялось до уровня четырех основных. При этом купол парашюта

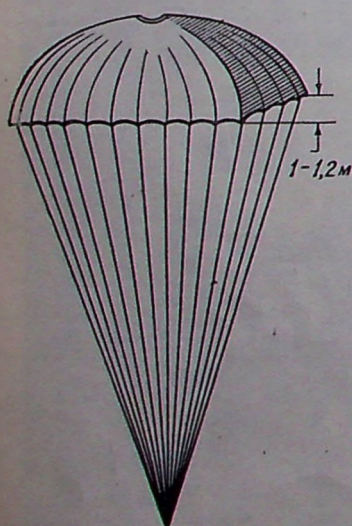


Рис. 1. Вид сбоку.

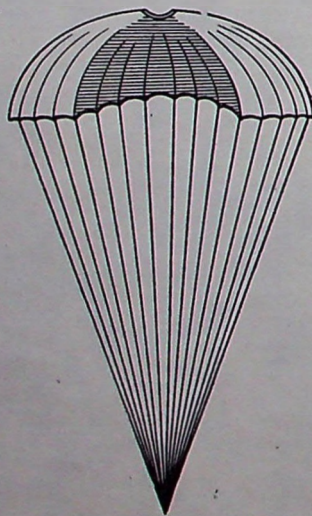


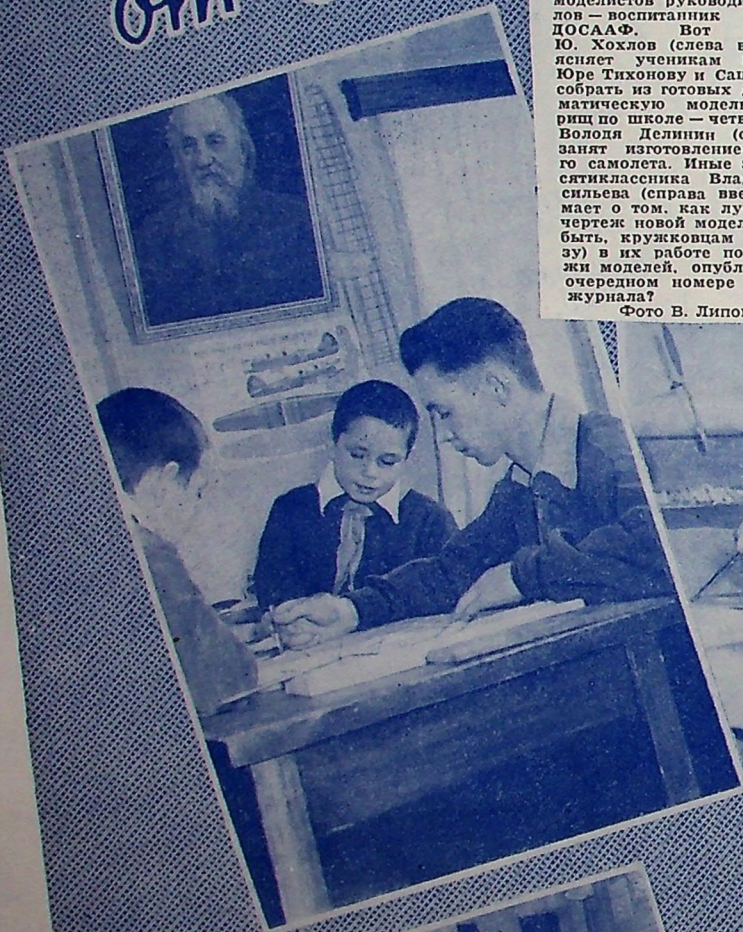
Рис. 2. Вид сзади.

Неподалеку от Омска

НЕПОДАЛЕКУ от сибирского города Омска за последние годы сооружен нефтеперерабатывающий завод. Вместе с ним вырос и город нефтяников. Заглянем в один из чудесных уголков нового жилого района — в детский Дворец культуры, занимающий прекрасное здание со светлыми просторными комнатами — лабораториями, концертным и кинозалами, библиотекой. Ребята охотно приходят сюда после учебы в школе. Здесь каждый может найти себе занятие по душе.

Оживленно в авиамodelьной лаборатории детского Дворца культуры. В честь 40-летия ВЛКСМ юные авиаконструкторы построили новые модели. Учебной моделистов руководит Ю. Хохлов — воспитанник аэроклуба ДОСААФ. Вот инструктор Ю. Хохлов (слева сверху) объясняет ученикам 84-й школы Юре Тихонову и Саше Буту, как собрать из готовых деталей схематическую модель. Их товарищ по школе — четвероклассник Володя Делинин (слева внизу) занят изготовлением маленького самолета. Иные заботы у десятиклассника Владислава Васильева (справа сверху): он думает о том, как лучше сделать чертеж новой модели. А, может быть, кружковцам (справа внизу) в их работе помогут чертежи моделей, опубликованные в очередном номере авиационного журнала?

Фото В. Липовского (ТАСС)



Наша ЗАОЧНАЯ ШКОЛА

АЗБУКА ПРОЧНОСТИ

ПЕРЕД тобой схема спроектированной модели. Так она называется потому, что на лист (рис. 1) нанесены лишь контуры модели, определяющие ее форму и основные размеры, но не конструкцию частей модели и материалы, из которых они сделаны и т. д. Твоя дальнейшая задача в том и состоит, чтобы выбрать материалы и конструкцию отдельных частей модели. Но как это сделать, из каких соображений исходить?

