



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№1

ЯНВАРЬ

1951

ДАТЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

2 января 1918 г. (20 декабря 1917 г.) По указанию В. И. Ленина приступлено к формированию советских авиационных и воздухоплавательных частей.

3 января 1921 г. Отправился в полет первый советский дирижабль «Красная звезда» под управлением В. Л. Нижевского.

7 января 1933 г. На объединенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) товарищ Сталин сделал исторический доклад об итогах первой пятилетки, в котором он указал: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

8 января 1880 г. (27 декабря 1879 г.) На 6 Всероссийском съезде врачей и естествоиспытателей в Петербурге профессор Д. И. Менделеев выступил со своим знаменитым докладом «О сопротивлении жидкостей и воздухоплавании». Доклад сопровождался демонстрацией воздухоплавательных приборов.

9 января 1930 г. Открылась авиационная линия Хабаровск — Сахалин.

13 (1) января 1880 г. Начал выходить русский журнал «Воздухоплаватель».

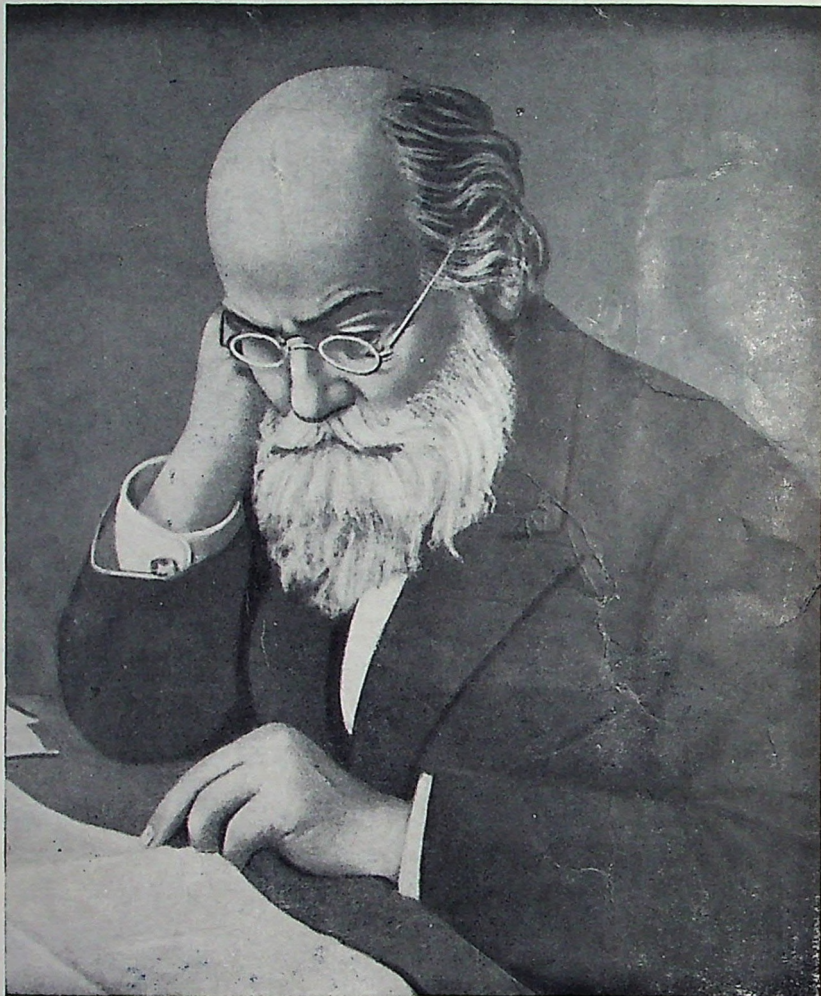
15 (2) января 1910 г. В Московском манеже состоялись первые в России состязания летающих моделей самолетов, организованные профессором Н. Е. Жуковским.

16 января 1948 г. По инициативе товарища Н. В. Сталина создано Добровольное общество содействия авиации (Досав).

17 (5) января 1847 г. Родился Николай Егорович Жуковский — отец русской авиации, основоположник авиационной науки. Н. Е. Жуковский установил причины возникновения подъемной силы крыла и разработал точную формулу для вычисления этой силы. По методу Жуковского во всем мире производится теперь аэродинамический расчет самолетов. Великий ученый нашел теоретически новые формы крыльев, которые ныне весь мир называет крыльями Жуковского. На основе созданной Жуковским вихревой теории гребных винтов конструируются все современные воздушные винты. Николай Егорович первый теоретически доказал возможность сложных движений самолета в воздухе, в том числе петли, которую впоследствии практически выполнил русский летчик П. И. Нестеров. Огромны заслуги Жуковского, как непревзойденного педагога. Им подготовлены тысячи авиационных специалистов. Имя Жуковского присвоено Центральному аэрогидродинамическому институту, где он был первым научным руководителем, и Военно-воздушной инженерной академии.

18 января 1927 г. Открылся Аэрохимический музей в Москве — ныне Центральный Дом Авиации имени М. В. Фрунзе при ЦК Добровольного общества содействия авиации.

25 января 1931 г. Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи на своем IX съезде принял шефство над Военно-Воздушными Силами нашей Родины. Боевой клич съезда «Комсомолец на самолет!» разнесся по всем городам и селам Советской страны.



Отец русской авиации, профессор Николай Егорович Жуковский в своем рабочем кабинете в 1914 году.

25 января 1925 г. Общество Друзей Воздушного Флота передало нашим Военно-Воздушным Силам вторую эскадрилью «Ленин» (18 самолетов) и эскадрилью «Красная Москва» (12 самолетов).

26 января 1921 г. По предложению В. И. Ленина создана комиссия для разработки программы авиационного строительства в нашей стране.

27 января 1944 г. Части Советской Армии полностью освободили Ленинград от вражеской блокады. В прорыве и ликвидации блокады вместе с наземными войсками важную роль сыграла авиация. Советские летчики разрушали с воздуха долговременные оборонительные сооружения, опорные пункты и узлы сопротивления врага. Наши

штурмовики блестяще справились с задачей сопровождения танков после их ввода в полосу прорыва.

29 (16) января 1908 г. В Петербурге организован Всероссийский аэроклуб.

30 (18) января 1872 г. Родился Глеб Евгеньевич Котельников — создатель первого в мире авиационного ранцевого парашюта.

30 января 1930 г. Пущен первый в мире радиозонд, созданный советскими конструкторами.

30 января 1934 г. Советские воздухоплаватели П. Ф. Федосеев, И. Д. Усыскин и А. Б. Васенко установили выдающийся мировой рекорд. На стратостате «Осоавиахим-1» они достигли высоты 22 000 метров.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия авиации

ГОД ИЗДАНИЯ 2-й

№ 1

ЯНВАРЬ 1951 г.

ТОРЖЕСТВО ЛЕНИНИЗМА

27 ЛЕТ НАЗАД, 21 января 1924 года, скончался Владимир Ильич Ленин — основатель и руководитель большевистской партии, создатель Советского государства, великий вождь и учитель трудящихся всего мира.

В те скорбные дни на Втором Всесоюзном съезде Советов выступил верный соратник и друг Владимира Ильича, гениальный продолжатель его дела, Иосиф Виссарионович Сталин. От имени большевистской партии великий Сталин дал клятву свято хранить и неуклонно претворять в жизнь бессмертные ленинские заветы.

Годы, прожитые нами без Ленина, вошли в историю человечества под названием великой Сталинской эпохи. В этом названии имеется глубокий, сокровенный смысл. Ибо товарищу Сталину мы обязаны теми грандиозными победами, которых советский народ добился, идя по ленинскому пути. Только благодаря мудрому руководству товарища Сталина, гениального вождя народов, великого знаменосца мира, Советский Союз стал средоточием свободы, радости и счастья, светочем и надеждой для всего передового человечества.

Товарищ Сталин обогатил сокровищницу ленинизма, развил и приумножил славные ленинские традиции. В жестокой борьбе с врагами народа, подлыми наёмниками международного империализма, великий вождь отстоял единство рядов партии. Могучее идейное оружие большевизма он гениально применил к практике социалистического строительства.

Большевистская партия разработала и провела в жизнь гигантскую программу социалистической индустриализации страны. В деревне победил колхозный строй. Все это дало возможность за короткий исторический срок превратить нашу страну в могучую индустриально-колхозную державу.

Великие преимущества советского общественного и государственного строя ярко проявились в годы Великой Отечественной войны. В этой войне народы могучего Советского Союза, во главе с ве-

ликим русским народом, продемонстрировали несокрушимое морально-политическое единство, тесную сплоченность вокруг родной партии, правительства, любимого Сталина. Наши люди на фронте и в тылу явили миру изумительные образцы животворного советского патриотизма. В результате враг был уничтожен, солнце нашей победы ярко возшло над миром.

Победа, добытая в Великой Отечественной войне под мудрым водительством гениального полководца товарища И. В. Сталина, еще и еще раз свидетельствует о непреодолимой силе ленинских идей, о торжестве ленинско-сталинской правды.

Великое ленинское знамя осеняло наших воинов, когда они шли на приступ вражеских укреплений. Победоносное знамя бессмертного Ленина осеняет наш народ в годы мирного послевоенного строительства. Его высоко держит гениальный продолжатель дела Ленина товарищ Сталин, и это является лучшим залогом торжества коммунизма.

У советских людей стало традицией ежегодно, в день смерти Ленина, подводить итоги борьбы за осуществление ленинских заветов, итоги напряженного труда во имя победы коммунизма.

Как прекрасны, как величественны эти итоги!

Главный итог заключается в величайшем росте и укреплении политической и экономической силы Советского государства. В своем докладе на торжественном заседании Московского Совета 6 ноября 1950 года тов. Н. А. Булганин отметил, что в мире нет ни одного буржуазного правительства, внутреннее политическое положение которого было бы так же прочно и незыблемо, как прочно и незыблемо положение Советского Правительства.

Все эти годы, прошедшие после победного окончания Великой Отечественной войны, советский народ был занят выполнением пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства страны. И хотя раны, нанесенные войной, были чрезвычайно велики, наша страна не только закрепила их,

САСО № 116

но и организовала дальнейший мощный подъем промышленности и транспорта, сельского хозяйства, культуры и материального благосостояния трудящихся. Благодаря руководству большевистской партии, товарища И. В. Сталина, благодаря трудовому напряжению всех советских людей, задачи пятилетнего плана успешно выполнены.

Все мы — живые свидетели того, как коммунизм входит в жизнь советской страны. С большой радостью узнали советские люди, что по решению Правительства начато строительство Куйбышевской, Сталинградской и Каховской гидроэлектростанций, Главного Туркменского, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов, а также значительно сокращены сроки строительства судоходного канала Волга-Дон. Их огромные масштабы, величие технического замысла, — все это свидетельствует о том, что перед нами великие стройки коммунизма.

Огромное значение сейчас, в период постепенного перехода от социализма к коммунизму, приобретает идейно-теоретическая закалка наших кадров. Необходимо полностью искоренить пережитки капиталистического прошлого в сознании людей: без этого невозможно построение коммунизма. Вот почему партия, Правительство, лично товарищ Сталин такое большое внимание уделяют коммунистическому воспитанию трудящихся.

В то время, когда в капиталистических странах царят безработица и нищета, в то время, когда магнаты доллара ищут выход из экономического кризиса в военных авантюрах, Советский Союз развешивает гигантское коммунистическое строительство. В величайших делах нашего народа живут и побеждают бессмертные идеи Ленина. Эти идеи побеждают потому, что проводит их в жизнь партия Ленина—Сталина, испытанный авангард советского народа, потому, что возглавляет борьбу за коммунизм великий и мудрый Сталин.

Владимир Ильич Ленин создал Советское государство, государство рабочих и крестьян. За годы, прошедшие после смерти Ленина, Советское государство окрепло и возмужало. Его величайшие достижения отражены в Сталинской Конституции — самой демократической конституции в мире. С небывалым политическим подъемом идет наш народ к выборам в Верховные Советы союзных и автономных республик. Эта подготовка к выборам выливается в новое торжество ленинско-сталинской демократии, демократии высшего типа.

Одним из первых декретов, принятых советской властью, был написанный В. И. Лениным декрет о мире. С той поры на протяжении всей своей истории Советское государство неизменно стояло и стоит на страже мира и безопасности народов. Товарищ И. В. Сталин неоднократно указывал, что различие экономических систем и идеологий не исключает сотрудничества и нормальных отношений между СССР и капиталистическими странами. «Для сотрудничества, — говорит товарищ И. В. Сталин, — не требуется, чтобы народы имели одинаковую систему. Нужно уважать системы, одобренные народом».

События послевоенного времени наглядно показывают, что борьба Советского Союза за мир находит горячий отклик и широкую поддержку у народов земного шара. Ленинизм торжествует во всем мире. Идеями ленинско-сталинской правды проносятся честные люди всего мира.

Рука об руку с Советским Союзом, следуя его великому примеру, используя его братскую, бескорыстную помощь, борются за мир, за социализм страны народной демократии — Польша, Чехословакия, Румыния, Болгария, Венгрия, Албания. Расправил свои богатырские плечи 475-миллионный китайский народ. Он сверг американского наемника Чан Кай-ши и прочно вошел в семью миролюбивых демократических стран. Уверенно и непоколебимо стоит в лагере мира Германская Демократическая Республика.

Народам ненавистен империализм. Миролюбивый и мужественный корейский народ поднялся на героическую борьбу против американских агрессоров, за свою свободу и национальную независимость. Ни зверские бомбардировки, ни вооруженные до зубов орды Макартура, — ничто и никто не в состоянии сломить его воли к победе.

За свою национальную независимость, за право жить без колонизаторов ведут борьбу с оружием в руках народы Вьетнама, Малайи, Филиппин. Идя по пути национально-освободительной борьбы, указанному Лениным и Сталиным, народы колониальных и зависимых стран расшатывают тылы империализма, ослабляют всю капиталистическую систему.

Лагерь мира, демократии и социализма во главе с Советским Союзом крепнет с каждым днем. Он противостоит лагерю империализма, возглавляемому правящими кругами Соединенных Штатов Америки. Ослепленные бредовой идеей мирового господства, империалисты США перешли к прямым актам агрессии. На крови и страданиях народов дельцы Уолл-стрит хотят нажить себе новые капиталы.

Но народы мира не позволят империалистам ввергнуть человечество в новую бойню. Подтверждением этого может служить широчайшее движение за мир, охватившее все страны, все материки. Состоявшийся в конце прошлого года в Варшаве Второй Всемирный конгресс сторонников мира выразил волю сотен миллионов людей, сказавших войне твердое «Нет!». Избранный на конгрессе Всемирный Совет Мира является представительнейшей организацией, выражающей непреклонную волю народов к миру, безопасности, прогрессу.

Нет предела стойкости, нет границ бесстрашию мужественных защитников мира во всем мире. С верой, упованием, любовью обращают они свои взоры к Советскому Союзу — родине ленинизма, — стране, где живет и работает на благо всего прогрессивного человечества великий вожь трудящихся Иосиф Виссарионович Сталин.

Сталин — это Ленин сегодня.

Под знаменем Ленина, под водительством Сталина советский народ уверенно идет к великой цели — коммунизму.

НАШИ ЗАДАЧИ В НОВОМ ГОДУ

Н. КАМАНИН

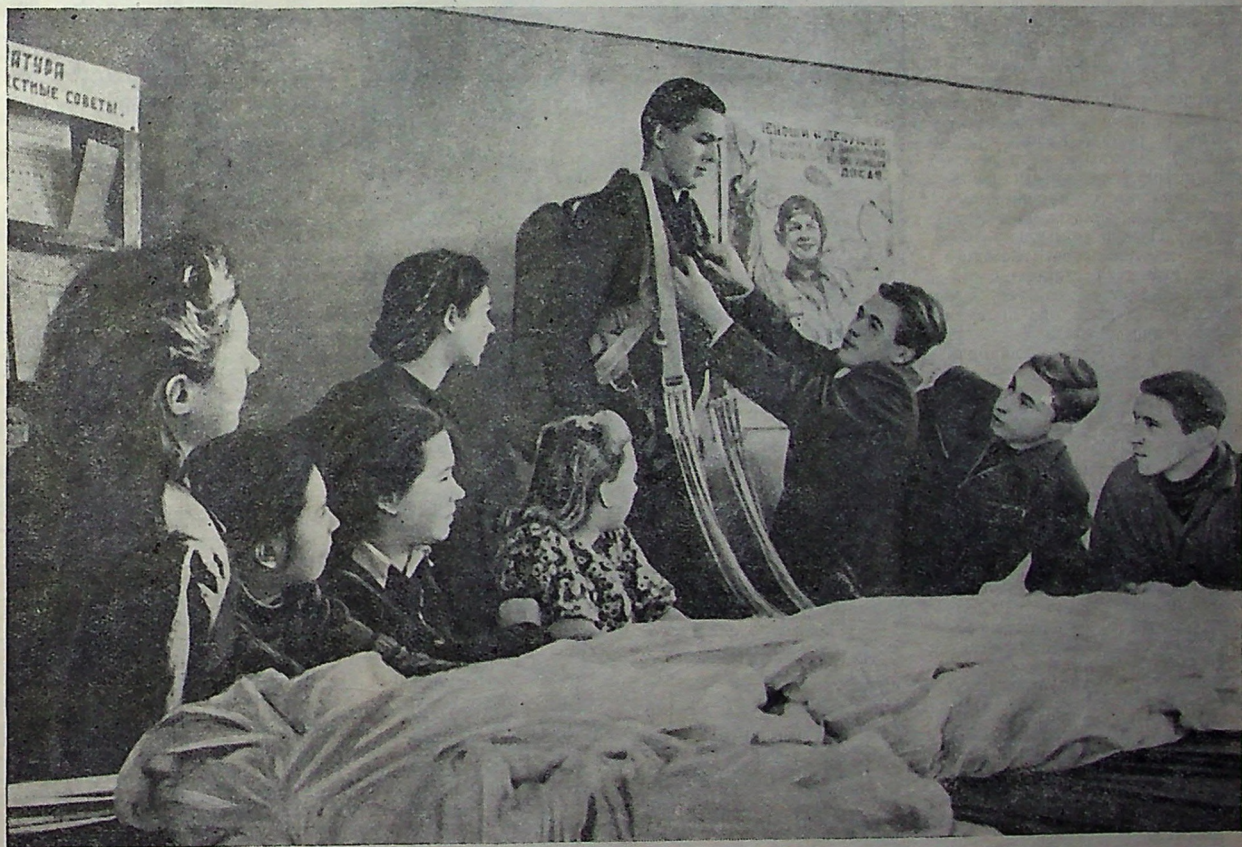
председатель ЦК Совета Досав, Герой Советского Союза

В минувшем 1950 году организации Досава значительно расширили свою деятельность. Увеличился численный состав нашего Общества, создано много новых первичных организаций, улучшилась организационно-массовая и агитационно-пропагандистская работа. Растет актив вокруг комитетов и аэроклубов, улучшается материально-техническое обеспечение учебно-образовательной деятельности. Создаются условия для дальнейшего повышения качества обучения авиационных специалистов. Резко возросло количество проводимых организациями Досава лекций, докладов и бесед на авиационные темы. Распространять авиационные знания среди населения комитетам Досава хорошо помогают лекторские группы и агитационно-пропагандистские секции. Агитационно-пропагандистская секция Крымского обкома Досава разработала около 20 лекций и докладов на авиационные темы. На собраниях первичных организаций часто выступают с хорошо подготовленными докладами и лекциями не только штатные работники комитета и аэроклуба, но и лекторы-общественники.