Вспомни: размеры и форму крыла, например, мы выбирали так, чтобы крыло создавало возможно меньшее сопротивление при той же подъемной силе. А как выбрать конструкцию? Имеется ли здесь общий подход к решению задачи?

Конечно имеется. Прежде всего надо стремиться к тому, чтобы общий вес модели был поменьше, так как при тех же размерах более тяжелая модель должна летать быстрее (если нужно, чтобы она держалась в воздухе). Но при большей скорости удар модели о препятствие всегда кончается поломкой. С другой стороны, при одном и том же угле планирования θ (рис. 2) увеличение скорости (на рис. она показана стрелкой с буквой V) приводит к уменьшению времени планирования.

Правда, не всегда увеличение веса дает такой результат: иногда полотно с увеличением скорости происходит уменьшение угла θ (из-за изменения соотношения подъемной силы и лобового сопротивления). При этом дальность L увеличивается и в итоге время планирования, равное отношению дальности к скорости, может оказаться тем же и даже уменьшиться.

Уменьшить вес стараются еще и потому, что более легкая модель лучше парит в восходящих течениях воздуха.

Но как уменьшить вес модели? Очевидно, для этого надо либо применять

легкие материалы, либо делать более тонкими кромки крыла, стабилизатора, киля и рейку.

Ты, по-видимому, уже подумал о том, что уменьшать толщину небезопасно: тонкое крыло или рейка могут легко сломаться при ударе или в воздухе. Что же получается? С одной стороны, надо уменьшить вес и для этого применять тонкие рейки, кромки и пр., а с другой стороны, определенной прочности можно добиться увеличением толщины реек, кромок. Получается противоречие между этими двумя требованиями. Отчасти разрешить их помогает использование легких материалов. Но некоторые результаты, оказывается, достигаются и путем правильного использования свойств материалов, удачной конструкцией той или иной детали. Правда, последнее относится больше к сложным моделям, но и у нашей очень простой схемы многое зависит от того, как применить материал.

Разберемся прежде всего в том, какие силы действуют на данную часть модели в разные моменты полета.

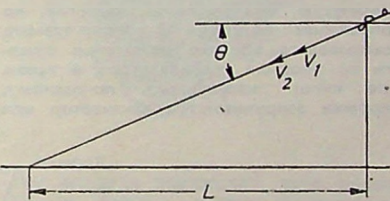


Рис. 2.

Начнем с наиболее простой, на первый взгляд, детали — фюзеляжной рейки. Когда модель планера находится в полете, то рейку вместе с «кабиной» и оперением (т. е. килем и стабилизатором) поддерживает крыло, на котором образуется подъемная сила (рис. 3). Это можно представить условно. Допустим, что участок рейки, несущий крыло, лежит на какой-то опоре, придавленный грузом, а концы рейки висят свободно, или, как говорят в технике, закреплены консолью.

Посмотри на переднюю часть рейки. К ней подвешена «кабина», вес которой G_k старается изогнуть рейку книзу. Очевидно, под влиянием этой силы рейка не только должна ломаться, но и прогиб ее будет очень небольшим. То же самое можно сказать и о задней части рейки, на которой находится стабилизатор; поворот стабилизатора, изменение угла его установки (которое неизбежно произойдет, если рейка изогнется) приведет к переходу модели в крутое планирование, что крайне нежелательно.

Уменьшить изгиб можно опытным путем: установив модель или рейку с «кабиной» на опоре, посмотрим, каков

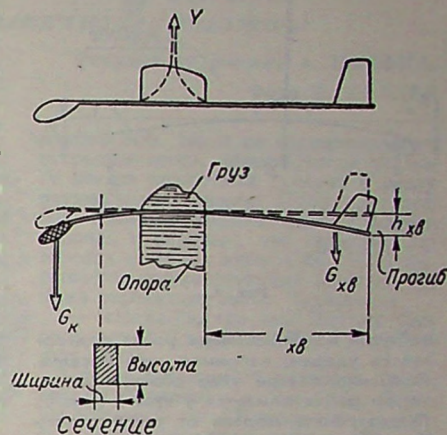


Рис. 3.

прогиб у реек разной толщины. Изменяя сечение рейки, высоту или ширину его, легко подобрать необходимое сечение. Ты заметишь, что в этом опыте выгодно увеличивать высоту, делать рейку более высокой и уменьшать ширину рейки, чтобы вес ее не увеличивался.

Однако из такого опыта сразу же выяснится, что для удержания «кабины» и получения небольших прогибов достаточно использовать рейку очень небольшого сечения. Правильно ли будет ограничиться этим? Нет, неправильно. Так подобранная рейка обязательно сломается даже в воздухе, например, когда попадет в порыв ветра. Ты, наверное, наблюдал не раз, запуская свою модель планера, как порывы ветра бросают ее то вверх, то вниз. Такие «броски» происходят потому, что при встречном порыве ветра подъемная сила крыла быстро увеличивается, иногда в два-три раза. Эта сила и заставляет модель совершать прыжок вверх. Но так как подъемная сила приложена непосредственно к крылу, то, собственно говоря, прыгает вверх крыло, увлекая за собой и рейку с закрепленными на ней «кабиной» и оперением. Но по закону инерции «кабина» и оперение как бы «сопротивляются» такому перемещению, а это и вызывает изгиб рейки и притом такой, как если бы вес «кабины» и оперения, так же, как и подъемная сила крыла, увеличился в два-три раза.

Что же из этого следует? По крайней мере то, что подбирать сечение рейки опытным путем надо на двойной-тройной вес «кабины» и оперения. При этом у хвоста отношение свободной длины рейки $L_{хв}$ к прогибу рейки на ее заднем конце $h_{хв}$ не должно быть меньше 50—60 (рис. 4).

Но мы не учли еще других видов

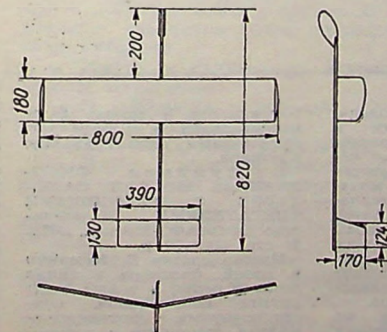


Рис. 1.

Первые шесть бесед «Нашей заочной школы» см. в журнале «Крылья Родины» № 6, 7, 8, 9, 11 за 1957 г. и № 2 за 1958 г.

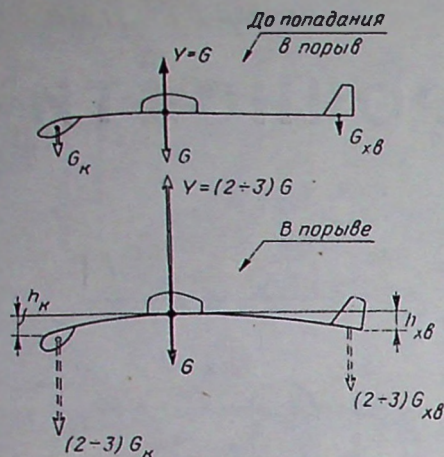


Рис. 4.

нагрузки на рейку. Ведь рейка подвергается ударам, например, при посадке. Особенно опасен удар сбоку, при котором рейка ломается у крыла (рис. 5). Предохранить модель от такой поломки можно, придав рейке достаточную ширину или применив расчалки, показанные пунктиром на рис. 5.

Интересно, что из двух одинаковых по весу реек окажется жестче, т. е. даст меньшие прогибы, та, у которой сечения уменьшаются от середины к концу. Но такую рейку труднее изготовить.

При подборе сечения реек обнаружится и то, что рейки из разных материалов дают различный прогиб, т. е. имеют разную жесткость и прочность.

Таким образом, даже при выборе размеров такой простой, на первый взгляд, детали, какой является фюзеляжная рейка, приходится учитывать разные нагрузки, которые она испытывает. Особенно трудно учитывать ударные нагрузки, характер которых может быть самым разнообразным, а действие на модель очень тяжелым. Например, если при планировании модель кромкой крыла ударится о препятствие, то, конечно, она сломается. Если же попытаться «упрочнить» кромки (путем увеличения их сечения) настолько, чтобы исключить поломки, то... модель станет слишком тяжелой и будет иметь плохие летные качества. Поэтому при подборе сечений моделисты исходят из обычных, наиболее часто встречающихся случаев нагрузки.

Необходимые поправки в форму сечения реек и прочих частей вносятся после запусков, в процессе накопления опыта конструирования.

До сих пор речь шла о фюзеляжной рейке. Но легко заметить, что многое из сказанного относится и к кромкам крыла и стабилизатора. В полете фюзеляжная рейка висит на крыле, которое опирается на воздух (рис. 6). Видимо, и кромки будут гнуться под влиянием веса рейки, давая какой-то прогиб, который тоже не должен выходить за определенные пределы. Но работа кромок крыла имеет свои особенности, вызываемые условиями их нагрузки. Кромки дополнительно нагружает бумага, которой оклеивается крыло, стабилизатор или киль, особенно когда бумагу для усиления ее натяжения опрыскивают водой. Высыхая, бумага стягивается и начинает втягивать внутрь кромки и нервюры (рис. 7); силы натяжения показаны на рис. 7 стрелками. Итак, на нервюры действуют силы с обеих сторон: если они одинаковы, нервюра вообще не изогнется. Но силы натяжения бумаги, стягивающие кромки, стремятся их сблизить, поэтому нервюра будет изгибаться в продольном направлении. Из-за такой нагрузки узкая нервюра может изогнуться змейкой. Чтобы этого не случилось, следует ей придать достаточную ширину.

Учтя такое действие сил натяжения на кромки крыла, стабилизатора и киле, надо стараться получить хорошо натянутую, без провалов, обтяжку, не опрыскивая ее водой. Особенно тяжело сказывается влияние натяжения бумаги на плоском стабилизаторе и таком же киле: изогнувшись по-разному, кромки закручивают стабилизатор или

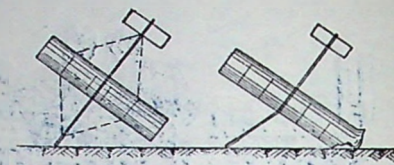


Рис. 5.

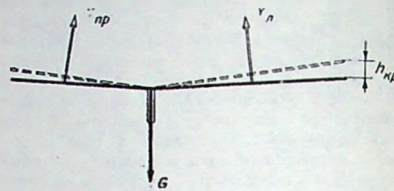


Рис. 6.

киль и их приходится выбрасывать или, сняв обтяжку, исправлять искривления и обтягивать заново и более осторожно. Если это не помогает, то детали надо делать заново. Особенно легко закручиваются от натяжения бумаги плоские стабилизаторы и кили при обтяжке с обеих сторон, так как растет общая сила натяжения и не удаётся совершенно одинаково натянуть обе стороны бумаги.