Многие комитеты Досава установили тесную связь с отделениями Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний. Это также способствует улучшению агитационно-пропагандистской работы на местах.

Большую роль в пропаганде авиации играют постоянные и передвижные авиационные выставки, создаваемые комитетами Досава. Такие выставки имеются в Московской, Ленинградской, Ростовской, Орловской, Калининской областях, в Грузинской ССР и во многих других местах. Их посещают сотни тысяч трудящихся. Ростовскую авиационную выставку за 6 месяцев прошлого года посетило 120000, а выставку в Тбилиси — около 300 тысяч человек. О большом значении авиационных выставок в деле пропаганды авиации свидетельствуют многочисленные положительные отзывы о них посетителей.

Прошедший год был отмечен значительными авиационными спортивными достижениями. Всесоюзные и местные авиамодельные соревнования были наиболее массовыми. За год



На занятиях парашютного кружка Первой ситценабивной фабрики (Москва). Слева направо — члены кружка Рая Любавская, Клавдия Галкина, Галина Арефьева, Антонина Горячева, Клавдия Коновалова, Юрий Гаврилин, руководитель кружка Анатолий Бунаев (имеет на своем счету 105 прыжков), Юрий Елисеев, Евгений Фролов.

Фото В. Тюккеля

наши авиамоделлисты установили 54 всесоюзных (в том числе 25 мировых) рекорда. 12-ти юным конструкторам присвоено звание «Чемпион Советского Союза». Новыми достижениями ознаменовали парашютисты 20-летие массового парашютного спорта и парашютистского движения в СССР. Успешно проведены очередные всесоюзные соревнования летчиков-спортсменов. Впервые после войны состоялись соревнования планеристов. Все эти соревнования выявили выдающихся мастеров-чемпионов по технике пилотирования, парашютным прыжкам и полетам на планерах.

Вступая в новый, 1951-й год, мы обязаны обобщить накопленный опыт, вскрыть все без исключения недостатки и ошибки, выявить причины плохой работы отдельных организаций и еще более оживить деятельность всех звеньев Общества.

Согласно решению ЦК Досава, с 1 марта по 30 апреля 1951 года будут проведены отчеты и выборы комитетов первичных, районных, городских, областных, краевых и республиканских (автономных республик) организаций. Отчеты и выборы руководящих органов необходимо провести на высоком идейно-политическом уровне, добиваясь дальнейшего улучшения воспитания членов Общества в духе преданности советской Родине, партии Ленина—Сталина и готовности защищать интересы Советского государства. Широкое развертывание деловой критики и самокритики в период проведения отчетов и выборов поможет нам вскрыть недостатки в работе наших организаций, наметить пути к их устранению и резкому повышению качества организационно-массовой и пропагандистской работы. Нужно тщательно оценить деятельность каждого члена комитета старого состава, освободиться от тех, кто не оправдал высокого доверия избирателей и выдвинуть в руководящие органы лучших, наиболее активных и работоспособных товарищей.

Отчеты и выборы должны привести к дальнейшему укреплению основы нашего Общества — первичной организации. Это является одной из главнейших задач всех руководящих органов Досава. Там, где нет крепких и деятельных первичных организаций, не могут быть достигнуты значительные успехи в работе. Районные, городские, областные и республиканские комитеты должны свое внимание обязательно сосредоточить на практической работе в первичных организациях. Прежде всего необходимо иметь многочисленный актив. Это выдвижение и воспитание — первоочередная задача всех комитетов Досава. Члены комитетов, руководители кружков, преподаватели курсов, лекторы, докладчики, члены различных авиационных секций, авиационные спортсмены — вот наш золотой фонд. Повседневное выращивание и воспитание такого актива — залог успеха в работе.

Достигнутый размах и особенно качество пропаганды авиации еще ни в какой мере не удовлетворяют запросов членов Общества и населения. Нам долг добиться более массового участия трудящихся в различных авиационных кружках, посылке больше организаторов лекций, докладов, выставок, экскурсий на аэродромы. Особое внимание должно быть уделено качеству всех средств авиационной пропаганды.

Аэроклубы получают в новом году более совершенные планеры, самолеты, моторы и оборудование. Освоить новую материальную часть, добиться образцового порядка на всех аэродромах и учебных площадках, не допустить ни одного случая нарушения летной дисциплины, улучшить воспитательную работу среди постоянного и переменного состава — вот главные задачи учебных организаций Общества. Одновременно нужно обеспечить еще более массовое развитие всех видов авиационного спорта. Аэроклубам необходимо готовить спортсменов всех разрядов. Пилоты-спортсмены должны еще более настойчиво совершенствовать свое мастерство, показать высокие достижения на предстоящих внутриклубных, областных и всесоюзных соревнованиях. Нет сомнения в том, что наши славные летчики, совершенствуя свое мастерство, устанавливают новые блистательные рекорды дальности, скорости и высоты. Еще более массовым должен стать парашютный спорт. Его надо широко популяризировать, используя газеты, журналы, радио, кино, выставки, парашютные аттракционы и праздники, показательные прыжки с парашютом. Необходимо ускорить строительство парашютных вышек в парках культуры и отдыха. В учебных организациях следует значительно улучшить подготовку парашютистов-спортсменов и мастеров из молодежи.

Очень популярен среди молодежи планеризм. Обязанность комитетов Досава — полностью удовлетворить запросы энтузиастов этого вида спорта, создать при первичных организациях, как можно больше новых планерных кружков, в которых обучение проводить на легких планерах, запускаемых с помощью амортизатора или автостарта.

С каждым днем растет ряды авиамоделлистов. Увлекающий вид авиационного спорта — авиамоделлизм — должен стать достоянием самых широких масс молодежи. Необходимо изыскивать на местах дешевый строительный материал для изготовления летающих моделей, увеличивать количество посылок с набором материалов и чертежами. Надо подготовить побольше инструкторов-руководителей авиамоделльных кружков, привлекая к этому интереснейшему занятию преподавателей и студентов.

Наш почетный долг — добиться по всем видам авиационного спорта роста числа спортсменов-разрядников, мастеров, рекордсменов.

Все комитеты и учебные организации должны расширять учебную и материально-техническую базу, приобретать учебную литературу, наглядные пособия, тренировочную аппаратуру. Усовершенствования учебного процесса и изобретения, такие, например, как установление надежной телефонной связи между экипажем самолета-буксировщика и экипажем планера, радиосвязь руководителя полетов с каждым парашютистом, усовершенствование автостарта планеров — повышают качество подготовки и сокращают сроки обучения.

В прошлом году большинство организаций Общества хорошо потрудились, неся в массы авиационные знания. В новом году мы обязаны добиться дальнейшего значительного подъема всей деятельности Общества, сочетая ее с грандиозными планами построения коммунизма в нашей стране, с борьбой всего советского народа за мир во всем мире.



Комсомолец Александр Мусинов — активный член Досава — организатор кружка авиамотористов на Минском станкостроительном заводе имени К. Е. Ворошилова. Свою производственную программу тов. Мусинов выполняет на 200%. Он — стахановец, токарь-скоростник.

ЛЮБИМОЕ ДЕЛО

Многолюдно на занятиях спортивных кружков в туркменском городе Ташаузе. После трудового дня молодежь джутового и хлопкоочистительного заводов, эскаваторной станции и учебных заведений дружно изучает устройство парашюта, самолета, мотора, знакомится с новинками авиационной техники. К услугам патриотов воздушного спорта—авиационные уголки, выставки, витрины, созданные в клубах, школах, партийном кабинете и в первичных организациях.

Учебные классы кружков подготовлены к зимним условиям, обеспечены учебными и наглядными пособиями. Для занятий приобретено множество плакатов по мотору М-11 и радиооборудованию самолета. Хорошо организованная учеба в кружках и на курсах дала городскому комитету Досава возможность занять первое место в области по обучению авиационных специалистов.

Не успокаиваясь на достигнутом, мы продолжаем настойчиво нести в массы авиационно-технические знания. Трудящиеся города охотно посещают лекции, доклады и беседы, которые систематически проводят лекторская группа и актив городского комитета Досава. Лекторы рассказывают трудящимся о создателях и организаторах воздушного флота СССР—В. И. Ленине и И. В. Сталине,—об изобретателях самолета, парашюта, реактивного двигателя, о радиолокации и лётном мастерстве. Особенно любят послушать нашего лектора тов. Иконникова.

Во всей своей деятельности Городской комитет опирается на многочисленный актив. И в распространении авиационных знаний и в организационных вопросах наши активисты тт. А. Аликуперов, Г. Ермакова, Д. Поминков, И. Крылов, Джуманиязов и многие другие проявляют творческую инициативу, делают каждое мероприятие живым, интересным и доходчивым. Недаром они вместе с председателями первичных организаций получили от республиканского и областного комитетов Досава благодарность.

Наши первичные организации непрерывно растут и крепнут. За последнее время в Досав вступило много новых членов. Авиационный спорт стал любимым делом жителей Ташауза.

Д. Коньков,
председатель Ташаузского городского
комитета Досава Туркменской ССР

КРУЖКИ РАБОТАЮТ АКТИВНО

В первичной организации Досава Куйбышевского авиационного института регулярно работают различные кружки—парашютные, стрелковые, радиокружок. Кружком первоначального обучения руководит студент института инструктор-общественник тов. Моссовер. Группу спортсменов-парашютистов возглавляет инструктор—парашютист аэроклуба тов. Смольников. Второй год уже работает кружок, руководимый членом комитета т. Видмановым. Слушатели этого кружка изучают радиоаппаратуру, монтируют различные приборы. Силами членов кружка для подшефного колхоза изго-

Выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик—светлый, незабываемый праздник народов нашей Родины. В дни избирательной кампании советские люди демонстрируют перед всем миром свою могучую сплоченность вокруг партии большевиков, вокруг великого вождя трудящихся товарища Сталина. Под знаменем Сталинской Конституции одерживаются всё новые и новые успехи в строительстве коммунизма в нашей стране.

В эти радостные дни еще более крепнут ряды Добровольного общества содействия авиации, нарастает новый подъем в развитии авиационно-массовой работы.

товлено и установлено в домах колхозников 15 детекторных радиоприемников.

Не меньшей популярностью пользуются среди членов Общества и стрелковые кружки. Члены кружков готовятся к сдаче норм на стрелка-разрядника из винтовки и пистолета.

А. Ежов,
председатель Ленинского районного
комитета Досава г. Куйбышева

ЛЕКЦИОННАЯ РАБОТА В ТАШКЕНТЕ

Пропаганда авиационно-технических знаний среди населения приобрела в Ташкенте широкий размах. Установив тесную связь с Всесоюзным обществом

по распространению политических и научных знаний, мы привлекли к работе нашей агитационно-пропагандистской секции лучшие культурные и технические силы города. По путевкам Общества они проводят лекции и доклады на авиационно-технические темы в Центральном лектории, в Доме ученых, в клубах. Лекции пользуются большой популярностью. Их приходится читать в переполненных залах.

Исключительный успех имела лекция о современном состоянии авиационной техники и перспективах ее развития, прочитанная тов. Маральяном. Она сопровождалась демонстрацией действующего макета реактивного двигателя. Не меньший интерес вызвали лекции на те-



Члены Досава колхоза имени Орджоникидзе Ташаузского района Туркменской ССР взяли на себя обязательство выполнить задание по сбору хлопка на 150—200 процентов. Они с честью сдержали свое слово. На снимке: председатель районного комитета Досава тов. Исчанев Розумбей с активистами Общества подводят итоги соревнования.

Фото Г. Мохова

мы: «А. Ф. Можайский — создатель первого в мире самолета», «К. Э. Циолковский — основоположник реактивного движения», «Воздушный флот — на страже Социалистической Родины» и многие другие. После лекций мы организуем демонстрацию авиационных кинофильмов и выступления коллективов художественной самодеятельности.

Ташкентский опыт лекционной пропаганды распространяется в районах области. Интересные лекции проведены в городах Чирчик и Янгй-Юль.

П. Липский,
председатель Ташкентского
областного комитета Досава

ЗИМНИМ ВЕЧЕРОМ

Когда на скованную льдом Волгу спустятся сумерки, в городе, на предприятиях, на строительстве величайшей в

мире гидроэлектростанции вспыхивает ослепительный свет. Наступает длинный зимний вечер. В первичной организации Досава предприятия, которую возглавляет тов. Афанасьев, вечер проходит содержательно и интересно. Молодежь изучает разные авиационные специальности. Для изучения этих специальностей здесь создано семь кружков. В них под руководством квалифицированных преподавателей занимается много энтузиастов авиации.

Но есть где с пользой провести время и помимо занятий в кружках. Комитет первичной организации Досава этого предприятия устраивает встречи со знаменитыми людьми сталинской авиации. Членам Общества надолго запомнятся встречи с Героем Советского Союза т. Васильевым и с участником штурма Берлина т. Кобычко. До полутора тысяч

человек, затанув дыхание, слушало их рассказы о мужестве и мастерстве сталинских соколов, о лучших в мире советских самолетах.

На предприятии проводятся и специальные вечера членов Досава. Такой вечер недавно состоялся в клубе «Волга». Участники вечера прослушали доклад тов. Ярошенко — «Наша страна — родина авиации» и просмотрели содержательную художественную программу.

Встречи, вечера, демонстрация авиационных кинофильмов, лекции и доклады оживляют работу, вызывают у рабочих и служащих большой интерес к воздушному спорту. Не случайно число членов Досава этого предприятия за короткое время выросло почти вдвое. Цеховые организации позаботились о том, чтобы в цехах были авиационные уголки и библиотеки, витрины газеты «Патриот Родины».

Хорошо поставлена и агитационно-пропагандистская работа. Создана лекторская группа, в состав которой вошли лучшие специалисты.

Комитетом Досава и его председателем тов. Афанасьевым повседневное руководит партийная организация. Благодаря этому первичная организация Добровольного общества содействия авиации предприятия живет полноценной жизнью и является лучшей в городе Куйбышеве.

Б. Серебряков,
председатель Куйбышевского
областного комитета Досава

РЯДЫ ОБЩЕСТВА ПОПОЛНЯЮТСЯ

Звениговский районный комитет Досава Марийской АССР провел большую работу по созданию первичных организаций. Широко развернул агитационно-массовую работу. На предприятиях, в учебных заведениях читались лекции, делались доклады, проводились беседы на авиационные темы, о целях и задачах Общества. Были использованы местная печать и радио.

Все это дало хорошие результаты. В таких учреждениях, как районный отдел здравоохранения, районная контора связи, Звениговский лесхоз, на собраниях принимались решения, призывающие к массовому вступлению сотрудников и члены Досава. В этих учреждениях были созданы первичные организации, стали работать авиамодельные кружки, кружки по изучению самолета, мотора, парашюта. Был укреплен состав районного комитета Общества. В него вошли представители от всех крупных предприятий и учреждений района.

Значительную помощь комитету оказали партийная и комсомольская организации района, а также республиканский комитет Досава. Помощь эта varied, в частности, в посылке авиационной литературы, плакатов, наглядных пособий, а также авиамотора. На отчисления от собранных членских взносов произведена подписка на авиационные периодические издания.

Лоскутов,
старший инспектор-летчик республиканского комитета Досава Марийской АССР



На снимках: о организациях Досава, где председателем комитета тов. Афанасьев (г. Куйбышев). Вверху — Иван Павлович Никифоров вручает членский билет вступившему в Общество слесарю тов. Егорову.

Внизу — занятие кружка по изучению авиационного мотора. Преподаватель-общественник тов. Гололобов рассказывает молодым рабочим об устройстве мотора М-11.

КОМСОМОЛ—ШЕФ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

Советская молодежь и ее боевой авангард — ленинско-сталинский комсомол — является верным, испытанным другом нашего Воздушного Флота. Дружба эта родилась давно. Еще в годы гражданской войны тысячи молодых рабочих и крестьян изучали летное дело, чтобы стойко защищать завоевания Октября. Среди воспитанников первых авиационных курсов и школ были Чкалов и Громов, Яковлев и Ильюшин, сотни и тысячи прославленных ныне ветеранов отечественной авиации.

В январе 1931 года собрался IX съезд ВЛКСМ. С трибуны съезда товарищ Ворошилов предложил комсомолу взять шефство над Воздушным Флотом, комплектовать авиационные школы из своей среды, нести ответственность за работу и учебу переменного состава. «... Кто будет, — сказал К. Е. Ворошилов, — обслуживать наши воздушные силы в качестве летчиков, бортмехаников, в качестве инженеров, работников аэродромов — от этого в значительной мере будет зависеть и рост и успехи нашего Красного Воздушного Флота».

Делегаты съезда с огромным энтузиазмом приняли предложение товарища Ворошилова. На торжественном заседании совместно с представителями Военно-Воздушных Сил они заверили большевистскую партию, советское правительство в том, что комсомол приложит все силы для выполнения этой почетной и ответственной задачи.

IX съезд ВЛКСМ принял специальное обращение к комсомольцам и комсомолкам, к Военно-Воздушным Силам страны. В нем говорилось:

«Комсомолец — на самолет! — вот наш боевой лозунг.

Съезд призывает каждую ячейку, каждого комсомольца заботиться о Военно-Воздушном Флоте...».

С той поры прошло двадцать лет.

Под мудрым руководством большевистской партии и лично товарища Сталина советский Воздушный Флот вырос в могучую, несокрушимую силу. Наша страна, давшая миру первый самолет, и по сей день твердо и уверенно удерживает за собой приоритет во всех областях авиационной науки и техники. Наши летчики, которых советские люди с любовью называют сталинскими соколами, неоднократно на деле доказали, что они являются лучшими летчиками в мире.

В укреплении Воздушного Флота, в воспитании мужественного и бесстрашного племени авиаторов, пламенных патриотов социалистической Отчизны, комсомолу принадлежит выдающаяся роль.

Вспомним, как рождалась слава летчиков, имена которых теперь знает каждый советский человек. По путевке комсомола пришел в авиацию Петр Харитонов, первый в Великую Отечественную войну получивший звание Героя Советского Союза. До сих пор с благо-

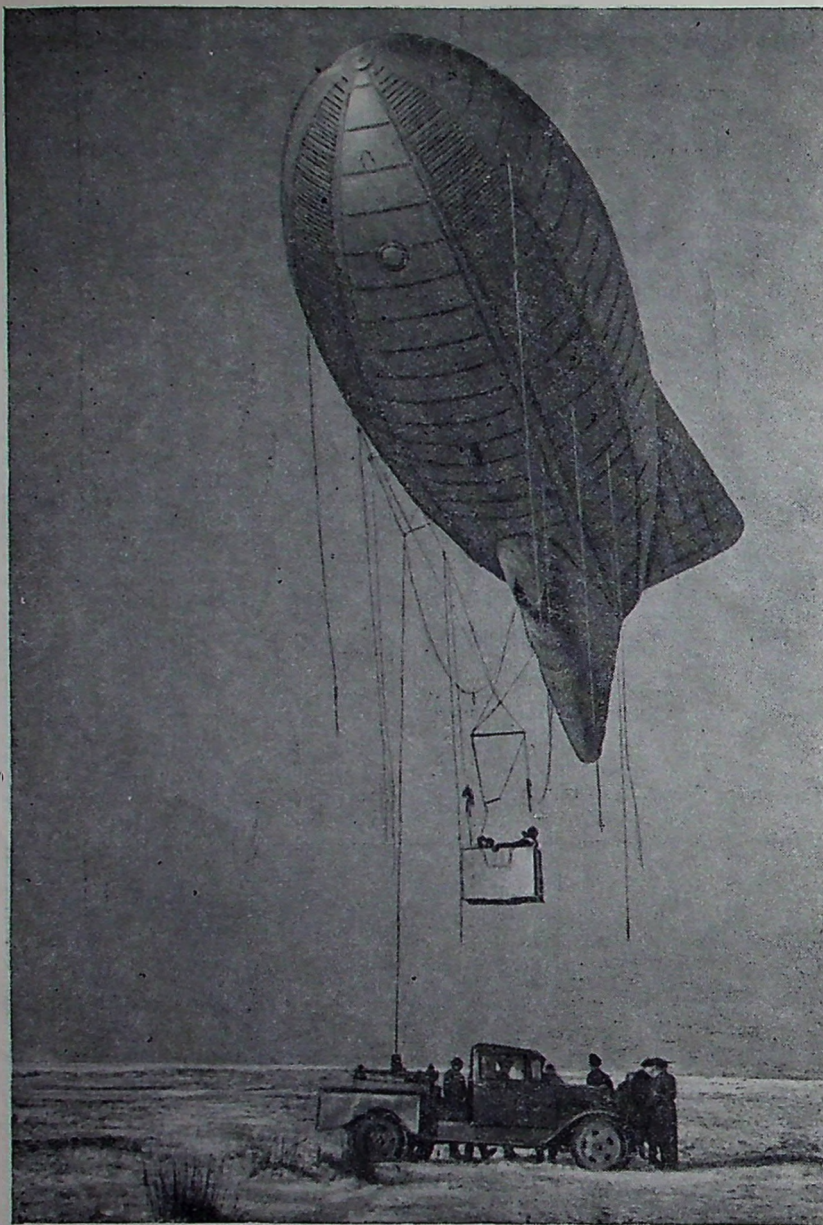
дарностью вспоминает комсомольского вожака Мацуа трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб. Это он, Мацуй, помог Кожедубу найти свое жизненное призвание, стать летчиком. А Талалихин, Гастелло, Молодчий, Глинка, Покрышев, Ефремов и сотни других крылатых богатырей! Все они — воспитанники комсомола, все они в свое время учились в аэроклубах. Для них лозунг «Комсомолец — на самолет!» звучал не отвлеченно — это была совершенно конкретная задача, определявшая всю последующую жизнь.

Изю дня в день, постоянно и настойчиво ленинско-сталинский комсомол пропагандирует авиационные знания, приобретает к летному делу все новые и новые тысячи юношей и девушек. Комсомольцы — активные члены Добровольного общества содействия авиации. В первичных организациях и комитетах Досава, в аэроклубах и кружках они являются инициаторами самых разнообразных мероприятий, способствующих выращиванию умелых кадров для нашего Воздушного Флота.

Большое внимание уделяет комсомол развитию авиамоделизма. Значение этого вида спорта огромно. Недаром в своем приветствии одному из всесоюзных слетов авиамodelистов товарищ Ворошилов писал: «Авиамодельное дело — первая ступень подготовки командиров воздушного океана и инженеров воздушных кораблей. Учитесь сейчас на мо-



На городских состязаниях комнатных моделей победила команда студентов Московского авиационного техникума имени Годовикова. Слева направо: Герман Устинов, Виктор Резник, комсомольцы Николай Калкотта, Юрий Хавронин, руководитель-общественник Владимир Рязанов и капитан команды Валентин Божуков. Фото В. Тюккеля



В гондоле аэростата — инструктор и два парашютиста, готовые совершить прыжки. Они поднимаются в воздух по мере размотки стального троса с барабана лебедки, установленной на автомашине.

делях, а в будущем мы ждем вас, как желанных учеников наших воздушных школ».

Наши авиамodelисты добились значительных успехов, им принадлежит ряд мировых рекордов. Прошедшие в январе в ряде республик и областей состязания авиамodelистов еще раз наглядно показали, какой большой любовью пользуется этот вид спорта у советской молодежи.

Планеризм — не только увлекательный вид спорта, это — замечательная школа, в которой воспитываются летные навы-

ки, так необходимые человеку, желающему связать свою жизнь с авиацией. В нашей стране имеются тысячи и десятки тысяч способнейших планеристов. Собираясь на ежегодные состязания и слеты, они демонстрируют высокую выучку и мастерство, умение красиво и четко выполнять фигуры высшего пилотажа, быстро ориентироваться в трудной обстановке.

Наша молодежь настойчиво борется за претворение в жизнь решения ЦК ВЛКСМ о развитии массового планеризма. Ни одного крупного предприятия

МЕЧТА

Анатолий АЛФЕЕВ

Образцово смену завершив,

К вечеру выходит он из цеха.

Расставаясь с ним, ему успеха

Сверстники желают от души.

Он идет окранный знакомой,

Уголок один тут сердцу люб —

Как завод, вторым родным домом

Стал ему давно аэроклуб.

Знает он — мечта его свершится,

К летному придет он мастерству!...

...Легкая машина, словно птица,

Юношу уносит в синеву.

Взлет. Спирали. Петли. Развороты.

А вокруг — родная даль ясна.

И куда ни глянь — под самолетом

Мирной стройкой занята страна.

Не последним в стае соколиной

Станет этот молодой пилот!

...Будет праздник — он свою машину

На парад воздушный поведет.

без планерного кружка! — вот задача, стоящая перед членами Досава, молодыми рабочими и колхозниками.

Советским спортсменам принадлежит ряд мировых рекордов по самолетному и парашютному спорту. Совсем недавно получено новое сообщение секретариата Международной Авиационной федерации (ФАИ), в котором говорится, что скорость полета, достигнутая летчиком Я. Д. Форостенко на спортивном самолете четвертой весовой категории, утверждена в качестве мирового рекорда.

Прошлогодние соревнования летчиков-спортсменов, планеристов, парашютистов показали, что авиационная молодежь упорно и настойчиво добивается новых успехов, часто одерживая победы над старыми мастерами. Так, например, звание абсолютного чемпиона парашютного спорта СССР завоевала комсомолка Леонтина Волкова, всего два года назад, начавшая заниматься парашютизмом.

Активное участие принимают комсомольцы и в происходящей ныне подготовке к отчетам и выборам руководящих органов Досава. Лучшие из них, проявившие себя активистами Общества, будут избраны в члены комитетов первичных, районных, городских и областных организаций. Они оправдают доверие своих избирателей и поднимут авиационно-массовую работу на еще более высокую ступень.

Шефство комсомола над Воздушным Флотом сказывается во всех областях авиационного дела. Оно способствует росту и возмужанию наших кадров, является залогом дальнейшего укрепления советской авиации.

ПОДГОТОВКА К ОТЧЕТАМ И ВЫБОРАМ РУКОВОДЯЩИХ ОРГАНОВ ДОСАВА

КРУЖКИ АВИАЦИОННЫХ ЗНАНИЙ

Готовясь к отчетно-выборным собраниям, Камышинский горком Досава усилил пропаганду авиационно-технических знаний, как среди членов Общества, так и среди населения города и района. Лекторская группа подготовила ряд лекций, которые читаются на предприятиях, в учреждениях, учебных заведениях и колхозах. Во многих первичных организациях обновлены авиауголки. В центре города оборудованы стенд с авиационной литературой и фотовитрина.

Большое внимание имеет также создание кружков минимума авиационных знаний, которые созданы во всех первичных организациях. В больших же организациях, как например, на стекольном и консервном заводах, швейной фабрике, медшколе и педагогическом училище работает по 6—8 кружков. В них обучаются не только члены Досава, но и молодежь, пока еще не входящая в ряды Общества. В качестве руководителей кружков привлечены авиаспециалисты, а также комсомолцы, окончившие кружки, и курсы Досава. В полборе руководителей принял участие городской комитет комсомола, возглавляемый тов. Будаевым. Для руководителей кружков проведено несколько семинаров; они обеспечены литературой и учебно-наглядными пособиями.

Все проводимые мероприятия значительно оживили работу первичных организаций. Увеличился интерес к изучению авиационной техники. С каждым днем растет число членов Досава.

Васильев,
председатель Камышин-
ского горкома Досава

★

ДЕЙСТВЕННАЯ ПОМОЩЬ

В работе Кировоградского городского комитета Досава одно время имели место серьезные недостатки. Улучшить дело помог областной комитет Досава. Заслушав отчет горкома о его деятельности, обком принял меры по укреплению первичных организаций. Всех работников обкома распределили по предприятиям, поручив им организационное укрепление первичных организаций. Обком ежемесячно заслушивал отчеты этих товарищей о проделанной работе. Они помогли упорядочить прием членских взносов, произвести полную замену временных удостоверений на постоянные членские билеты, составить план конкретных мероприятий по усилению массовой авиационной спортивной работы. Особенно хорошо помогал горкому инструктор тов. Скрыбин.

Вместе с работниками обкома, укреплением первичных организаций энергично занималась группа комсомольцев-активистов, выделенная Кировоградским горкомом ЛКСМУ. В результате, городской комитет Досава резко улучшил свою работу, стал оперативно руководить первичными организациями. В члены Досава вступило много молодых рабочих и служащих и полностью ликвидирована задолженность по членским взносам. Первичные организации города встретили новый год значительным улучшением массовой авиационной работы.

А. Ковтун,

инспектор Кировоградского
областного комитета Досава

★

ЧЕТКАЯ РАБОТА КОМИТЕТА

В течение 1950 года первичная организация Общества при пожарной охране г. Урюпинска Сталинградской области увеличилась в два раза. Председателем комитета здесь избран участник Великой Отечественной войны коммунист И. Г. Черваков. Много лет он работал авиаинженером и техником звена. Свой опыт и авиационно-технические знания он передает членам Досава, состоящим в авиационном кружке. Он возглавляет также большую организационную работу, планирует деятельность организации, поддерживает связь с активистами.

Большое внимание уделяет комитет имеющимся здесь авиационному уголку и библиотеке специальной литературы. В течение одного месяца для членов Досава были прочтены интересные лекции: «Великие стройки коммунизма» и на авиационные темы. Члены организации принимают активное участие в общественно-политической работе нашего коллектива. Десять человек стали агитаторами. Из членов Общества создан коллектив художественной самодеятельности.

Председатель комитета завел хороший учет, все члены первичной организации аккуратно платят членские взносы. Повседневную помощь работе комитета оказывают начальник пожарной охраны тов. Коротков и его заместитель тов. Баранов.

Эта первичная организация Добровольного общества содействия авиации, благодаря активности своих членов и четкой работе комитета, добилась хороших показателей, систематически увеличивает состав организации, успешно распространяет авиатехнические знания в массы.

А. Карпов,

председатель Урюпинского
районного комитета Досава

БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ

Просторное светлое помещение. Выразительные плакаты, лозунги. На видном месте установлен мотор М-11. Рядом — выставка политической и авиационной литературы. Яркий фотомонтаж, посвященный истории отечественной авиации, радует взор. Таким выглядит авиационный уголок Самаркандского укрупненного колхоза имени И. В. Сталина.

Большие перемены произошли в колхозе после его укрупнения на базе двух сельхозартелей. Первичные организации Досава объединившихся артелей слились в одну жизнедеятельную организацию. Общее собрание членов Досава избрало тогда свой новый колхозный комитет во главе с комсоргом Ибрагимом Азимовым. Окружив себя крепким активом, комитет развернул оживленную работу по распространению авиационных знаний и развитию воздушного спорта. Вскоре был создан образцовый авиационный уголок, заработали различные кружки, к колхозникам пришли агитаторы. Лишь один Ибрагим Азимов за последнее время провел 12 бесед на политические и авиационные темы. Кроме бесед организовали с помощью райкома Досава лекции: «Воздушный Флот страны Советов» и «Двадцать лет парашютного спорта в СССР».

С увлечением колхозники овладевают авиационными специальностями. Большая группа членов Общества изучает историю авиации. Другая группа, руководимая Николаем Кузнецовым, готовится стать авиамотористами. Ряды объединенной первичной организации быстро растут. После укрупнения сельхозартели она увеличилась почти вдвое.

Во время подготовки к выборам в местные Советы депутатов трудящихся члены Досава провели в колхозе немалую работу. Якуб Ибрагимов, Махмуд Тагиев, Хасан Набиев и многие другие были лучшими агитаторами в избирательной кампании. Используя накопленный опыт, они продолжают распространять авиационные знания, всеми силами укрепляют свою колхозную организацию Досава.

Ф. Турубаров,
инструктор Самаркандского
областного комитета Досава





ЗАСЛУЖЕННАЯ СЛАВА

В ГОРОДАХ и селах Башкирии широко распространилась авиационно-спортивная слава Уфимского аэроклуба. О том, что в нем можно научиться летать, прыгать с парашютом, изучить мотор — хорошо знают школьники и студенты, молодые рабочие и колхозники. Работников аэроклуба — летчиков, преподавателей, техников — часто можно встретить на предприятиях Уфы и в колхозах республики. Они выступают с докладами, руководят кружками авиационных знаний на текстильном комбинате, на швейной фабрике имени 8-го марта. Везде трудящиеся с большим интересом слушают их лекции, доклады и беседы на различные авиационные темы.

Творческую деятельность аэроклуба направляет совет, в состав которого избраны лучшие активисты, ветераны авиации. Большое место в плане работы аэроклуба занимает пропаганда авиации. Многие летчики, инструкторы и преподаватели состоят членами городской лекторской группы Досава, выступают с докладами в первичных организациях.

Личный состав Уфимского аэроклуба принимает активное участие в общественно-политической жизни страны. Инструкторы, преподаватели, техники и курсанты с большим энтузиазмом работают агитаторами на избирательных участках, проводят беседы с избирателями, разъясняют им Положение о выборах и текущие политические события.

Благодаря высокой активности своих работников, аэроклуб приобрел большую популярность среди населения. Осенью, когда начинается учебный год, число посетителей его особенно велико. В нем собирается рабочая, колхозная и учащаяся молодежь, воодушевленная единым порывом овладеть какой-либо авиационной специальностью, желающая стать членами аэроклуба. Это благородное стремление находит горячий отклик у работников аэроклуба. Хорошо продуманный учебный план позволяет курсантам усваивать программу с наименьшей затратой времени и сил.

Перед началом нового учебного года преподаватели и инструкторы собираются на методическое совещание, на котором обсуждаются вопросы качества подготовки курсантов. Обменявшись опытом педагогической деятельности за истекший год, они находят наилучшие, оправдавшие себя методы преподавания.

Как правило, в результате совещания составляются методические разработки по каждой дисциплине, утверждаемые затем учебной частью и начальником аэроклуба. На основании этих разработок преподаватели подготавливают тематический конспект занятий. Каждое занятие включает в себя лекцию, вопросы курсантов, записи по пройденной теме. Большое значение придается также индивидуальному подходу к слушателям.

Особое внимание уделяется подготовке классов к каждому занятию. Преподаватели разработали схемы наиболее рационального использования чертежей, диаграмм и таблиц. Старший инструктор-методист по наглядным пособиям тов. Овечкин сконструировал усовершенствованную аэродинамическую трубу, прибор, показывающий тягу и реакцию винта, а также прибор, показывающий положение самолета при штопоре (крутом, плоском, перевернутом). Старший техник по электрооборудованию тов. Петров смонтировал макет самолета с полным электрооборудованием.

В процессе учебы курсанты, преподаватели и инструкторы аэроклуба широко используют метод социалистического соревнования. В конце каждого месяца, когда подводятся итоги работы аэроклуба, группе победительные вручается переходящий флаг Досава. Экипажам, занявшим первое и второе места, вручаются вымпелы.

Ход социалистического соревнования, а также вся учебно-спортивная жизнь аэроклуба находит свое отражение в «листке», который выпускается ежедневно. Этот «листок» пользуется заслуженной популярностью среди инструкторов и курсантов. В нем вскрываются ошибки, нарушения летной дисциплины, критикуются виновники этих ошибок и нарушения, пропагандируется опыт лучших,

мобилизуется внимание всего коллектива на выполнение плана.

Среди курсантов нового набора, в ходе зимней учебы, хорошо себя проявили студент 4-го курса Железнодорожного техникума тов. Кутузов, моторист ГВФ тов. Бреховец, студентка 4-го курса авиационного техникума тов. Девятова. Все они — стахановцы производства и отличники учебы, не пропустившие ни одного занятия в аэроклубе.

За выполнение плана подготовки авиационных специалистов и улучшение всей учебно-воспитательной работы неослабно и энергично борются партийная, комсомольская и профсоюзная организации. Для постоянного состава систематически проводятся политинформации, организуются консультации по текущим политическим событиям внутри страны, а также по международному положению. В перерывах между занятиями и в свободное от учебы время для курсантов устраиваются беседы, проводится коллективная читка газет. Для чтения докладов на политические и авиационные темы приглашаются лекторы из горкома партии, из Общества по распространению политических и научных знаний.

Вся эта политико-воспитательная работа приносит свои плоды. Здесь создан спаянный и энергичный коллектив, каждый член которого принимает живое участие во всей работе аэроклуба. Преподаватели и инструкторы не успокаиваются на достигнутом — они настойчиво учатся, повышают свои знания, совершенствуют свое мастерство.