Такова «азбука прочности», точнее начало ее. С ней тебе и дальше придется иметь дело, конечно, если захочешь стать настоящим конструктором, а не слепым подражателем чужих моделей.

Условия работы той или иной детали можно улучшить. Об этом мы расскажем в следующей беседе.

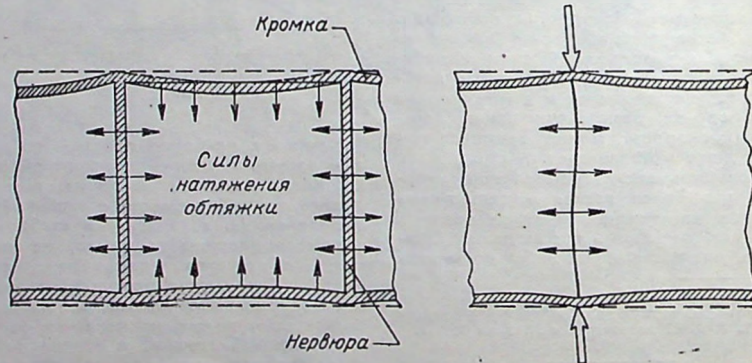


Рис. 7.

Новые книги

В. Готтесман. ПРОФИЛИ ДЛЯ ЛЕТАЮЩИХ МОДЕЛЕЙ. Издательство ДОСААФ. Москва, 1958 г. 92 стр. Цена 1 р.

В брошюре освещаются вопросы геометрии и аэродинамики профиля для летающей модели, приводятся основные сведения о крыле модели, необходимые для грамотного

выбора профилей. Публикуются аэродинамические данные и координаты многих профилей, которые рационально применять для летающих моделей различных классов и, кроме того, координаты ряда профилей без продувочных данных.

И. Лучанский. ВОЗДУШНЫЕ ВИНТЫ ДЛЯ ЛЕТАЮЩИХ МОДЕЛЕЙ. Издательство ДОСААФ. Москва, 1958 г. 116 стр. Цена 1 р. 50 к.

Автор брошюры рассказывает об элементарных основах работы воздушного вин-

та для летающей модели, о его геометрических и аэродинамических характеристиках. Описываются основные типы конструкций воздушных винтов для моделей с резиновыми и поршневыми двигателями. Автор рассматривает также вопросы подбора винтов, определения размеров заготовки для различных моделей, излагает основы изготовления, наладки и регулировки винтов.

Брошюра рассчитана на авиамodelистов, имеющих общую подготовку в объеме

7-8 классов, и может быть использована в работе инструкторами авиамodelных кружков.

В. Куманин. ФЮЗЕЛЯЖНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЕТОВ С РЕЗИНОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ. Издательство ДОСААФ. Москва, 1958 г. 72 стр. Цена 1 р.

Мастер спорта В. Куманин в своей брошюре обобщил личный опыт, а также опыт других спортсмен-конструкторов фюзеляжные модели самолетов с резиновыми двигателями.

В НЕБЕ

АВТОБИОГРАФИЧЕСКАЯ ПОВЕСТЬ*

Рисунки художника А. ШУЛЬЦА.

Фото Е. ХАЛДЕЯ

ВСТРЕЧА С ВРАГОМ

ИЮЛЬ 1941 года. На Севере стоял полярный день: солнце почти круглые сутки находилось над головой. Непрерывно шли ожесточенные сражения. Гитлеровские захватчики рвались к Кольскому заливу. Фашисты в несколько дней рассчитывали захватить Мурманск. По плану «Герои Нарвика», разработанному командиром корпуса горных егерей генералом Дитлом, не суждено было осуществиться. Не помогла фашистам ни многочисленная авиация, ни военно-морские силы группы «Норд».

От Мурманска гитлеровцев отделяло всего несколько десятков километров. Но это расстояние оказалось для врага непреодолимым. Неся огромные потери в живой силе и технике, фашистские войска топтались на месте. Наши войска, отойдя к реке Западной Лице и к полуостровам Среднему и Рыбачьему, остановили противника.

На третий день дежурства мне довелось впервые участвовать в воздушном бою.

В небе — две зеленые ракеты. Ментально включаю магнето. Еще мгновение, и мой техник Михаил Дубровкин, молоденький сержант, поднимает руку: путь свободен. Вместе со мной поднимаются еще пять машин. Их ведут опытный летчик капитан Полковников и мои друзья лейтенанты Соколов, Толстиков и Цибанев. Группу возглавляет участник войны с белофиннами орденосица капитан Кухаренко. Делаю разворот над аэродромом и пристраиваюсь к группе. В наушниках слышится голос подполковника Губанова.

— Идите к Рыбачьему. Ведущий группы Кухаренко.

— Я «Кама-2», — отвечает Кухаренко. — Выполняю.

И опять голос командира полка:

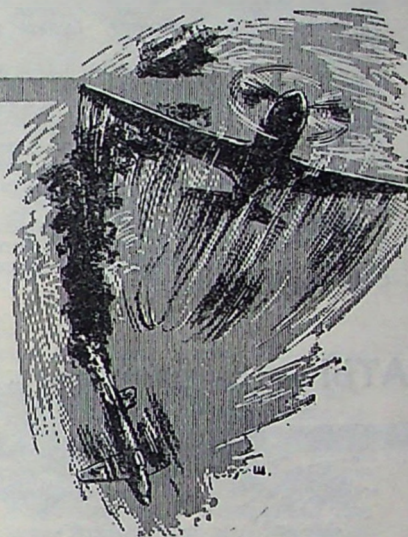
— Идите с набором высоты. Противник на высоте 5000 метров.

Набирая высоту, наша группа стремительно летит к полуострову Рыбачьему.

— Будьте внимательны, — говорит Кухаренко, — следите за воздухом.

Я всматриваюсь в воздушное пространство. В небе ни одного облачка.

* Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 7 и 8.



Вот впереди показались едва различимые черные точки. Передаю по радио:

— Справа внизу группу самолетов.

— Атакуем, — говорит Кухаренко.

Идя на сближение с противником, замечаю, что в районе Эйне-Губы горит несколько сбитых самолетов. Но отвлекаться некогда — перед нами немецкие истребители. Сделав правый разворот, восемь «мессершмиттов» уходят строго на запад. Неужели они не заметили нас? В наушниках зазвучал голос Сафонова:

— «Кама-2», атакуйте!

Самолет Кухаренко врывается в строй самолетов противника. Я следую за ним. Чувствую себя напряженно. «Мессершмитт», за которым погнался Кухаренко, оттягивает нас на свою территорию. Но поздно. Пули командира настигают вражеский самолет и, дымя, он падает в Мотовский залив. Вот это здорово!

Я ведомый. Моя задача — прикрывать ведущего, не отставать от него ни на метр. Но в азарте боя забываю об этом. Меня увлекает желание испытать свое оружие. Надо только выбрать цель. В этот момент рядом со мной пронесся «мессершмитт-109» и, обстреляв мою машину, начал набирать высоту.

На предельной скорости приближаюсь к врагу. Дистанция большая —

метров 300. Но я не выдерживаю — открываю огонь. Мимо. Никак не могу ввести вражеский самолет в сетку оптического прицела. Пули идут выше. Наконец поймал. Даю длинную очередь и замечаю, что «мессер» загорелся и пошел вниз. Сам собой вырывается торжествующий возглас. Но меня отрезвляет голос Кухаренко:

— «Кама-7», где вы? Почему бросили меня? Я в районе Ура-Губы. Высота 3700.

Сделав энергичный разворот влево, иду со снижением к Ура-Губе. Смотрю вправо, влево. Никого нет. В районе Полярного тоже никого. Где же наши? Наконец замечаю, что меня догоняют «МиГи». Свои! Я пристраиваюсь к ним.

— «Кама-7», — где вы были? — спрашивает меня Кухаренко.

— Атаковал «мессершмитта»...

— Так не воюют, — слышу голос Сафонова.

Неужели это относится ко мне? От волнения при посадке я промазал и приземлился метров на сто дальше. Разворачиваюсь и вижу сигнал моториста: руки, сложенные накрест, — стой. Выключаю двигатель и вылезает из кабины.



Прославленный летчик-истребитель дважды Герой Советского Союза Борис Феоктистович Сафонов. В 1941 году он был командиром аскадрильи, в которой служил З. А. Сорокин.

— Что такое? — обращаюсь к мотористу.

— Командир вызывает.

Возле командного пункта стоят Сафонов и Кухаренко.

— Докладывайте, Сорокин, где вы были во время боя, — строго спросил меня Сафонов.

— Товарищ капитан. Прикрывая ведущего, атаковал «мессершмитта», сбил...

— А где ваше место в бою? — резко спросил Сафонов.

Я покраснел.

— Вот видите, чувствуете свою вину. Так не воюют, товарищ лейтенант. Что же вы командира бросили?

Я стою, потупив взор, сгораю от стыда.

— Когда говорите с командиром, смотрите ему в глаза, — замечает Сафонов. Я робко поднимаю голову. Хорошо, что так обошлось, а могло быть совсем иначе.

— Очень уж удобный момент был, — хотел я оправдаться.

— За то, что сбили самолет противника, выношу благодарность. А за то, что нарушили устав и бросили в бою командира, даю вам пять суток ареста. На гауптвахте обдумаете свои

действия и сделаете соответствующие выводы. Выполняйте.

Через три дня, когда пришло сообщение о том, что подбитый мной «мессершмитт» упал на сопку, я снова был на аэродроме. Сразу же отправился на командный пункт к Сафонову.

— Вот, Сорокин, — грустно сказал Сафонов, — за эти дни мы потеряли трех летчиков. Они допустили такие же ошибки, как и вы. Вас не сбили по чистой случайности. Запомните: боевая единица в воздухе — пара.

— Запомню, товарищ капитан.

— Вот-вот. Я буду следить за вами. Что-нибудь не так — в воздух подниматься не разрешу, будете в столовой дежурить.

В тот же день меня отчитал еще и комиссар эскадрильи Редьков.

На «губе» я думал, что теперь мне трудно будет завоевать уважение и доверие товарищей. Кто захочет летать с таким ведомым, как я, который оставил без прикрытия своего командира? Мы оба могли погибнуть.

Первый бой многому научил меня. Я дал себе слово, что в ближайших схватках с врагом верну уважение Сафонова и товарищей.



Вот, что осталось от «хейнкеля-111», сбитого летчиками эскадрильи Б. Ф. Сафонова. 1941 год.

«ТАК И НАДО ВОЕВАТЬ!»

ПОСЛЕ нескольких дней затишья, 19 июля 1941 года мне вновь пришлось вести воздушный бой. Я старался больше не повторять прежних ошибок.