Характерным примером такого большевистского отношения к своим обязанностям может служить, тов. З. П. Марюткин. В 1941 году он окончил Стерлитамакский аэроклуб и после демобилизации из рядов Советской Армии работал до 1949 года инструктором авиамодельного спорта Уфимского аэроклуба. Одновременно тов. Марюткин тренировался в группе спортсменов-парашютистов и установил в 1950 году два всесоюзных парашютных рекорда. 1 октября он был участником группового прыжка с высоты 6500 метров, пролетев с задержкой 5480 метров, а в ночь с 7-го

на 8-е октября он совершил прыжок с высоты 6 400 м., пролетев не раскрывая парашюта 4 660 метров. Тов. Марюткин имеет на своем счету 95 прыжков с парашютом. Он — участник 4-х Всесоюзных соревнований парашютистов и награжден почетной грамотой ЦК Досава.

Хорошо работают планеристы. Командир планерного звена М. Кюне и планерист-инструктор В. Сысов в течение трех учебных лет выпустили немало планеристов с отличными оценками и без единого летного происшествия.

Руководители аэроклуба придают большое значение подготовке инструкторского и технического состава. Вся программа обучения направлена здесь к тому, чтобы дать инструкторам возможно больше знаний, вооружить их проверенным на практике опытом, укрепить веру в свои силы и возможности.

Для обучения инструкторов используется зимний период, когда не производятся полеты с курсантами. Учеба начинается с двадцатидневных методических сборов инструкторов. На этих сборах производится подробнейший разбор и анализ имевшихся недостатков. Затем инструкторы и техники совершенствуют свое знание материальной части и техники пилотирования на аэродроме. В период зимней учебы разрабатываются также все необходимые наглядные пособия — схемы, макеты, чертежи, силуэты.

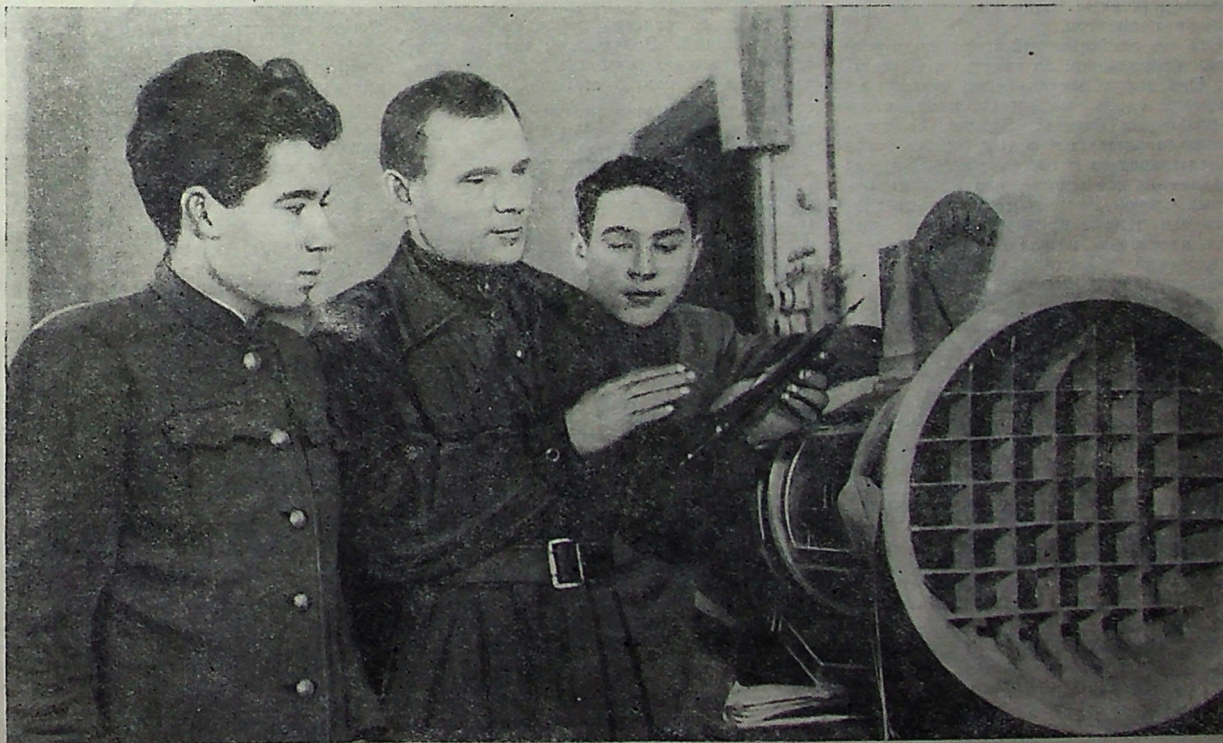
Четкая последовательность в работе, строгий контроль за выполнением плана, широкое внедрение новых методов обучения, внимательное и заботливое отношение к курсантам — таковы факторы, позволившие Уфимскому аэроклубу в 1950 году занять первое место среди аэроклубов своего разряда.



На фото сверху: зам. начальника Уфимского аэроклуба тов. Нуйкин руководит занятиями по самолетовождению в классе аэронавигации.

На фото внизу: лабораторные занятия у аэродинамической трубы в Уфимском аэроклубе. На снимке (слева направо): комсомолец Эдуард Шамсеев, студент медицинского института, инструктор-методист Александр Овечкин и комсомолец Явит Ситников, учащийся Кооперативного техникума.

Фото Ф. Задорина



ВСЕМЕРНО ПОДДЕРЖИВАТЬ ИНИЦИАТИВУ АКТИВИСТОВ

В. КЛИМОВ

председатель Чкаловского областного комитета Досава,
Герой Советского Союза

Советская молодежь любит небо, ей по душе безбрежный голубой простор. Она горячо стремится овладеть авиационным делом и поэтому с огромным энтузиазмом вступает в ряды Добровольного общества содействия авиации. Члены Досава стремятся принести возможно больше пользы Родине своим стахановским трудом на предприятиях, в сельском хозяйстве. По инициативе активистов Общества на заводах и в колхозах нашей области созданы бригады имени Досава. Они решили систематически перевыполнять производственные планы, давать продукцию только отличного качества.

Инициатива активистов была одобрена и поддержана обкомом ВКП(б) и ЦК Совета Досава. Областной комитет Общества на своем заседании специально изучал этот вопрос. Было принято решение бороться за создание подобных бригад на предприятиях, в колхозах и в иных коллективах трудящихся. Ныне это патриотическое движение ширится с каждым днем. В г. Ново-Троицке шесть бригад взяли на себя обязательства выполнять план не ниже, чем на 130 процентов. Высоких показателей добились бригады, во главе которых стоят члены Досава тт. Волков, Велькина, Васюк. Они систематически выполняют производственные задания на 200 и больше процентов.

Это не единственный пример инициативы, проявленной активистами Общества. Она всюду бьет ключом, исходит из широких слоев молодежи, проявляется в различных формах. Задача, следовательно, заключается в том, чтобы чутко прислушиваться к голосу масс, во-время улавливать все ценное, что идет от рядовых членов Досава, и тут же претворять эти ценные предложения в жизнь. Идя навстречу пожеланиям молодежи, Чкаловский областной комитет Досава предпринял ряд мер, чтобы как можно шире и эффективнее развернуть работу по распространению авиационных знаний среди населения. В этом деле залогом успеха являются правильная организация, всемерная поддержка инициативы, проявленной на местах.

С проявлением инициативы мы встречаемся постоянно. Например, в организации лекций и докладов большую роль играют активисты—офицеры запаса. Люди, выступающие с лекциями и докладами,—большие энтузиасты своего дела, горячо полюбившие авиационную профессию и стремящиеся воспитать эту любовь у своей аудитории. Из 90 лекций и докладов, прочитанных внештатной лектор-

ской группой обкома Досава, 21 получила отличную оценку, 68—хорошую и только одна—удовлетворительную. Таких лекторов, как тт. Прокофьев, Чередник, Шварцман, Афанасьев, Кадиллин, Багров хорошо знают во многих первичных организациях области.

Хорошо себя зарекомендовала такая форма агитационно-массовой работы, как организация встреч со знатными людьми авиации—ветеранами Великой Отечественной войны, Героями Советского Союза. Незабываемы встречи с известным парашютистом Героем Советского Союза Бедренко, летчиком-штурмовиком Героем Советского Союза Сорокиным, с прославленными авиаторами тт. Юмашевым, Артишевым, Самороковым. В простых, задушевных рассказах летчиков-героев раскрывались чудесные черты советских патриотов: безграничная любовь к Родине, презрение к смерти, отвага, умение в любой обстановке найти верный выход. И каждый раз во время этих встреч возникал образ В. П. Чкалова: это его героический пример, его методы ведения воздушного боя принесли советским летчикам победу над врагом.

Активисты ведут большую работу по организации наглядной агитации. Наглядная агитация представляет собой действенное средство передачи авиационных знаний. Вот почему мы уделяем самое серьезное внимание оборудованию выставок, макетов, стендов и витрин.

Первичные организации часто проводят молодежные вечера. «Мы будем голосовать за мир и процветание нашей Родины»—вот тема одного вечера. «Комсомолец—шеф Воздушного Флота»—так называется тема другого вечера. В Чкаловском медицинском институте состоялся вечер членов Общества, на котором обсуждался вопрос: «Служба врача в авиации».

К практикуемым нами формам агитационно-массовой работы следует отнести экскурсии на аэродромы, кино вечера и кинофестивали на авиационные темы, художественную самодеятельность. Все эти мероприятия трудно было бы провести без участия активистов, без горячей поддержки проявленной ими инициативы.

Широкий размах работы по распространению авиационных знаний, привлечение к ней большого числа активистов,—все это дало ошутительные результаты. Повысилась популярность Общества среди населения, значительно возрос приток новых членов. За короткое время ряды областной организации увеличались вдвое. Более организованно начал новый учебный год областной аэроклуб. Приобретение авиационных знаний стало насущной потребностью многих молодых советских патриотов.

Однако достигнутые успехи не дают никаких оснований для самоуспокоения. Тем более, что в нашей работе еще имеется ряд серьезных недостатков, которые следует устранить в самое ближайшее время. К таким недостаткам можно отнести оторванность областного комитета Общества от ряда первичных организаций, слабое руководство ими. Не всегда еще ценная инициатива, проявляемая активистами, находит поддержку и своевременно воплощается в жизнь. Необходимо внимательнее прислушиваться к голосу активистов, смелее выдвигать их на руководящую работу. А зачастую бывает еще и так. Поручат активисту тот или иной участок работы и на этом успокаиваются, считая, что теперь «дело пойдёт». Практика же показывает, что поступать так—значит сделать только полдела. Мало дать поручение, надо систематически помогать активисту выполнять его, проверять выполнение. Следует регулярно проводить семинары как с председателями первичных организаций, так и с активом, вскрывать на этих семинарах недостатки, находить пути их устранения, обобщать передовой опыт и учить на этом опыте. Обмен опытом работы на семинарах при районных, заводских и других комитетах Досава является лучшей школой, которая позволяет оживлять деятельность Общества.

Очень важен и такой участок работы комитета первичной организации, как планирование. Председатель заводского комитета Досава т. Петров, как правило, план выполняет всегда полностью потому, что составляет он его, учитывая запросы членов Общества, согласия его с партийной, комсомольской и профсоюзной организациями. Опыт работы т. Петрова был проанализирован на одном из семинаров, и все присутствующие сразу же поняли—надо действовать так, как действует т. Петров.

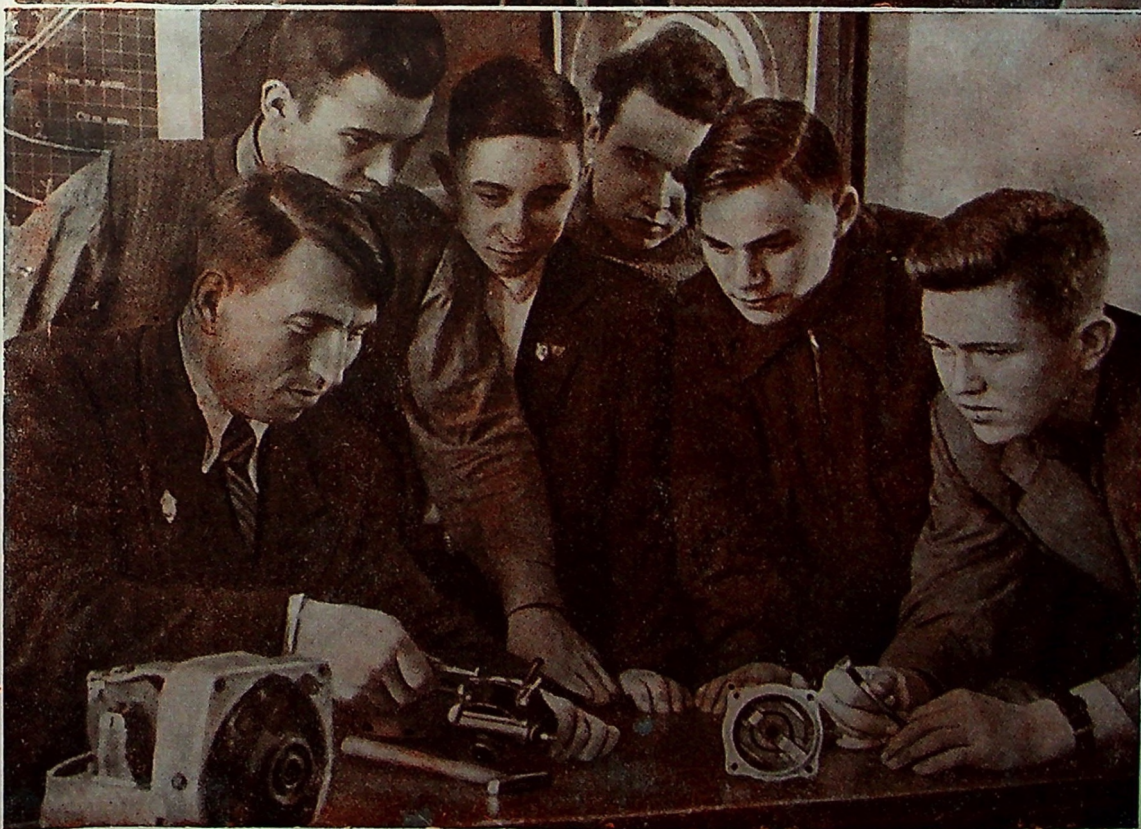
Все, что мы сделали до сих пор—это только начало большой работы по распространению авиационных знаний, лишь начало решения поставленных перед нами задач. Мы должны всемерно улучшать руководство первичными организациями, поддерживать и поощрять инициативу активистов. Надо добиться того, чтобы организации Досава были созданы на каждом предприятии, в каждом учреждении, колхозе, совхозе, МТС, учебном заведении, чтобы в каждой организации жизнь была ключом, чтобы ряды Общества непрерывно росли.

Все силы отдавать на укрепление могущества нашей любимой социалистической Родины—вот чем должны руководствоваться каждая организация, каждый член Добровольного общества содействия авиации для того, чтобы с честью выполнить стоящие перед ними задачи.

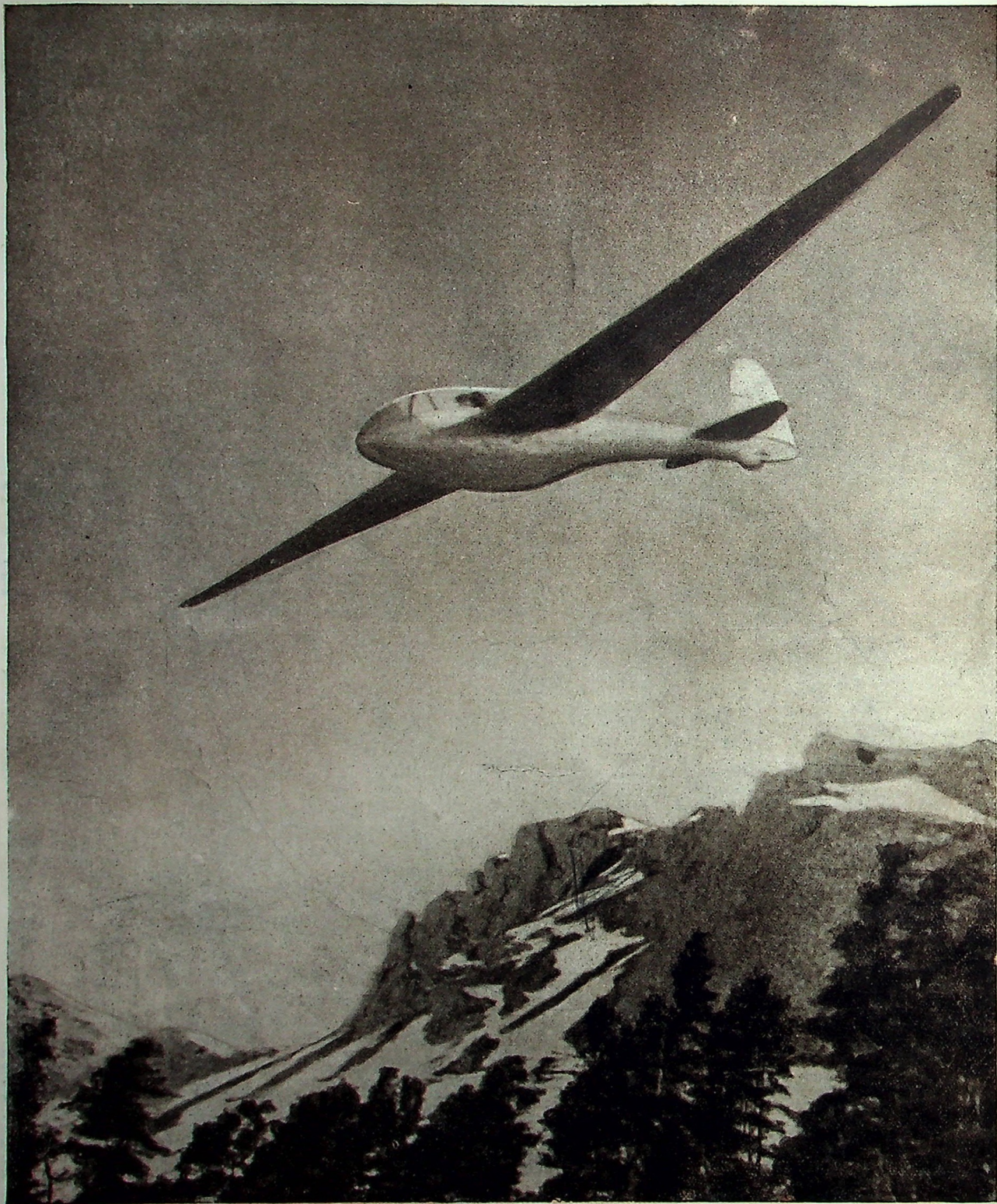




Студентка Электро-механического техникума им. Красина Лариса Михайлова (слева) и инструктор-общественник парашютного дела Глушков, студент Гидро-мелиоративного института, перед прыжком.



Депутат Сталинского районного Совета, старший летчик-инструктор методист Московского аэроклуба И. Т. Евстратов дает консультацию по изучению мотора М-11. Слева направо: И. Т. Евстратов, Борис Прудников, Валентин Степанников, Игорь Тихомиров, Евгений Пильнов, Анатолий Левитин.



Рекордный планер конструкции Антонова в полете.

Фото Г. Малиновского



Вверху — переходящий кубок ЦК Досава СССР, присуждаемый команде старших школьников-авиамodelистов, занявших первое место на Всесоюзных авиамodelных состязаниях. На XIX Всесоюзных состязаниях авиамodelистов 1950 года этот кубок присужден команде московских школьников.

В середине — переходящий кубок имени А. Ф. Можайского, учрежденный для розыгрыша на Всесоюзных авиамodelных состязаниях по классу летающих моделей — копий отечественных самолетов. Кубок присуждается за лучшую летающую модель — копию советского самолета.

Внизу — переходящий кубок имени А. С. Попова, учрежденный для розыгрыша на Всесоюзных состязаниях авиамodelистов по классам летающих моделей, управляемых по радио. Кубок присуждается за лучшую радио-управляемую модель самолета.



Конструктор Римма Долотова, депутат Московского Совета, председатель первичной организации Досава Всесоюзного института механизации сельского хозяйства.



В авиамодельном кабинете Горно-Алтайского областного комитета Досава. Инструктор П. Д. Кайгородов (второй слева) проводит практические занятия с авиамоделистами-кружковцами.

Фото В. Николаева (Фотохроника ТАСС).

КРЕПИМ СВЯЗЬ С ПЕРВИЧНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

В. ШАЛАМБЕРИДЗЕ

председатель Кутаисского городского комитета Досава

Первичные организации — основа нашего Общества. От того, как они работают, зависит успех всей нашей деятельности. Поэтому ясно, какое огромное значение имеет правильное и оперативное руководство первичными организациями, оказание им повседневной, деловой и конкретной помощи. Как же мы справляемся с этой задачей?

Работе первичных организаций Кутаисский городской комитет Досава уделяет неослабное внимание. Он постоянно работает о том, чтобы низовые коллективы Общества были крепкие, жизнедеятельные, чтобы они успешно выполняли свои обязанности по подготовке авиационных специалистов, по воспитанию членов Общества в духе пламенного советского патриотизма. Для этого мы широко используем различные формы и методы работы: оказываем практическую помощь на местах, заслушиваем доклады председателей первичных организаций на расширенных заседаниях горкома, проводим семинарские занятия и консультации.

Одно время на заводе, где председателем первичной организации Досава т. Абдаладзе, работа не ладилась. Первичная организация не росла, кружков никаких не было. Члены Общества не учились, не овладевали авиационными знаниями. Доклады и лекции читались от случая к случаю. Такое положение мало беспокоило Абдаладзе. Каждый раз, когда речь заходила о работе, он беспомощно разводил руками и заявлял:

— Трудно, ничего один не могу сделать.

Нельзя было мириться с тем, чтобы на крупнейшем предприятии города без-

действовала первичная организация. Тесновалось разъяснить Абдаладзе его ошибку, на деле показать ему, что он не один, что избран комитет, который при правильной постановке работы способен выполнять любые задачи. И мы это сделали. Для оказания практической помощи направили на завод инструктора горкома тов. Солдадзе. Не так давно городской комитет заслушал на своем заседании доклад Абдаладзе о проделанной работе. Теперь он не жаловался на трудности. Ему было о чем рассказать. На заводе созданы и работают три кружка. Ими руководят опытные инструкторы-общественники тт. Сагарадзе, Казунов, Беридзе. Для занятий кружков утверждены специальные дни. Повысилась успеваемость членов Общества, укрепилась дисциплина. Силами общественности на заводе оборудованы учебный класс, авиационные уголки. Первичная организация заметно выросла и окрепла.

Городской комитет Досава часто практикует расширенные заседания комитета. В нынешнем году их проведено двенадцать. На этих заседаниях горкома выступило с докладами более сорока председателей первичных организаций. Они говорили о кружковой учебе, состоянии лекционной пропаганды, создании материально-технической базы, работе ревизионных комиссий, росте и укреплении низовых коллективов, о состоянии уплаты членских взносов и о многом другом. По всем этим вопросам мы принимали конкретные решения и добиваемся неуклонного претворения их в жизнь.

В Кутаисском педагогическом институте в прошлом году плохо обстояло де-

ло с ростом Общества. По этому вопросу мы заслушали на заседании горкома доклад председателя первичной организации тов. Габриадзе. Но и после этого дело не улучшилось. Решение, принятое комитетом, не выполнялось. Тогда мы сами помогли коллективу института, прочитали на факультетах ряд лекций и докладов по истории авиации, о задачах нашего Добровольного общества, провели соответствующую разъяснительную работу. И это не замедлило сказаться. Первичная организация института стала самой многочисленной в городе. Конкретная помощь была оказана и первичной организации швейной фабрики. Здесь выпущена большая группа метеонаблюдателей. Почти все кружковцы сдали зачеты на «хорошо» и «отлично». Особенно высокие знания у товарищей Гиоргадзе, Чихладзе, Одишария, Толадзе, Кохрендзе. В налаживании кружковой учебы большую помощь первичной организации фабрики оказал инструктор-общественник тов. Бурчуладзе.

Председатели первичных организаций — самый многочисленный отряд нашего актива. Многие из них еще не имеют достаточного опыта, необходимых навыков практической работы. И мы постоянно учим, воспитываем, растим их. В помощь председателям первичных организаций городской комитет проводит занятия. Они проходят организованно, интересно, поучительно. К проведению семинаров мы привлекаем лучшие силы города. С лекциями и докладами часто выступают опытные авиаторы тт. Пачуашвили, Габелия, Лавриненков, Сирадзе и другие. Мы учим председателей низовых коллективов тому, как нужно строить работу кружков, создавать материально-техническую базу, составлять планы, готовить и проводить собрания, воспитывать актив. Два раза в неделю в городском комитете проводятся консультации. Они пользуются среди председателей первичных организаций заслуженной популярностью. В качестве дежурных консультантов нами выделены хорошо подготовленные активисты тт. Калашников, Ермак, Лукьянов.

В дни, когда повсеместно началась подготовка к отчетно-выборным собраниям, связь горкома с первичными организациями Общества еще больше укрепилась. Нам проводят по городу совещания. Мы знакомим председателей первичных организаций с постановлением ЦК Всесоюзного Совета Досава, подробно рассказываем им, как и что нужно делать. Специальным решением горкома все члены комитета и активисты закреплены за низовыми коллективами для оказания практической помощи.

Кутаисская городская организация Досава, одержав победу в социалистическом соревновании, вышла на первое место по республике. Это, однако, не означает, что в работе у нас нет недостатков. В городе еще есть первичные организации, работающие ниже своих возможностей. Правда, их становится все меньше и меньше. Добиться, чтобы в городе не было отстающих организаций, чтобы все коллективы Общества успешно выполняли взятые на себя обязательства, — вот задача, над решением которой мы сейчас работаем.

ЗА РАЗВИТИЕ МАССОВОГО АВИАЦИОННОГО СПОРТА

Б. СМЕРНОВ

АОБРОВОЛЬНОЕ общество содействия авиации широко распространяет авиационные знания среди трудящихся. В первичных организациях, аэроклубах и на планерных станциях члены Общества изучают историю отечественного Воздушного Флота, осваивают авиационную технику, созданную творческой мыслью конструкторов, вдохновенным трудом строителей самолетов и моторов.

Советские юноши и девушки настойчиво овладевают самолетом и планером, совершают смелые прыжки с парашютом. Штурмуя воздушные просторы, авиационные спортсмены с каждым годом добиваются новых успехов. Об этом свидетельствуют итоги прошлогодних соревнований.

С 1950 года в единую спортивную классификацию Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта при Совете Министров СССР включены все виды авиационного спорта. Спортсмены получили право бороться за звание чемпионов СССР, мастеров спорта и за спортивные разряды. Это организационное мероприятие еще более расширило размах авиационного спорта.

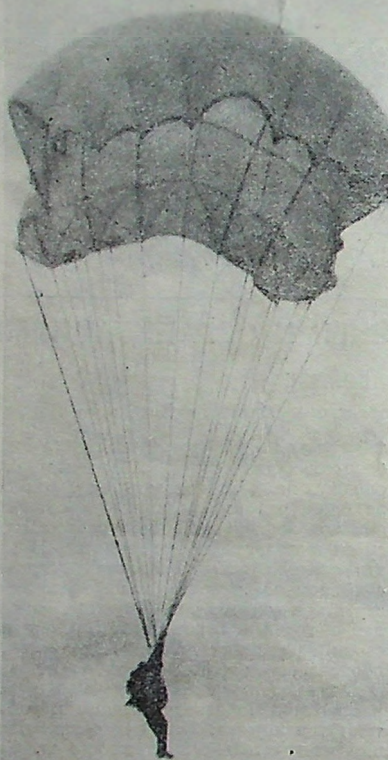
Организационная перестройка спортивной работы была проведена и в Добровольном обществе содействия авиации. Заново пересмотрены условия соревнований. И несмотря на то, что требования к качеству выполнения отдельных упражнений были повышены, в истекшем году наши спортсмены сумели установить новые всесоюзные и мировые рекорды.

1950-й год был ознаменован значительным подъемом авиационно-спортивной работы на местах. Задолго до всесоюзных соревнований во многих аэроклубах страны состоялись республиканские и областные отборочные соревнования по различным видам авиационного спорта. На этих соревнованиях было выявлено много молодых спортсменов, успешно перекрывавших существующие достижения. Уже в первые дни всесоюзных соревнований стало очевидным, что у авиационных спортсменов имеются большие возможности показать отличные результаты. Все участники прониклись огромным желанием порадовать Родину новыми успехами в авиационном спорте.

В городе Саракташ, Чкаловской области, встретились лучшие планеристы Советского Союза. Спортсменка Московского областного аэроклуба Анна Самоадова, стартовав на планере А-9, достигла намеченного пункта и возвратилась обратно, покрыв в общей сложности расстояние, равное 145 километрам. Это достижение утверждено в качестве всесоюзного рекорда для женщин. Отличную технику пилотирования и выполнения фигур высшего пилотажа, а также умение водить планер на больших скоростях, продемонстрировал мастер спорта Чубуков. С хорошими результатами пришли к финишу спортсмены-плане-

ристы Гусев, Чеботарев, Мареева, Панащенко и другие.

На соревнованиях парашютистов в Тушине, пришло 80 лучших спортсменов. Среди них были парашютисты, совершившие по тысяче прыжков, и молодые спортсмены.



Характерно, что многие молодые парашютисты сумели превзойти даже некоторых опытных мастеров. 172 прыжка имел на своем счету молодой спортсмен Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова тов. Калинин. Однако, он научился хорошо управлять куполом парашюта в воздухе. Тов. Калинин отлично выполнил упражнения, точно опустившись на заданную цель.

Следует отметить, что некоторые опытные парашютисты переоценили свои силы, успокоились на достигнутом и, в

результате, потерпели поражение в соревнованиях с молодыми спортсменами.

В упорной спортивной борьбе звание абсолютного чемпиона страны по парашютному спорту на 1950 год завоевала молодая спортсменка Центрального аэроклуба Леонтина Волкова. Среди мужчин звание чемпиона добился мастер спорта тов. Меняйло.

Парашютные соревнования продемонстрировали большую смелость спортсменов, их умение произвести точный расчет, сохранять правильное положение своего тела в свободном падении и управлять куполом парашюта при спуске.

Спортивное лето 1950 года закончилось всесоюзными соревнованиями спортсменов-летчиков. Эти соревнования превратились в большой авиационный праздник. На самолетах различных конструкций было выполнено много сложных упражнений. Хороших результатов, как правило, добивался тот, кто на протяжении всей своей летной практики строго соблюдал точность выполнения каждого элемента полета.

Звание абсолютного чемпиона СССР по технике пилотирования на легкомоторных самолетах завоевала Анна Болдыгина. Сказались ее серьезная подготовка, умение мобилизовать все свои силы и знания для того, чтобы добиться победы в соревнованиях с другими опытными летчиками.

Десятки раз в течение сезона превышались существующие рекорды и устанавливались новые. Многие из них утверждены в качестве мировых. Новые победы вписали в таблицу рекордов летчики тт. Марков, Фростенко, парашютисты тт. Владимирская, Коняева, Пясецкая, Попов, Калинин, Никитин и другие.

Наша молодежь любит авиационный спорт. Кому же как не аэроклубам оказывать содействие нашим юношам и девушкам в овладении летным искусством и прыжками с парашютом? Чтобы шире развернуть эту работу, нельзя ограничиться подготовкой спортсменов только в стенах аэроклубов. Одними силами штатных инструкторов нельзя обеспечить массовую подготовку авиационных спортсменов. Большую роль в этом должны сыграть инструкторы-общественники, которые по месту своей работы могут вести теоретическую и подготовку спортсменов.

У нас есть все возможности организовать на больших предприятиях и в укрупненных колхозах планерные и парашютные кружки. Руководство кружками можно поручить инструкторам-общественникам, работающим на этих предприятиях или в колхозах. Аэроклубы должны систематически наблюдать за работой таких кружков, оказывать им практическое содействие, помогать инструкторам-общественникам методическими указаниями и консультациями.

ЛЕТЧИК НОВАТОР

Конкретное, деловое руководство кружками и инструкторами-общественниками со стороны аэроклубов, безусловно, даст хорошие результаты. Улучшится качество подготовки спортсменов, повысится авторитет самих аэроклубов, шире развернется общественно-массовая работа в организациях Досава.

Инструкторы-общественники должны готовиться в аэроклубах. Там они получают теоретическую подготовку и практические навыки, чтобы затем самим грамотно обучать молодежь планерному и парашютному спорту. Этому активу аэроклубов следует постоянно помогать в его организационной деятельности, в личном росте.

Инструкторы-общественники — большая сила. Они оказывают теперь и будут оказывать в дальнейшем большую помощь в развитии авиационного спорта на предприятиях и в колхозах.

Немалую роль в спортивной работе аэроклубов занимает подготовка и осуществление авиационных рекордов.

Опыт прошлого года показал, что некоторые аэроклубы допускали к соревнованиям плохо подготовленных спортсменов. Это отрицательно сказалось на результатах соревнований, снижало качество спортивных достижений.

На соревнования могут допускаться только хорошо подготовленные спортсмены, способные показать новые достижения в авиационном спорте. Аэроклубы должны воспитывать в каждом спортсмене чувство большой ответственности, которую возложил на них коллектив, доверяя им выступать на соревнованиях. Участие в соревнованиях — это борьба за спортивную честь своего аэроклуба.

Проведение соревнований требует от руководителей большого внимания и хорошей организационной подготовки. В этом деле есть еще много недостатков, отрицательно сказавшихся и на результатах прошлогодних соревнований. Необходимо четкие и конкретные правила, не допускающие никаких изменений в ходе соревнований. Надо строго следить за исправностью материальной части, обеспечить четкую работу судейского аппарата, продуманно выбирать соответствующие места и время для соревнований, проявлять заботу об участниках, создавая необходимые условия для достижения ими новых рекордов.

В один из осенних дней 1949 года на столичном аэродроме было особеннолюдно. Москвичи провожали знаменитого негритянского певца Поля Робсона. Знатного гостя засыпали цветами. Под нескончаемые аплодисменты присутствовавших наш друг Робсон поднялся на борт воздушного корабля



Командир самолета П. М. Михайлов подал команду к вылету. Вот машина плавно оторвалась от земли и взяла курс по заданному маршруту.

Имя Героя Советского Союза Павла Михайловича Михайлова широко известно летчикам Гражданского воздушного флота. Опытный мастер своего дела, он налетал уже 1 миллион 400 тысяч километров. Экипаж его воздушного

корабля — передовой в подразделении. За отличную работу Михайлов и его товарищи неоднократно награждались почетным выпелом отряда.

По почину Михайлова в гражданской авиации развернулось широкое движение за экономию. Знатный летчик первый принял самолет на социалистическую сохранность. Он на личном примере показал, как надо бороться за культурную эксплуатацию материальной части, как можно добиться экономии горючего и моторесурсов.

Коммунист Михайлов во всем находит возможности для экономии: в правильном подборе высоты полета, в использовании попутного ветра, в крейсерском графике, в точном пилотировании самолета по трассе и сокращении кругов над аэродромом. Забота о сохранности машины проявляется у Михайлова на каждом шагу.

— Если, — говорит он, — внимательно заруливать самолет на стоянку, не допустишь повреждения винтов; если при рулежке самолета учитывать покров аэродрома и давление пневматических шасси, лучше сохранишь покрышки.

По подсчетам Михайлова работа моторов на крейсерском режиме увеличивает срок их эксплуатации на 40—45 часов. Важными резервами экономии являются бережное обращение с авиационными приборами, в частности предохранение их от влаги, правильное включение автопилота, своевременная профилактика машины и т. д.