Утром с командного пункта сообщили, что по направлению к нашему аэродрому летят самолеты противника. После сигнала на взлет в воздух поднялась четверка: командир звена старший лейтенант Иван Кулагин, награжденный за войну с белофиннами двумя орденами Красного Знамени, лейтенанты Николай Толстиков, Василий Цибанев и я.

Высота — 2000 метров, 2500, 3000.

С земли передают:

— Самолеты противника идут с севера.

Летим в сторону Губы Грязной. Где же гитлеровцы? Не ошиблись ли на земле? Слышен взволнованный голос Николая Толстикова.

— Справа, ниже нас, вижу самолеты противника.

Да, справа на нас действительно двигаются четыре самолета.

— Выполняйте мою команду! — говорит Кулагин и начинает набирать высоту.

Устремляюсь за ведущим — только бы не отстать, только бы сохранить нужную дистанцию. Я должен вести круговое наблюдение и прикрывать командира.

Самолет Кулагина сваливается правым разворотом вниз. Вражеские машины все ближе и ближе. Замечаю,



что у фашистских самолетов по два килля. Значит, мы имеем дело с «мессершмиттами-110». Что же узнаем сейчас, как сражаются хваленые «стодесятые».

— Идите плотнее друг к другу, — дает указание Кулагин. — Не отрывайтесь. Будем атаковать.

До нашего аэродрома уже недалеко. Мы подходим к нему с северо-запада. Пора. Но Кулагин молчит. Вот один из неприятельских летчиков делает левый разворот и пытается уйти. За ним устремляется Цибанев. Немец ложится в правый вираж, но у него уже

горит правая плоскость. Огонь лижет фюзеляж самолета и переходит на хвостовое оперение.

Остальные «мессершмитты» в панике. Их строй нарушен. Теперь они беспорядочно мечутся в воздухе. Один из самолетов фашистов неожиданно подставил нам свой живот. Я тотчас поймал его в сетку прицела и дал две очереди. Вижу — «мессер» закоптел. Вслед за дымом появляется пламя. Теперь уже можно быть спокойным — пули достигли своей цели.

Пока я наблюдал за падением вражеского истребителя, Кулагин дал несколько очередей еще по одному самолету. Очевидно, на этот раз был убит летчик, потому что вражеская машина прошла еще немного и, кувыркнувшись, упала в озеро, подняв тучу брызг.

Четвертый «мессершмитт» позорно бежал. Таким образом, сражаясь сообщая, мы вышли из боя победителями — сбили три самолета.

— Пристраивайтесь, идем на аэродром, — подает команду Кулагин.

Вдали показался Мурманск. Проходя над аэродромом, дали салют победы из пушек и пулеметов.

Когда приземлились, я доложил Кулагину:

— В воздушном бою сбил «мессершмитт-110».

— Видел, видел...

Вскоре в нашу эскадрилью приехали командир полка подполковник Губанов и комиссар подполковник Проняков. Кулагин доложил о ходе воздушного боя. Командир объявил нам благодарность. После этого я сразу же разыскал Сафонова. Но доложить он мне не дал.

— Знаю, Сорокин. Теперь уже вам ясно, что драться лучше вместе. Именно так и надо воевать.

НАШ КОМАНДИР

САФОНОВ! Это имя с первых же дней Великой Отечественной войны стало приводить в трепет фашистских летчиков. Даже вражеские асы боялись встречи с искусным советским истребителем. Его И-16 был неуязвим, а посланные им пули и снаряды летели точно в цель.

Борис Феоктистович Сафонов вступил в первый бой 24 июня 1941 года. В полдень над нашим аэродромом он обнаружил гитлеровского разведчика «хейнкель-111» и точным огнем уничтожил его, открыв счет побед летчиков-североморцев.

Самонадеянные враги рассчитывали на то, что они будут господствовать в воздушном пространстве Заполярья. Но фашисты ошиблись. Авиаторы Северного флота наносили гитлеровцам удар за ударом и за первый месяц войны сбили свыше пятидесяти вражеских машин. Только Борис Сафонов в июле имел на своем счету десять сбитых самолетов. В начале августа Сафонов уничтожил еще пять неприятельских самолетов. Победы сафоновской эскадрильи непрерывно умножались.

В воздушных схватках с врагом вырабатывался свой, особый стиль боя. В чем же он заключался? На этот вопрос можно ответить одним словом: нападать. В каждом воздушном бою Сафонов от начала до конца удерживал инициативу, навязывал врагу свою волю, бил самолеты противника в упор с коротких дистанций, сильно, метко, наверняка. Овладевая сафоновскими приемами воздушного боя, летчики-североморцы неизменно выходили победителями. На Северном флоте стали широко известны имена летчиков Александра Коваленко, Владимира Покровского, Ва-

силия Адонкина, Сергея Курзенкова, Николая Бокия, Павла Климова.

Каждому, кто лично знал Сафонов, запомнился этот широкоплечий человек, среднего роста, с проницательным взглядом серых глаз, всегда спокойный, немногословный. Борис Феоктистович обладал большой выносливостью, свободно выдерживал предельные нагрузки при выполнении фигур высшего пилотажа.