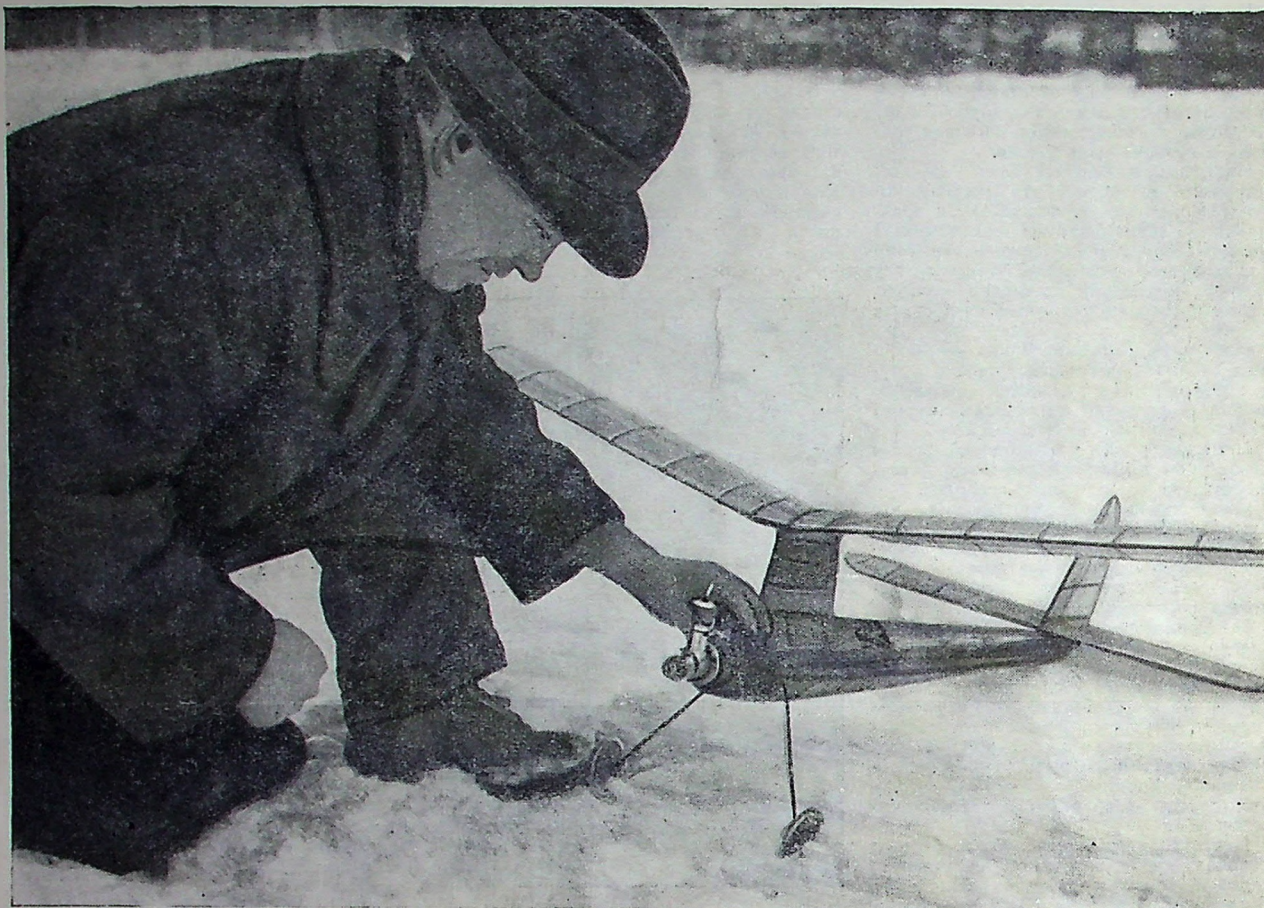
Все эти мероприятия, наряду с экономией, увеличивают гарантию безопасности полетов.

Михайлов на своем опыте доказал, что из всех этих мероприятий складываются большие резервы экономии. Лишь за три месяца экипаж его самолета сэкономил 19 тонн горючего. Вместе с другими видами экономии это составило более 60 тысяч рублей сверхплановых накоплений.

Н. Рогожин

Инструктор-методист инженер В. В. Мейер (стоит справа) проводит классные занятия с группой курсантов Сталинабадского аэроклуба Досава (Таджикская ССР). Фото Б. Зайцева (Фотохроника ТАСС).





Мировой рекордсмен по авиамоделизму Михаил Васильченко готовит к запуску летающую модель с бензиновым двигателем.

СТРОИТЕЛИ „МАЛОЙ АВИАЦИИ“

К. САМСОНОВ

НА СТАРТОВОЙ площадке одиноко стоит, словно забытый своим хозяином, маленький самолет. Никого не видно поблизости. Тишина. Вдруг над самолетом взвилась еле заметная струйка дыма. Заработал мотор. Вздрыгнул, быстро закрутился воздушный винт, и самолет плавно катится, набирает скорость, легко отрываясь от земли. Самолет в воздухе. Чья-то невидимая рука заставляет его разворачиваться, летать по кругу и по прямой, спиралью. Кто-то уменьшает число оборотов, самолет плавно садится, кто-то прибавляет «газ» — и он снова набирает высоту.

Выполнив «задание», самолет идет на посадку, приземляется в точно назначенном месте. Кто-то управляет этой миниатюрной машиной? Нам пришлось пройти около километра от стартовой площадки, чтобы обнаружить ее пилота. Он стоял у пульта управления специальной радиоаппаратурой и при помощи радиоволн заставлял летающую модель подчиняться своей воле.

— Управление полетом модели посредством радио — дело не простое, —

рассказывает один из ее создателей Сергей Башкин, юным авиамоделистам, собравшимся в Московской городской авиамодельной лаборатории Досава. При этом он демонстрирует действие радиоаппаратуры на новенькой голубой модели. Сергей Башкин создал ее исключительно для того, чтобы каждый посетитель лаборатории мог наглядно представить себе принципы передачи и приема радиосигналов. Конструктор вспоминает полеты своей первой радиоуправляемой модели, трудности, испытываемые им в то время при настройке приемника. Теперь он сделал специальные приборы для налаживания радиоаппаратуры. Перед нами специальный звуковой генератор, ламповый вольтметр, мостик сопротивлений. Модель снабжена новыми безотказными приемниками.

Не останавливаясь на достигнутом, Сергей Башкин со своим товарищем Михаилом Васильченко работает над созданием более совершенной радиоуправляемой модели для полетов. Васильченко

разработал чертежи. Совершенно новая схема предусматривает удобное размещение радиоаппаратуры, трехколесное шасси. Это будет моноплан с высоким расположением крыльев, размах которых — 4 м. Полетный вес модели — 4 кг. Конструкторы намерены установить на ней двигатель, два радио-приемника, специальную систему для регулировки числа оборотов мотора в полете. Уже готов фюзеляж с бензобаком и мотором. Новая радиоаппаратура позволит управлять полетом модели в радиусе до одного километра.

Коллектив лаборатории хорошо понимает, что авиамоделизм — прямая дорога в большую авиацию. Летающие модели помогают рождению новых самолетов. Путь «от модели к планеру, с планера на самолет» прошли известные всему миру конструкторы А. С. Яковлев и А. Н. Туполев, герои-летчики А. И. Покрышкин и М. М. Громов. Александр Федорович Можайский, изобретая первый в мире самолет, начал свои практические работы с исследования полетов воздушного змея и моделей. Очевидцы были крайне изумлены,

наблюдая, как модель Можайского «бегала» и летала совершенно свободно» даже тогда, когда на нее клали офицерский кортик.

Шли годы. На летающих моделях проверял свои научные выводы отец русской авиации Николай Егорович Жуковский. В январе 1910 года в Московском манеже он провел первые состязания летающих моделей.

По пути, проложенному великими русскими учеными, ныне уверенно идут советские авиамodelисты. В 1923 году модель тбилисского школьника Парунакяна пролетела девятнадцать с половиной метров. Тогда это было всесоюзное достижение. А двадцать четыре года спустя модель москвича Сергея Малика пролетела свыше двухсот десяти километров, установив абсолютный мировой рекорд.

Видели ли вы двигатель, цилиндр которого меньше самого маленького наперстка? Микро-мотор весом в двадцать граммов сконструировал Сергей Башкин. Объем цилиндра его — три десятых кубических сантиметра. Мотор работает от самовоспламенения горючей смеси. Он очень удобен для комнатных моделей свободного полета. Мощности двигателя вполне достаточно для обеспечения полета модели весом до 120 граммов.

Создать такой крошечный авиационный механизм стало возможным лишь на основе большого опыта, достигнутого лабораторией в результате тщательного изучения компрессионных микролитражных двигателей. Сергей Башкин разработал много моторов различных объемов. Их с успехом применяют строители «малой авиации». Моторы Башкина в известной мере помогли нашим авиамodelистам завоевать на международных авиамodelных соревнованиях в Будапеште почетный приз — кубок «Свобода народов». По общему признанию участников этих соревнований наилучшие моторы имели советские авиамodelисты.

В сотрудничестве с Сергеем Башкиным работают другие члены коллектива Московской городской авиамodelной лаборатории. Вместе с активом они дружно занимаются сейчас оснащением своей лаборатории, стремятся превратить ее в настоящую экспериментально-техническую базу московских авиамodelистов. Коллектив добивается взаимного сочетания отличных качеств мотора и модели.

Трудится над этим и авиамodelист Любушкин. Обыкновенным скальпелем он аккуратно вырезает нервюры из тончайшей березовой фанеры. Любушкин делает для занятий показательную модель сухопутного самолета с бензиновым мотором. Одна половина ее обтягивается бумагой, другая — остается открытой. Каждый посетитель лаборатории, взглянув на такую модель, сможет легко понять все особенности ее устройства. Интересны конструкции моделей, по-

тщательно отполированная поверхность, закапотируемый двигатель. Тонкий расчет подсказал, насколько надо укоротить трубу двигателя, чтобы увеличить скорость. На предварительных испытаниях модель летала со скоростью около двухсот километров в час.

С новой усовершенствованной моделью, снабженной пульсирующим реактивным двигателем, в лаборатории связывают много надежд. Здесь твердо решили перекрыть абсолютный мировой рекорд скорости полета моделей этого класса — 201 километр в час.

— Мы достигнем скорости не менее двухсот пятидесяти километров в час, — заявляют авиамodelисты.

Коллектив Московской лаборатории серьезно работает над развитием авиамodelизма, направляет творческую мысль строителей «малой авиации» на достижение новых, более совершенных конструкций. В лаборатории проводится семинар инструкторов-общественников. Они пополняют свои знания, чтобы лучше руководить авиамodelной работой в домах пионеров, школах, на станциях юных техников. Здесь также готовятся кадры для школьных кружков. Созданы специальные курсы инструкторов. С будущими руководителями кружков занимаются опытные авиамodelисты. Сергей Башкин знакомит их с авиамodelными двигателями. Михаил Васильченко ведет расчеты и постройку летающих моделей. Активист Георгий Брыляков учит, как сделать воздушный шар.

Лаборатория распространяет передовой опыт авиамodelного строительства в кружках столицы. В помощь кружковцам ежемесячно выпускается информационный бюллетень. В нем рассказывается о новых конструкциях летающих моделей, даются советы, как изготовить двигатель, корпус модели, микро-

пленку. В бюллетене освещается опыт авиамodelной работы в кружках. Каждый номер иллюстрируется чертежами конструкций моделей и двигателей.

Через день в лаборатории проводятся одиночные и групповые консультации. Сюда идут посоветоваться и школьники, и молодые рабочие, и авиамodelные конструкторы. В работе лаборатории активно участвуют мировой рекордсмен студент Евгений Раков, молодой конструктор орнитоптеров Владимир Яковлев. Приходят в гости кандидаты технических наук Э. Б. Микиртумов и И. К. Костенко, старейшие авиамodel-



Авиамodelист Сергей Башкин регулирует сконструированный им миниатюрный дизельный моторчик для летающих моделей. Вес этого моторчика равен 20 граммам, а его рабочий объем не превышает 0,3 кубических сантиметра.

строенных другим авиамodelистом — мировым рекордсменом Михаилом Васильченко. Тут и оригинальная летающая лодка с двумя моторами и модель самолета с пульсирующим реактивным двигателем.

Быстро растет скорость полета сконструированной Михаилом Васильченко модели самолета с реактивным двигателем. 139, 145, 150, 156 километров в час — вот конкретный результат усилий конструктора. Теперь авиамodelисты намерены «выжать» из своих машин еще большую скорость. Сделана новая модель. У нее превосходная обтекаемость,

листы — рекорсмены Москвы В. Субботин, В. Петухов, Н. Дрожжин и многие другие.

Лаборатория внештатная. Всю свою работу она строит на самостоятельности актива. Ей помогает общественность. С помощью Героя Социалистического Труда А. Н. Туполева лаборатория получила отличные станки. Работники ЦАГИ, в частности, гг. Г. Н. Борзов, И. Ковальский, И. А. Улясов, А. П. Васильев помогают издавать информационный бюллетень, разрабатывать чертежи, прово-

дить консультации и городские состязания. Все это способствовало тому, что команда старших школьников Москвы заняла первое место на XIX Всесоюзных соревнованиях авиамоделлистов.

Большую помощь лаборатории оказывает авиамоделльная секция Московского городского комитета Досава. Все заседания секции проводятся непосредственно в лаборатории. Решения секции способствуют улучшению ее работы. И лаборатория крепит связь с первичными организациями Добровольного общества

содействия авиации, со школами и домами пионеров, обеспечивает кружки города авиамоделльными материалами.

Активисты лаборатории думают о завтрашнем дне авиамоделлизма, о новых поправках к таблице мировых рекордов. Они хотят «научить» модели высшего пилотажа, заставить их выполнять не только петли Нестерова, но и бочки, перевороты, входить в штопор и выходить из него, летать вверх колесами.

Пока — это мечты. Но завтра они станут действительностью.

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО АЭРОКЛУБА СССР имени В. П. ЧКАЛОВА

В течение месяца Авиационная спортивная комиссия утвердила 45 всесоюзных авиационных рекордов, а материалы о двадцати трех рекордах направлены для утверждения в качестве мировых в Международную Авиационную Федерацию (ФАИ).

По самолетному спорту утвержден всесоюзный рекорд скорости в 143,760 км/час, установленный 28 августа 1950 г. мастером спорта пилотом Я. Ф. Фортенко на спортивном самолете конструкции Героя Социалистического Труда Яковлева (полет по 500-километровому замкнутому маршруту при полетном весе самолета в 2213 кг.; что соответствует 4-й весовой категории легкомоторных самолетов). На таком же самолете с полетным весом в 2183 кг пилот-спортсмен Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова — В. Марков 1 сентября 1950 года совершил полет по 100-километровому замкнутому треугольному маршруту со скоростью в 479,966 км/час. Этот полет зарегистрирован Авиационной спортивной комиссией в качестве всесоюзного рекорда.

По планерному спорту утверждено в качестве всесоюзного рекорда достижение планеристки Анны Самосадовой при полете на дальность с возвращением на старт. 17 августа 1950 г. она «пролетела до цели и обратно 145 км.

По парашютному спорту утверждены результаты шести выдающихся прыжков: трех мужских и трех женских. Группа парашютисток-спортсменок в составе А. Гусаровой, В. Селиверстовой, М. Никитиной, В. Вологжаниной и Л. Василенок совершила ночной прыжок с высоты 6300 метров с немедленным раскрытием парашютов. Кроме того группа парашютисток в составе Е. Владимирской, Г. Пясецкой, А. Гусаровой, В. Селиверстовой, И. Коняевой и А. Султановой совершила ночной затяжной прыжок с высоты 5600 метров и, не раскрывая парашютов, пролетела 3533,3 метра. Заслуженный мастер спорта Елена Владимирская в ночь на 1 октября 1950 г. оставила самолет на высоте 6000 метров и падала, не раскрывая парашюта, 4820 метров.

Утверждены также два групповых мужских рекорда А. Калинин, А. Попова, Е. Науменко, В. Марютина и П. Косинова.

Утвержден в качестве всесоюзного рекорда одиночный парашютный прыжок

чемпиона 4-х Всесоюзных парашютных соревнований 1950 г. А. Калинин, совершенный им 5 октября. А. Калинин оставил самолет на высоте 6000 метров и падал, не раскрывая парашюта, 5100 метров. Это его 210-й парашютный прыжок.

Много рекордов установили авиамоделлисты. Модель гидросамолета с механическим двигателем, построенная мировым рекорсменом москвичом Михаилом Васильченко, продержалась в воздухе 2 часа 50 минут, превысив на 1 час 31 минуту 20 секунд мировой рекорд, принадлежащий советскому же авиамоделлисту Г. Любушкину. Кордовая модель самолета М. Васильченко с реактивным двигателем, летая на привязи по кругу, показала скорость в 154,498 км/час на дистанции в 1000 метров. Таким образом она превысила на 10,473 км мировой рекорд, установленный в прошлом году по этому классу моделей тем же М. Васильченко. Следователно Васильченко стал обладателем трех мировых авиамоделльных рекордов.

Авиационная спортивная комиссия утвердила также рекорды авиамоделлистов В. Симонова, Б. Мартынова и А. Ракова, Ю. Хухра, обладателя двух мировых рекордов, и эстонского авиамоделлиста Мати Кутсера, которому принадлежат сейчас шесть всесоюзных рекордов.

Летающая модель самолета ивановского школьника Льва Секирина установила абсолютный рекорд продолжительности полета. Эта модель, снабженная механическим двигателем, продержалась в воздухе 4 часа 2 минуты 30 секунд, что превышает на 13 минут 45 секунд абсолютный мировой рекорд продолжительности, установленный в 1947 году моделью Г. Любушкина.

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова утвердила следующие всесоюзные рекорды авиамоделлистов.

Полет модели гидросамолета продолжительностью в 55 мин. 05 сек. Автор модели — ученик школы № 25 В. В. Япрыцев (Алма-Ата). Этот показатель является лучшим достижением для категории старших авиамоделлистов (от 16 до 19 лет). Рекорд установлен 11 июля 1950 г.

Полет модели самолета с резиновым мотором по прямой на дистанции

50 метров со скоростью 52,498 км. в час. Автор конструкции — авиамоделлист младшего возраста, ученик школы № 33 В. Ф. Глушенко (г. Алма-Ата). Рекорд установлен 13 июля 1950 года.

Свободный полет модели самолета с реактивным двигателем в течение 5 мин. 10 сек. Автор модели — инструктор авиамоделльного кружка городского Дворца пионеров А. И. Кузнецов (г. Одесса). Рекорд установлен 16 июля 1950 года.

Полет модели самолета Яковлева с механическим мотором со скоростью 37,826 км. в час на 100-метровой дистанции. Конструктор модели — работник авиационного завода Ю. К. Соколов (г. Москва). Рекорд установлен 9 августа 1950 года.

Полет модели самолета с бензиновым мотором (объем цилиндра 4,4 куб. см) по кругу на привязи со скоростью 57,114 км в час. Автор модели — ученик школы № 358 В. П. Кутейников (г. Москва). Рекорд установлен 12 августа 1950 года. Это первое всесоюзное достижение авиамоделлиста младше 16 лет для моделей такого класса.

Свободный полет модели самолета с реактивным двигателем продолжительностью в 14 мин. 15 сек. на расстоянии 3 км. Авторы модели — ученики школы № 117 В. М. Давыдов и Р. А. Садовский (г. Ленинград). Рекорд установлен 12 августа 1950 года.

Полет модели планера по прямой на расстоянии 54 км. Автор модели — ученик школы № 3 А. С. Пиюнов (г. Минск). Рекорд установлен 12 августа 1950 года.

Полет модели самолета с бензиновым мотором (объем цилиндра 9,499 куб. см) по кругу на привязи со скоростью 95,303 км в час. Автор модели — ученик школы № 557 Б. А. Зотов (Москва). Рекорд установлен 14 августа 1950 года.

Полет модели самолета Яковлева с механическим мотором на расстоянии 88 км по прямой. Конструктор модели — работник авиационного завода Ю. К. Соколов (г. Москва). Рекорд установлен 18 августа 1950 года.

Полет модели автожира с механическим двигателем (объем цилиндра 4,421 куб. см) на привязи по кругу на дистанции в 1000 метров со скоростью 67,571 км в час. Автор модели — студент авиационного института В. К. Рунков (г. Казань). Рекорд установлен 17 октября 1950 года и является лучшим достижением для моделей автожиров второй категории.

РЕАКТИВНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

К. МАЛЮТИН, Б. ПАЛЕЕС

БОЛЬШАЯ скорость — один из основных показателей совершенства самолета. Статистические данные свидетельствуют о том, что около 70 процентов прироста скорости самолетов с поршневыми двигателями было получено за счет увеличения мощности и высоты мотора и только 30 процентов — за счет улучшения аэродинамических качеств самолета и винта. Ежегодный прирост скорости самолетов с винтомоторной группой составлял лишь 4—5 процентов.

Рост скоростей полета вызывал необходимость увеличения веса двигателя и размеров самолета. Большое значение имел также тот факт, что на скоростях 700 км/час и выше коэффициент полезного действия (КПД) винта уменьшается, а удельное сопротивление самолета растет. Все эти трудности привели к тому, что в увеличении скорости полета на самолетах с поршневыми двигателями почти достигнут предел.

Стало очевидным, что для достижения больших скоростей полета требуется очень мощная и в то же время малогабаритная и легкая силовая установка, развивающая к тому же силу тяги без применения воздушного винта. Этим требованиям удовлетворяют реактивные двигатели. В них малый вес сочетается с большой мощностью. В отличие от винтомоторной группы коэффициент полезного действия реактивных двигателей с увеличением скорости полета не уменьшается, а растет.

В реактивном двигателе энергия топлива непосредственно превращается в кинетическую энергию (энергию скорости) вытекающей струи газов. Возникающее при этом противодействие, передаваемое через стенки двигателя летательному аппарату, создает тягу.

В поршневом двигателе тепловая энергия вначале превращается в механическую энергию, которая затем сообщается винту. Механическая энергия винта превращается в силу тяги, представляющую собой ничто иное, как реакцию отброшенных масс воздуха.

Реактивное движение возникает на основе закона физики, согласно которому всякое действие вызывает равное и противоположно направленное противодействие.

Попытки использовать реактивное движение известны давно. Еще в конце XVII-го века в Москве было организовано «Ракетное заведение», в работе которого деятельное участие принимал Петр Первый.

Боевые ракеты, изобретенные русским ученым Засядько, получили широкое применение в русско-турецкой войне 1828 года. В середине XIX столетия генерал-лейтенант К. И. Константинов создал лучшие в мире образцы боевых ракет, которые иностранные правительства заказывали в России. Тогда же инженер Третеский представил в военное ведомство ряд проектов по использованию реактивного действия пара и газа (паролеты, газолеты).

В 1866 году русский ученый и конструктор Соковнин разработал проект дирижабля с реактивным двигателем.

В России впервые была высказана мысль о применении в летательных аппаратах порохового реактивного двигателя. Проект такого реактивного летательного аппарата предложил в 1881 году революционер-народополец Николай Иванович Кибальчич. Он разработал этот проект в тюрьме в ожидании смертной казни. С той поры и до Октябрьской социалистической революции пакет с проектом реактивного летательного аппарата пролежал нераспечатанным в архивах царской охраны.

В начале двадцатого века идея применения реактивных двигателей получила серьезную теоретическую разработку.

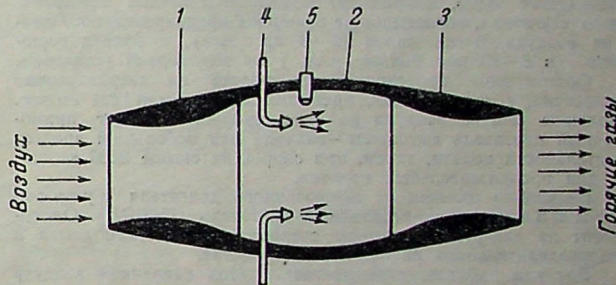
Основателем реактивной авиации является выдающийся русский ученый Константин Эдуардович Циолковский. Три научно-технические проблемы стояли в центре его творческих устремлений: цельнометаллический дирижабль, аэро-

план и ракета. К. Э. Циолковский впервые в мире разработал законы и формулы реактивного движения.

Русская научно-техническая мысль стоит во главе мирового прогресса в области реактивной техники.

Благодаря постоянной заботе о развитии науки и техники со стороны большевистской партии, Советского Правительства и лично товарища И. В. Сталина в нашей стране достигнуты большие успехи, как в разработке принципов реактивного движения, так и в деле создания совершенных конструкций летательных аппаратов. Первый в мире полет на реактивном самолете совершил советский летчик капитан Бахчиванджи. Советские пилоты не только впервые в мире освоили фигуры высшего пилотажа, но и в совершенстве овладели групповым вышем пилотажем.

Как же устроен реактивный двигатель, с помощью которого стало возможным создавать самолеты, способные достигать таких больших скоростей полета?

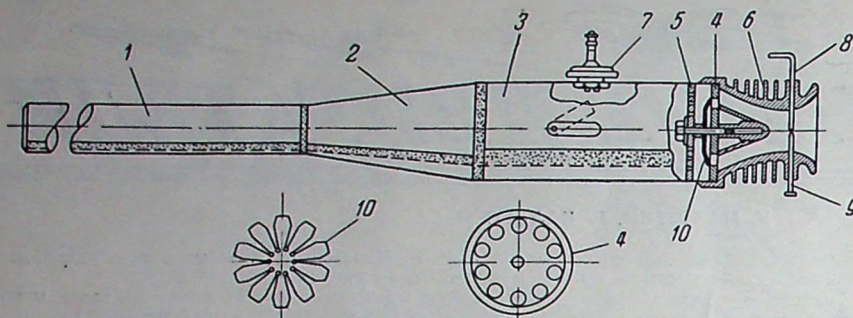


Прямоточный воздушно-реактивный двигатель (ПВРД).
1 — диффузор, 2 — камера сгорания, 3 — реактивное сопло, 4 — подача топлива, 5 — свеча.

Реактивные двигатели разделяются на три основные группы. Первую группу составляют ракеты, в которых используется твердое топливо. Порох, обычно употребляемый в таких ракетах, содержит в своем составе кислород, необходимый для поддержания горения. Ко второй группе относятся двигатели, работающие на жидком топливе, например, керосине, спирте или другом веществе, сгорающем в окислителе, который в жидком виде находится на самолете. Третью группу составляют воздушно-реактивные двигатели. Они также потребляют жидкое горючее, но в качестве окислителя используется кислород окружающего воздуха.

Конструкция прямооточного воздушно-реактивного двигателя включает в себя сквозную трубу, устройство для подачи топлива и запальное приспособление. При полете самолета встречный воздушный поток поступает в переднюю часть канала — диффузор, сечение которого подбирается с таким расчетом, чтобы скорость воздуха в канале уменьшалась, а давление возрастало. Средняя часть трубы служит камерой сгорания. В камеру сгорания воздух поступает уже сжатым. Сюда же непрерывно струей в распыленном виде подается горючее. С помощью запального приспособления топливо воспламеняется, вследствие чего образуются газы, которые вытекают через заднюю часть трубы — сопло. В сопле давление газов уменьшается, а скорость растет и при выходе из сопла намного превосходит скорость поступающего в двигатель воздуха. Из-за разности скоростей входящего воздуха и выходящих газов создается реактивная тяга.

Конструктивная простота прямооточного двигателя делает чрезвычайно заманчивым его применение на самолетах. Однако, двигатель этот обладает весьма существенными недостатками.



Пульсирующий воздушно-реактивный двигатель (ПуВРД). 1 — труба двигателя, 2 — соединительный корпус, 3 — камера сгорания, 4 — клапанная решетка, 5 — жарозащитная решетка, 6 — диффузор, 7 — запальное устройство, 8 — подвод топлива, 9 — регулятор топлива, 10 — клапаны всасывания.

Одним из таких недостатков является невозможность создать тягу при скорости равной нулю. Самолет с прямоточным двигателем самостоятельно взлететь не может. Кроме того, на малых, дозвуковых, скоростях полета двигатель этот не экономичен. Все это резко ограничивает его применение.

Напор воздуха при скоростях порядка 800 км/час может создать лишь очень небольшое давление — около 0,3 кг/см². Вследствие этого, коэффициент полезного действия прямоточного двигателя, зависящий от величины предварительного сжатия воздуха, очень низок (2—3 процента), а расход горючего — в 8—10 раз больше, чем у винтомоторной установки.

Совсем иное происходит при полете на сверхзвуковых скоростях, т. е. скоростях, превышающих у земли 1224 км/час. Большое сжатие воздуха на этих скоростях делает прямоточный двигатель выгодным — вначале для небольшой продолжительности полета, затем, при скоростях свыше 2500 км/час, и для продолжительных полетов.

Несколько отличен от прямоточного двигателя пульсирующий воздушно-реактивный двигатель (ПуВРД). Он состоит из диффузора, камеры сгорания, реактивного сопла и распределительного клапанного устройства.

Вот как работает этот двигатель. Под давлением воздуха в диффузоре клапаны открываются. Сжатый воздух заполняет камеру сгорания. Одновременно впрыскивается топливо из форсунок. Образовавшаяся смесь поджигается электрической искрой. При сгорании топлива давление в камере повышается и клапаны закрываются.

В результате сгорания топлива, давление и температура в камере продолжают возрастать, и поток газов с большой скоростью вырывается наружу, создавая реактивную тягу. По мере истечения газов из камеры, давление и температура постепенно уменьшаются.

Таким образом, тяга ПуВРД будет непрерывно меняться — от максимальной величины в начале выхода газов, до минимальной в конце его. Клапанное устройство на двигателе делает истечение газа из сопла прерывистым и реактивная тяга образуется в виде толчков. Поэтому двигатель и называется пульсирующим.

В процессе наполнения двигателя свежей смесью используется инерция столба выходящих газов в длинной трубе. Сущность этого явления заключается в следующем. В начале сгорания топлива, после того, как вследствие повышения давления газа закроются всасывающие клапаны, возникает волна, которая распространяется по длинному трубопроводу, сменяясь затем волной разрежения. В трубе начинается колебание газа, а в камере сгорания создается периодическое разрежение до 0,2—0,3 кг/см². Этого разрежения бывает достаточно для приоткрытия всасывающих клапанов и подачи воздуха внутрь двигателя даже в том случае, когда он работает на месте. Такое положение создается при резонансном явлении, которое достигается приведением в соответствие количества всплеск в единицу времени с длиной выхлопной трубы. Резонансное явление обязательно учитывается при проектировании двигателя.

Недостатком всех ПуВРД является их низкая экономичность, а также значительная тряска во время работы, что чрезвычайно вредно отражается на всей конструкции.

Простота устройства ПуВРД привела к тому, что в настоящее время эти двигатели с небольшой тягой (в пределах от

0,3 до 5 кг) широко используются в качестве силовых установок на летающих моделях.

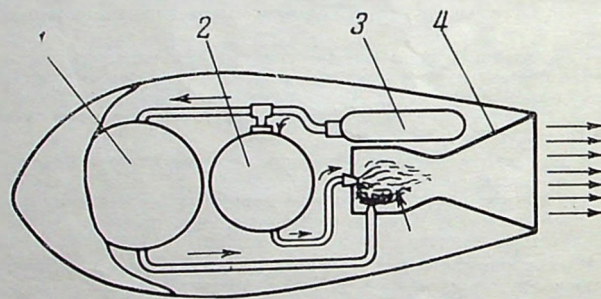
Большое распространение получили также жидкостные реактивные двигатели (ЖРД). Они применяются в качестве ускорителей, обеспечивающих меньший разбег самолета. ЖРД устанавливаются на самолетах в качестве основного или вспомогательного двигателя, используемого летчиком для быстрого перехвата самолетов противника, ухода, набора высоты и т. д. ЖРД используются и на метеорологических ракетах для исследования высоких слоев атмосферы.

Установленные на ракетах автоматические самозаписывающие приборы, будучи заброшенными на такие высоты, которых нельзя достигнуть никакими другими способами, позволили собрать интересные данные о строении атмосферы.

Однако, наиболее эффективное применение жидкостные реактивные двигатели нашли в артиллерии ближнего боя и в сверхдальнобойной артиллерии — летающих снарядах.

ЖРД состоит из камеры сгорания, соплового аппарата, системы питания топливом и системы управления работой двигателя.

В качестве топлива для ЖРД применяются смеси в различных вариантах: азотная кислота и керосин, азотная кислота и скипидар, перекись водорода и керосин, жидкий кислород и скипидар, жидкий кислород и спирт.



Жидкостно-реактивный двигатель (ЖРД), 1 — окислитель, 2 — горючее, 3 — сжатый воздух, 4 — камера сгорания с реактивным соплом.

Так как сгорание смеси происходит при высоких температурах (2900°—3400°), двигатель охлаждается компонентами смеси, поступающей в рубашки камеры и сопла.

Процесс работы ЖРД протекает в следующем порядке. Из баков по трубопроводам компоненты смеси раздельно поступают в камеру сгорания, где происходит их смешение. Газы с огромной скоростью, достигающей 2500 м/сек., истекают в атмосферу, и давление, полученное в результате сгорания топлива, за счет расширения в сопловом аппарате двигателя, снижается до атмосферного и газы с огромной скоростью, достигающей 2000 м/сек., истекают в атмосферу.

Начальное воспламенение осуществляется с помощью электрической искры или в результате химической реакции. В дальнейшем процесс горения происходит непрерывно. Величина тяги ЖРД регулируется дозированием расхода топлива.

К достоинствам ЖРД следует отнести малый вес, возможность получения большой тяги, неограниченную высоту двигателя, независимость тяги от скорости полета, малые габариты и возможность применения разнообразного топлива.

Основной недостаток ЖРД — низкая экономичность и необходимость наличия на борту самолета больших запасов топлива и окислителя.

О КОНКУРСЕ НА СПОРТИВНЫЕ САМОЛЕТЫ

Профессор А. ПУТИЛОВ

председатель технического комитета жюри

В целях создания необходимых условий для успешной подготовки летчиков-спортсменов и всемерного развития массового авиационного спорта в стране ЦК Досав проводит конкурс на проектирование учебных и спортивных самолетов. Конкурс делится на три этапа. На первом — закрытом — этапе отбирались проекты лучших самолетов, представленных в эскизном виде. Отобранные схемы во время второго этапа дорабатывались в объеме полного технического проекта. Третий этап предназначен для постройки самолетов по лучшим проектам. Конкурс будет считаться законченным после выбора лучших из построенных самолетов.

По заключению жюри на конкурсе отобрано пять проектов.

1. Одноместный спортивно-пилотажный самолет под девизом «Уран». Авторы проекта — гг. М. Г. Олаю и В. М. Шпрангель.

По схеме самолет представляет собой свободнонесущий моноплан с низкорасположенным крылом. Мотор воздушного охлаждения мощностью 225 л. с. Хороший обзор и центровка достигнута применением небольшой обратной стреловидности, что позволило авторам проекта достигнуть большего сужения крыла и, следовательно, получить меньший вес.

Конструкция самолета металлическая: крыло дюралевое, однолонжеронное с работающим носком, фюзеляж форменный, сваренный из стальных труб, обшивка полотняная.

Самолет снабжен металлическим винтом типа ВПШ и имеет убирающееся в полете шасси. Расчетный коэффициент прочности — 13. Полетный вес машины — 830 кг, полезная нагрузка — 200 кг, площадь крыла — 12 м².

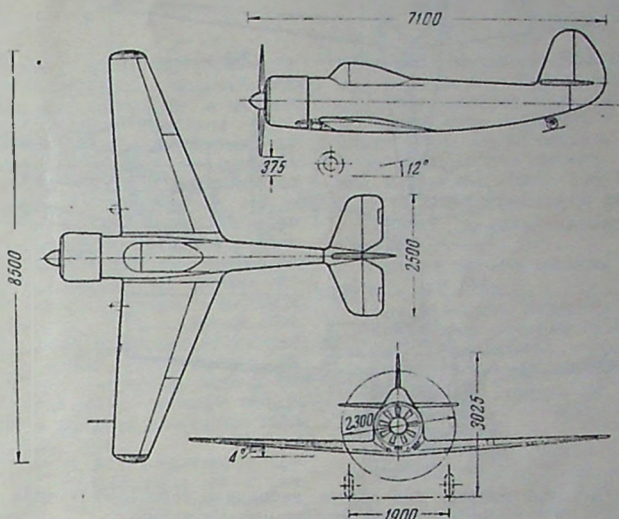
Летные качества превосходят предусмотренные условиями конкурса. Максимальная скорость — 318 км/час (по условиям конкурса — 310 км/час), практический потолок — 6700 м, что превышает потолок, предусмотренный конкурсом, на 700 метров. Посадочная скорость — 88 км/час (по условиям конкурса — 90 км/час).

2. Одноместный самолет под девизом «1750». Он предназначен для тренировки с целью приобретения навыков в пилотаже, для спорта и туризма. Автор проекта — тов. В. В. Никитин.

По схеме самолет — подкосный высокоплан с неубирающимся трехколесным шасси. Мотор воздушного охлаждения мощностью 50 л. с. Остекленный пилон представляет собой светлый фонарь кабины с отличным круговым обзором.

Конструкция металлическая, обтянута полотном: крыло и оперение из дюралю, фюзеляж из стальных труб с проволочной расчалкой. Крыло постоянного профиля снабжено посадочными щитками и неподвижным предкрылком.

Расчетный коэффициент прочности — 8,5. Полетный вес самолета — 100 кг, полезная нагрузка — 128 кг, площадь крыла — 13 м².



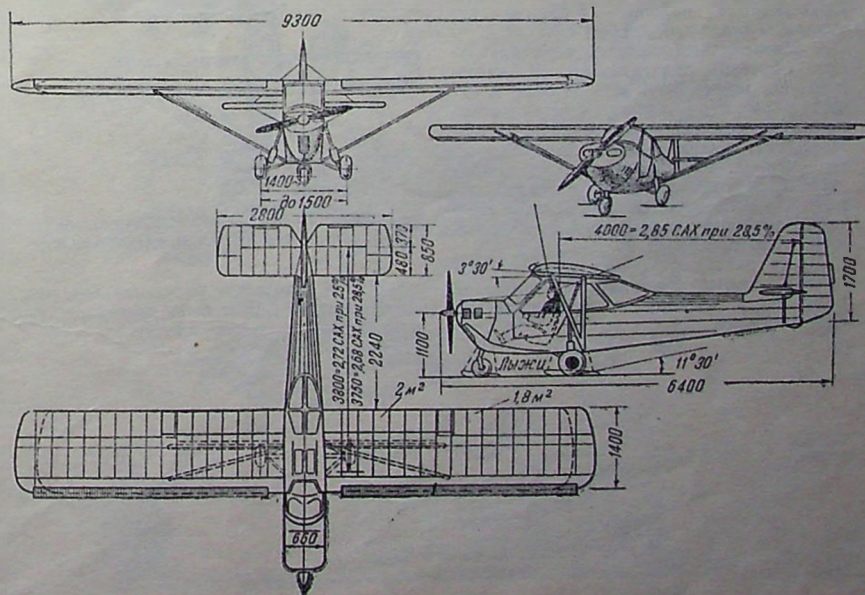
Одноместный спортивно-пилотажный самолет под девизом «Уран»

Летные качества машины полностью отвечают условиям конкурса: максимальная скорость — 145 км/час, посадочная скорость — 55 км/час. Практический потолок — 4500 м (на 1500 м больше предусмотренного условиями конкурса).