Превосходные личные качества делали непоколебимым его командирский авторитет. Молодой командир эскадрильи был прекрасным воспитателем. Он придерживался правила: летчиков-новичков по прибытии в эскадрилью сразу в бой не пускать. Сначала им назначались полеты на патрулирование в зоне аэродрома. Молодежь, рвущаяся в бой, не очень

любила нести этот воздушный караул. Но Сафонов вновь и вновь посылал новичков в патруль. Потом он сам вылетал вместе с молодым истребителем и проверял его умение видеть небо, землю, правильно вести боевую машину, держаться за ведущим. Если новичок делал все это без ошибок, командир брал его в бой. Сафонов говорил своим подчиненным:

— В нашей эскадрилье не должно быть ни одного летчика, не имеющего сбитого самолета. Но враг добровольно не подставит самолет под пули — его надо уметь сбить.

Умению уничтожать вражеские машины учился у Сафопова и сержант Николай Бокий, коренастый смуглолицый человек, бывший ростовский слесарь. Забегая немного вперед, расскажу, как он, в то время летчик-новичок, вылетел однажды на боевое задание вместе с Сафоновым. Когда истребители двинулись вдоль линии фронта, который протянулся по берегам реки Западной Лицы, им встретился фашистский самолет-корректировщик «фокке-вульф-189», прозванный «рамой».

Вот на эту «раму» и нацелил Сафонов Николая Бокия. Молодой летчик сразу же ринулся в атаку. Бокий был зол. Еще бы. Ведь он истребитель. Ему бы встретиться с равным себе, а еще лучше — с бомбардировщиком. А тут — всего-навсего тихоходный «фокке-вульф». Неуклюжий, с большой стеклянной кабиной, этот самолет истребители считали самой противной мишенью.

Бокий с первой атаки промахнулся: «рама» легла в вираж. Тогда летчик перевел свой самолет в пики и хотел открыть огонь по мотору. Однако корректировщик сделал переворот и ушел вниз. Затем при очередном вираже «рамы» Бокий едва не погиб, подставив свой самолет под пулеметный огонь. Фашистская машина была сбита лишь в шестой атаке. Бокий возвращался на аэродром... несколько удрученный своей первой победой. Но молодой истребитель был крайне удивлен: Сафонов искренне поздравил его с успехом.

— Ничего, Бокий, — сказал Сафонов, видя его смущение, — сбить «раму» нелегко. Был случай, когда опытные летчики по восемь раз атаковывали корректировщика и все безрезультатно. Вот как! А вас, Бокий, я теперь возьму в любое сражение.

Молодой летчик улыбнулся. Его обрадовала неожиданная похвала обычно молчаливого в таких случаях командира.

Сафонов учил нас, летчиков-истребителей, вести каждый воздушный бой так, чтобы он вносил новое в боевой опыт морской авиации. Гитлеровцы не знали, что противопоставить нашей активной тактике. Поэтому даже во встречах с численно превосходящим противником советские летчики-истребители неизменно выходили победителями.

Особенно памятным в этом отношении является воздушный бой 15 сентября 1941 года.



После воздушного боя 15 сентября 1941 года семерка истребителей дала над своим аэродромом салют победы. Боевые друзья приготовились к встрече отважных летчиков.

(Продолжение следует)

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ЛОКХИД U-2

В США спроектирован и построен экспериментальный самолет Локхид U-2, предназначенный для исследований верхних слоев атмосферы. Программой исследований, которые начались весной 1956 года, предусматриваются полеты над территорией не только США, но и европейских и других стран.

Целью полетов является изучение воздушных течений, образования облачности, исследование турбулентности атмосферы, содержания в воздухе радиоактивных и космических частиц, озона и водяного пара. ВВС США намерены использовать этот самолет также для испытания электрооборудования и других приборов, а также двигателей, топливных систем и материалов в условиях полета на больших высотах. Самолет может находиться на высоте около 16 000 м достаточное время для получения необходимых данных.

Некоторые приближенные данные самолета следующие: размах крыла 27,5 м, длина самолета 13,7 м, высота 4,3 м. Максимальная скорость соответствует числу $M = 0,75$.

Самолет представляет собой моноплан нормальной схемы со среднерасположенным крылом большого удлинения. Крыло — прямое, трапецевидное, имеет за-крылки. В хвостовой части фюзеляжа установлен двигатель. Два воздухозаборника расположены по бокам фюзеляжа, позади кабины летчика. Нормальный вариант самолета — одноместный.

По бортам фюзеляжа, за задней кромкой крыла, находятся воздушные тормозные щитки. Шасси самолета — убирающееся.



Общий вид самолета Локхид U-2

ся, велосипедного типа с двумя опорными стойками под крылом, которые сбрасываются после взлета. После приземления крыло самолета опирается на стоечный винт концы. Основные стойки шасси имеют по два колеса, причем диаметр передних колес больше диаметра задних.

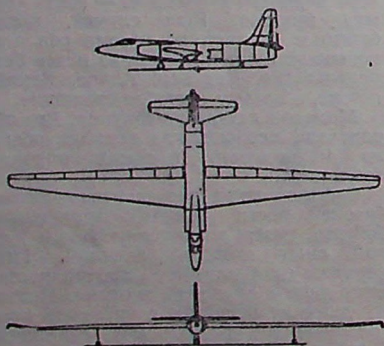


Схема самолета

В задней части фюзеляжа над выхлопным соплом расположен контейнер тормозного парашюта.

На самолете установлен ТРД Пратт-Уитни J-57 с тягой около 4500 кг.



Механик самолета Игорь Харитонов — мастер своего дела. За успехи в обслуживании авиационной техники передовой воин-комсомолец удостоен нагрудного знака отличника. Обком ВЛКСМ наградил его Почетной грамотой.