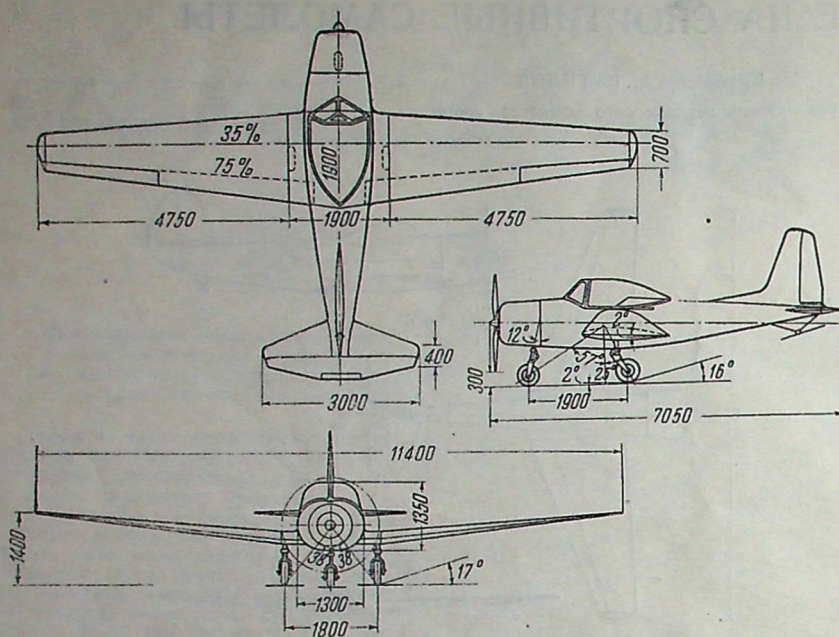
3. Двухместный самолет для спорта, туризма и связи под девизом «За советский воздушный туризм». Он предназначен для широкого применения в

системе Досава, а также в народном хозяйстве. Автор проекта — тов. В. К. Грибовский.

Это низкокрылый свободнонесущий моноплан с неубирающимся трехколесным шасси. Мотор воздушного охлаждения мощностью 90 л. с. Двухместная кабина с расположенными рядом местами закрыта сдвигающимся назад фонарем. Конструкция крыла, оперения и



Одноместный самолет под девизом «1750»



Двухмоторный самолет для спорта, туризма и связи под девизом «За советский воздушный туризм»

фюзеляжа дюралевая с рабочей обшивкой. Задняя часть крыла и рули обтянуты полотном. Крыло снабжено закрылками. Управление двойное, штурвальное.

Расчетный коэффициент прочности—8,5. Полетный вес—750 кг, полезная нагрузка—248 кг, площадь крыла—14,8 м².

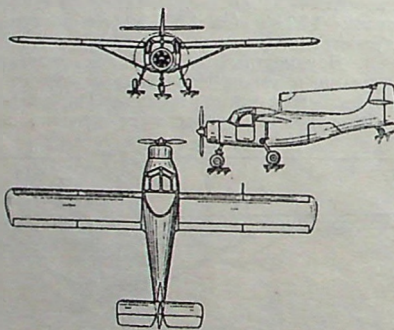
Максимальная скорость—195 км/час (по условиям конкурса—180 км/час), посадочная скорость по проекту равняется посадочной скорости, предусмотренной условиями конкурса, т. е. 65 км/час. Практический потолок—5400 м (по условиям конкурса—4000 м).

4. Двухмоторный самолет первоначального обучения под девизом «Комсомолец». Он может быть использован в качестве самолета связи, буксировщика планеров, санитарного самолета, а также в сельском хозяйстве. Автор проекта—тов. С. А. Элибекьян.

По схеме самолет—подкосный высокоплан с комбинированным сменным шасси. Мотор воздушного охлаждения мощностью 90 л. с.

Места инструктора и ученика расположены рядом. За пилотской кабиной помещается санитарное отделение на один носилки.

Силовая часть конструкции дюралезная, горючая—состоит либо из листовых капотов, либо обтянута полотном. Крыло постоянного сечения по размаху, снабжено предкрылками и закрылками ти-



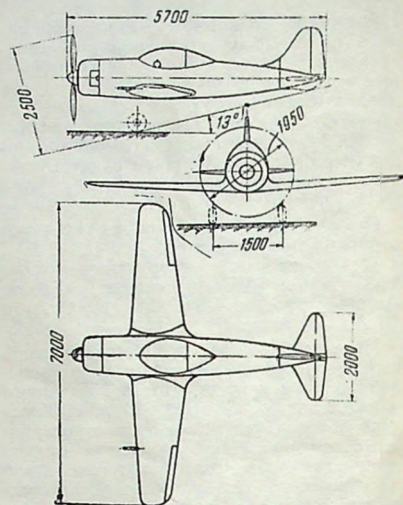
Двухмоторный самолет первоначального обучения под девизом «Комсомолец»

па ЦАГИ. Фюзеляж расчленен так, что каждая часть может быть поставлена на станочную прессовую клепку.

Расчетный коэффициент прочности—8. Это допускает выполнение фигур пилотажа (виражи, боевые развороты, петли, перевороты, штопор).

Полетный вес самолета—830 кг, полезная нагрузка—270 кг, площадь крыла—17,5 м², размах крыла—11,6 м.

Максимальная скорость—190 км/час (по условиям конкурса—160 км/час). Посадочная скорость (60 км/час) и длина разбега (100 м) точно соответствуют условиям конкурса.



Самолет под девизом «РС»

5. Самолет под девизом «РС», предназначенный для соревнований на скорость и дальность. Автор проекта—А. Г. Голыев.

Самолет принадлежит к 1-ой весовой категории ФАИ, с полетным весом до 500 кг. Мотор воздушного охлаждения мощностью 90 л. с.

По схеме самолет является свободнонесущим монопланом с нижним расположением крыла. Крыло набрано из двух ламинированных профилей ЦАГИ. Крыло деревянной конструкции, неразъемное, однолонжеронное с фанерной обшивкой, без механизации. Элероны и рули дюралевые, обшитые полотном. Стойки шасси без амортизации. Уборка и выпуск шасси производится ручным приводом.

Полетный вес самолета—500 кг, площадь крыла—7 м², максимальная скорость—306 км/час, посадочная скорость—110 км/час.



РЕКОРД «МИСС САН-ТЭН»

Фельетон С. УДЕЛЬНОВА

Рис. К. Теодоровича

О РЕКОРДЕ «Мисс Сан-Тэн» летчик-спортсмен аэроклуба Яков Приходько вспомнил вот по какому поводу.

Группа курсантов аэроклуба, перелистывая декабрьские номера газет и журналов, обсуждала последние «сногсшибательные рекорды» американцев. Вот, например, сообщение из Рио-де-Жанейро: американские футболисты, проигрывая бразильской команде, призвали на помощь послушную Вашингтону местную полицию, и та, открыв пальбу по своим соотечественникам, усердно помогала оконфузившимся спортсменам из Соединенных Штатов Америки добиваться «рекорда». А вот снимок, изображающий немолодого американца, который растянулся на тротуаре и катит носом картофелину. Тоже своеобразный рекорд!

Да что там обычные «средние» американцы, гоняющие ногами мяч или носом — картошку! Телеграф недавно принес известие, что сам президент США Гарри Трумэн намерен установить рекорд по части... мордобития.

Какой-то рецензент посмел неслестно отозваться о музыкальных способностях президентской дочери, и ее ретивый папаша решил расквасить рецензенту нос.

И вот тогда-то, услышав имя Гарри, Яков Приходько вспомнил о рекорде «Мисс Сан-Тэн», который тоже был связан с именем одного Гарри, но уже имел отношение не к прозаическому мордобитию, а к воздушному спорту. В американском журнале «Популяр Авиэйшен» об этом «рекорде» писал один из его обладателей, некий Макденнэлс.

Вместе со своим другом Бестэром, Макденнэлс решил раздобыть средства для получения пилотских дипломов и, заодно, прославиться как воздушный спортсмен. Но путь к деньгам и славе (понятия совершенно равнозначные при «американском образе жизни») лежал через бизнес.

Что же, бизнес, так бизнес! Макденнэлс и Бестэр стали готовиться к установлению авиационного спортивного рекорда.

Падкие до всяких сенсаций жители заштатного городка Соединенных Штатов, именуемого Мунчи, с нетерпением ждали, когда их земляки Макденнэлс и Бестэр соберут из старого хлама самолет, чтобы попытаться установить на нем рекорд продолжительности пребывания в воздухе. В Мунчи всем было известно, что у этих ребят нет пилотских свидетельств, что кое-как сколоченная ими машина напоминает ящик из витрины магазина похоронных принадлежностей и что авиационный инспектор настойчиво советовал Макдени-

элсу и Бестэру перед вылетом позаботиться о составлении завещаний. Эти факты, подробно описанные в местной газете, раздражающе щекотали нервы обывателей Мунчи, предвкушавших душещипательную развязку. Что-то будет!

Знали ли Макденнэлс и Бестэр на какой риск они идут? Первый из них не оставил на этот счет никаких сомнений, когда заявил: «Если бы Бестэр умел танцевать десять суток без передышки слю-стен, он, безусловно, охотнее поставил бы мировой рекорд в тансинге, чем в воздухе. Если бы я, Макденнэлс, умел, как ковбон, выступающие в цирке, повалить на землю злую, бодливую корову, связать ей все четыре ноги и выдонт ее в бутылочку, — никакие посулы не соблазнили бы меня добиваться этого проклятого рекорда».

Но — увы! — два незадачливых друга не могли конкурировать ни с тап-цорами, ни с цирковыми ковбоями и, доведенные до отчаяния безработицей и нищетой, решили в поисках «бизнеса» покинуть грешную землю и испытать фортуна в небесах.

И вот тут-то им на помощь явилась «Мис Сан-Тэн».

«Это, должно быть, какая-нибудь богатая благодетельная тетенька» — подумали курсанты, внимательно слушая рассказ Якова Приходько.

Но, оказалось, что «Мисс Сан-Тэн» никакого отношения к женскому полу

не имела. Наоборот, с нею было связано имя мужчины — Гарри Зингера, которому тоже дозрелу нужен был «бизнес». А верный путь к бизнесу Гарри Зингер видел в том, чтобы создать ошеломляющую рекламу для нового сорта кекса под названием «Мисс Сан-Тэн».

И кондитер предложил свои условия. Самолет должен называться «Мисс Сан-Тэн».

В полете летчики должны кушать кекс «Мисс Сан-Тэн».

Если «рекорд» будет установлен, то «рекордсмены» обязаны свой успех приписать исключительно чудодейственным качествам кекса «Мисс Сан-Тэн».

Ну, а если рекорда не будет? Если ребята «сыграют в ящик», который они сами сколотили?

Что же, Гарри Зингер и это предусмотрел. У летающего ящика есть звуковое имя — «Мисс Сан-Тэн». После аварии самолета это имя долго будет на устах у многих. Чем плохая реклама для кекса?

Вот на каких условиях кондитер Гарри Зингер согласился снабдить Макденнэлса и Бестэра, помимо кекса, некоторым запасом горючего и масла. Так заварилась эта каша, которая в местной газете называлась «джентльменской сделкой».

Кондитер оказался ловким мастером рекламы. Его сделка с двумя доморо-



шенными пилотами вызвала черную зависть у торговцев мороженым, подтяжками и свиной тушонкой. Ведь надо же было умудриться так хитро связать кондитерское производство с авиационным спортом.

Никто не будет интересоваться из-за чего кружит целыми сутками над Мунчи самолет, но все будут знать что это рокошет над головой летающий торг «Мисс Сан-Тэн», монопольное производство булочной кондитера Гарри Зингера. Спешите покупать лучший кекс сезона... О, всемогущий американский бизнес!!!

Как следовало ожидать, нежножелтый и такой податливый на язык кекс «Мисс Сан-Тэн» стал пилотам поперек горла. Выбитый на яйцах и маргарине, он, тем не менее, железным обручем долговых обязательств сковал инициаторов нового рекорда. Как котомки подымало Макденизеса и Бестера плюнуть на все и после двух вынужденных посадок отказаться от дальнейших полетов, «ловим счастья» так задолжали предприимчивому кондитеру, что спрятаться от него можно было только под облаками.

И они «летали»!

Макденизес рассказывал потом об этих «полетах» небылицы, которыми обычно доотказа начинены все стандартные американские киноблэки. Пилоты на лету

чудеса в решете заканчивались, конечно, вполне счастливой развязкой: жители Мунчи, «пораженные и расстрогаемые» упорством и бесстрашием двух новоявленных рекордсменов, собрали для них пожертвования, — сумму, однако, явно недостаточную, чтобы расчитаться с долгами и приобрести дипломы пилотов.

Имена и фамилии спортсменов скоро были забыты. Но кекс «Мисс Сан-Тэн» стал наиболее ходким по всех кафе и кондитерских Мунчи и его окрестностей. «Мисс Сан-Тэн» выиграла состязание в тяжелой конкуренции с различными другими сортами кексов и тортов.

Кондитер Гарри Зингер ликовал.

— Такова история этого типичного американского «рекорда», — закончил рассказ Яков Приходько. — С тех пор прошло десять лет и я правы в спортивном мире янки, как видите, нашего ухудшились. Теперь уже не ограничиваются обыкновенным жульничаньем, а ставят «рекорды»... мордобития, причем пример в этом виде «спорта» собирается показать никто иной, как сам президент Соединенных Штатов Америки.



перехватывали из автомобиля бензин и масло. Когда, обеспаенные и измученные, они заснули за штурвалом, то воздушная крошка «Мисс Сан-Тэн» сама парила... без управления! И все эти

обыкновенным жульничаньем, а ставят «рекорды»... мордобития, причем пример в этом виде «спорта» собирается показать никто иной, как сам президент Соединенных Штатов Америки.

РЕБУС

ОТВЕТ НА РЕБУС,
помещенный в журнале
«Крылья Родины» № 3
за 1950 год

ЧЛЕНЫ ДОСАВ. НАСТОЙЧИВО
И УПОРНО ОВЛАДЕВАЙТЕ
АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКОЙ

На 1-й странице обложки: водитель 3-го московского троллейбусного парка Леонид Курочкин — страстный патриот авиационного спорта. Он — летчик-спортсмен Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, участник воздушных парадов.

На 4-й странице обложки: авиационный техник Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Петр Дмитриевич Назаров подготавливает самолет для запуска в зимних условиях.

Цветные фото В. Тюкеля



Редактор А. Ф. ВОЛКОВ.

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

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

Г-50168 3-11-1951 г.

Сдано в производство 2-1-1951 г. Подписано к печати 3-11-1951 г. Бумага 60 × 92 1/8 — 1,5 л. 3 п. л. 1 вкладка

Цена номера 3 р.

Тир. 20 000. Зак. № 1

Типография Госпланиздата

СВОЙСТВА ВОЗДУХА

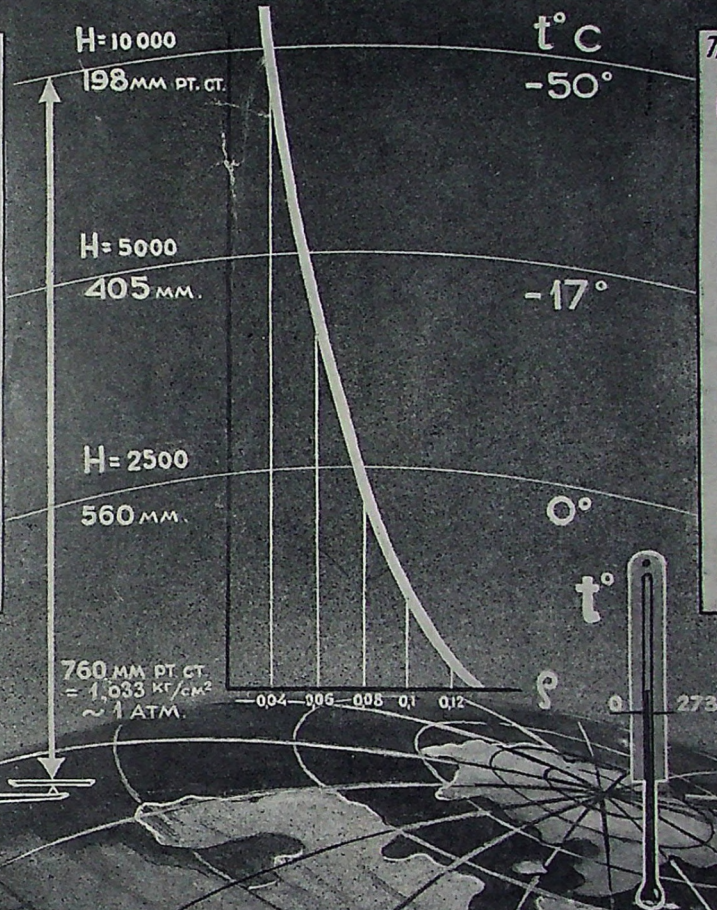
ГРАФИК
СТАНДАРТНОЙ
АТМОСФЕРЫ



Объем $0,1 \text{ м}^3$
давление
 10 атм.

$1,225 \text{ кг.}$

Удельный вес
воздуха
(вес 1 м^3)
 $d = 1,225 \text{ кг}$
(при $t = 15^\circ$
и давлении 1 атм.)



Плотность воздуха

$$\rho = \frac{d}{g}$$

Удельный вес
Ускорение силы тяжести

$$\rho = \frac{d}{g} = \frac{1,225}{9,81} = 0,125 \frac{\text{кг.сек}^2}{\text{м}^4}$$

Плотность увеличивается с увеличением давления

Плотность уменьшается с увеличением температуры

ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОЛЕТА ЗАВИСЯТ ОТ СОСТОЯНИЯ АТМОСФЕРЫ

МАЛАЯ СКОРОСТЬ

БОЛЬШАЯ СКОРОСТЬ

БОЛЬШАЯ ПЛОТНОСТЬ

МАЛАЯ ПЛОТНОСТЬ

Самолету труднее лететь в воздухе с большой плотностью и легче в воздухе с малой плотностью

$$V = 3,6 \sqrt{\frac{150 N \gamma}{C_x \rho S}}$$