Фото Ю. Скуратова

С читательских конференций

Свыше семидесяти человек собралось на читательскую конференцию журнала «Крылья Родины» в Барнаульском аэроклубе. Предложения, внесенные выступавшими, были приняты с желанием сделать журнал еще более массовым, разнообразным.

Старший инспектор-летчик крайкома ДОСААФ А. Пономарев указал на необходимость помещения в «Крылья Родины» статей, которые популярнее, чем сейчас, освещали бы вопросы развития авиамоделизма.

— Журнал должен стать ближе к школьникам, — заявила директор Барнаульской детской технической станции А. Некрасова. — О работе кружков пишется еще мало. А ведь есть хорошие школьные кружки, накопившие богатый опыт. Желательно, чтобы об этих кружках рассказали на страницах журнала мастера авиамоделизма, поделились своим опытом, программами. Почему это нужно? Да по той простой причине, что кружки, в частности, в пионерских лагерях вынуждены вариться в собственном соку. Поэтому мы и возлагаем такие большие надежды на наш журнал.

Инструктор-летчик А. Афонин обратил внимание на важность популяризации лучших техников самолетов. Они делают большое и важное дело, без них летчики, как без рук. Пишут же о техниках весьма редко.

Интересным и содержательным вылилось выступление заместителя начальника аэроклуба по политической части Н. Овчинникова. Он выразил пожелание, чтобы в журнале чаще появлялись рассказы о курсантах, о их дальнейшей учебе в училищах Военно-Воздушных Сил и Гражданского Воздушного Флота. Такого рода материалы имеют большое воспитательное значение. С этой же точки зрения заслуживает положительной оценки материал «Спустя три года...», запомнившийся многим читателям.

На конференции выступили начальник летной части аэроклуба А. Тимофеев и командир звена И. Атрошенко.

Читательская конференция состоялась также и в Новосибирском аэроклубе.

СОДЕРЖАНИЕ

Э. Бемап. Нас ведет партия	1
И. Жарковский. Своими руками	3
Тебе, родной комсомол!	4
И. Константинов, В. Масленников. Со- дружество	6
В. Золотухин. «Комсомолец — на само- лет!»	8
В. Лещенко. Начало пути	10
Л. Шварцман. Крылатая эстафета	12
Н. Балакин. Энтузиасты	14

Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи

М. Лебединский. У авиамodelистов Прибалтики	17
--	----

Воспоминания, документы, дневники

С. Анохин. Штурм мировых рекордов 18

Трибуна инструктора

А. Винокуров. Как лучше?	20
------------------------------------	----

Перелистывая страницы истории	22
---	----

Спортсмены предлагают

С. Киселев. Новый спортивный парашют	24
И. Гороховский. Циркулярная пила на электросверлилке И-38-И	25

Неподалеку от Омска	26
-------------------------------	----

Наша заочная школа

Беседа седьмая. Азбука прочности	27
--	----

З. Сорокин. В небе Заполярья	29
В мире авиационной науки и техники	32

На 1-й и 4-й стр. обложки: рисунок художника И. Гринштейна.

Приложение

Летающие модели призеров междуна-
родных соревнований в Венгрии 1958 г.

Редакционная коллегия:

Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор),
И. Ф. БОБАРЫКИН, В. Ф. ВОЛОТНИКОВ,
А. И. ИВАНСКИЙ (зам. главного редакто-
ра), С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУ-
МОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, В. А. СМЕРНОВ,
Е. И. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Художественный редактор Е. Агравский

Сдано в производство 28.VII 1958 г.
Бум. 60 × 92/8—2, 6 л. 5,5 п. л.
Подп. к печ. 28.VIII 1958 г. Г-42182.
Тир. 35 000 экз. Издательство ДОСААФ.
Москва, В-66, Ново-Рязанская, 26. Цена
помера с приложением 3 руб. Зак. 487

Обложка и цветная вкладка отпечатаны
в 3-й типографии Госполитиздата
«Красный пролетарий».

13-я типография Московского городского
Совнархоза, Москва, ул. Баумана, Гарднер-
овский пер., д. 1а.

В СТОЛИЦЕ АРМЕНИИ

МОЛОДЕЖЬ столицы Армении с энтузиазмом занимается планерным и парашютным спортом. В Ереванском авиационно-спортивном клубе имеется крепкий костяк общественных инструкторов, ведущих занятия в планерных и парашютных кружках первичных организаций ДОСААФ местных предприятий и учебных заведений.

На верхнем снимке: занятие группы планеристов проводит инструктор-общественник выпускник средней школы № 42 им. Т. Г. Шевченко комсомолец Виктор Шахтун.

На аэродроме Ереванского авиационно-спортивного клуба. Планеристы готовятся к полетам (средний снимок).

Чертежница Армянского геологического управления инструктор-общественник Белла Казарян уже подготовила 10 групп планеристов на предприятиях и в средних школах Еревана. На снимке в овале: Б. Казарян.

На снимке внизу слева: инструктор Сергей Григорян (в центре) дает указания перед полетом курсанту Размику Гаспаряну (сидит в кабине планера).

Инструктор-общественник комсомолка Ира Навасардян в прошлом году подготовила 63 парашютиста и сейчас заканчивает подготовку еще трех групп. На снимке внизу справа: Ира Навасардян (слева) проверяет подгонку парашютов у спортсменов Владимира Карапетяна и Греты Давтян.

Фото Б. Вдовенко



57
П.ЯШ.1303
ТЕХ. БИБЛИОТЕКЕ
Б 1 12 КР РСД

