

**ВПЕРЕД
К КОММУНИЗМУ!**



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

№1

1959

ВСЕГДА МЫ, ПАРТИЯ, С ТОБОЙ!



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

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 1 ★ ЯНВАРЬ ★ 1959
ГОД ИЗДАНИЯ 10-й
Адрес редакции:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-69-33

СЪЕЗД СТРОИТЕЛЕЙ КОММУНИЗМА

27 января 1959 года в столице нашей Родины — Москве начинается свою работу внеочередной двадцать первый съезд Коммунистической партии Советского Союза.

Съезды партии — это исторические вехи в жизни нашей страны, в жизни советского народа. Коммунистическая партия — коллективный вождь советского народа. Она руководит, организует и направляет его великую созидательную деятельность. Она мудро ведет его по неизведанным путям строительства новой жизни, по победоносному пути к коммунизму. «Партия — наш рулевой», — с любовью и гордостью говорят советские люди.

Путь, по которому ведет нас партия, — это путь героической борьбы и великих побед. Более полувека назад основатель и вождь нашей партии Владимир Ильич Ленин сказал: «Дайте нам организацию революционеров — и мы перевернем Россию!»

Такой организацией явилась наша большевистская партия, партия Ленина. Став во главе рабочего класса и всего трудового народа страны, она действительно опрокинула старую, буржуазно-помещичью Россию и утвердила новую, могучую Россию — первую в мире социалистическую державу.

И весь наш последующий путь — путь от отсталости к прогрессу, от полукустарной промышленности к современной индустрии, от лучины к спутникам Земли — отмечен историческими рубежами — съездами партии. XIV съезд большевиков так и называется: съезд индустриализации страны. XV съезд партии вошел в историю как съезд коллективизации сельского хозяйства. XVI съезд был съездом развернутого наступления социализма по всему фронту, а XVII — съездом победителей, съездом торжества социализма.

Особое место в истории нашей партии и всего советского народа занимает XX съезд КПСС. Он ознаменовал собой новый важный этап в развитии Советского Союза по пути к коммунизму. Съезд разработал великую программу экономического и культурного подъема страны. Анализируя пройденный путь и намечая планы на будущее, XX съезд показал пример творческого подхода к решению задач, выдвигаемых жизнью на данном этапе коммунистического строительства; он проявил высокую марксистско-ленинскую принципиальность, непримиримость к имевшим место недостаткам и ошибкам, поднял на новую высоту большевистскую критику и самокритику. Съезд партии подверг принципиальной критике ошибки, связанные с культом личности И. В. Сталина, и наметил меры по преодолению последствий культа личности.

Выполняя исторические решения XX съезда КПСС, советский народ добился замечательных побед на всех участках коммунистического строительства. Далеко вперед шагнула социалистическая индустрия и прежде всего наша тяжёлая промышленность — основа основ всей советской экономики. Нового, небывалого подъема добилось социалистическое сельское хозяйство. В нынешнем году, например, собран такой обильный урожай, какого еще никогда не собирала наша страна за всю многовековую свою историю. Высоких вершин достигли советская наука, техника и культура. Советский Союз занимает передовое место по использованию атомной энергии в мирных целях. Прекрасным плодом творческих дерзаний советских ученых, инженеров и рабочих явились искусственные спутники Земли.

В результате настоящего осуществления исторических решений XX съезда КПСС еще больше возросла руководящая роль партии в борьбе за выполнение планов коммуни-

стического строительства, во всей государственной, общественной, хозяйственной и культурной жизни страны. Грандиозные успехи в развитии социалистической промышленности, сельского хозяйства, науки и культуры, в повышении материального благосостояния трудящихся — все это результат неутомимого созидательного труда советского народа, огромной политической и организаторской деятельности Коммунистической партии, ее ленинского Центрального Комитета. Партия еще больше сроднилась с народом, неизмеримо расширилась и окрепла ее связи с массами, обогатился опыт ее политической и организаторской деятельности среди всех слоев трудящихся.

Проводя в жизнь решения XX съезда КПСС и опираясь на великую силу народных масс, партия осуществила за последние годы коренные меры по совершенствованию руководства народным хозяйством. Главные из этих мер: перестройка управления промышленностью и строительством, создание Советов народного хозяйства в экономических административных районах, расширение прав союзных республик, местных органов и предприятий, перестройка и укрепление плановых органов, разработка перспективных планов народного хозяйства, реорганизация машинно-тракторных станций и проведение мер по дальнейшему развитию колхозного строя, изменение порядка заготовок и установление единых цен на сельскохозяйственные продукты, расширение прав и перестройка работы профсоюзов и другие.

Все это знаменует собой торжество ленинских принципов демократического централизма, обеспечивающих правильное сочетание централизованного руководства коммунистическим строительством с максимальным развитием творческой активности и инициативы масс.

Верная ленинским заветам Коммунистическая партия, ее Центральный Комитет при решении вопросов коммунистического строительства постоянно советуется с рабочими, колхозниками, интеллигенцией, опираются на их опыт и знания, прислушиваются к их предложениям и критическим замечаниям. Такие мероприятия, как всенародное обсуждение законопроектов по важнейшим вопросам государственного, хозяйственного и культурного строительства, созыв совещаний работников различных отраслей народного хозяйства, науки и культуры, обращения к трудящимся по насущным проблемам жизни страны, стали системой в работе партии, еще более укрепили ее связи с массами.

В городах и селах нашей страны — на собраниях рабочих, колхозников, интеллигенции, воинов армии и флота, на страницах газет проходит всенародное обсуждение тезисов доклада товарища Н. С. Хрущева на XXI съезде КПСС. Горько одобряя планы, намеченные партией, трудящиеся вносят свои предложения, направленные на успешное претворение этих планов в жизнь.

Центральный Комитет нашей партии, местные партийные организации особое внимание уделяют восстановлению и дальнейшему развитию ленинских норм внутривнутрипартийной жизни и ленинских принципов коллективности партийного и государственного руководства. Партия ведет решительную борьбу против тех, кто цепляется за старые, изжившие себя формы и методы, кто заражен консерватизмом и сопротивляется проведению в жизнь ленинской генеральной линии партии.

Как известно, июньский Пленум ЦК КПСС разоблачил и разгромил антипартийную группу Маленкова, Кагановича, Молотова, Булганина и примкнувшего к ним Шепилова, которая вела борьбу против ленинской генеральной линии

партии. Антипартийная группа выступала против таких назревших и жизненно необходимых мероприятий, как освоение целинных и залежных земель, перестройка планирования народного хозяйства, особенно в области сельскохозяйственного производства, перестройка управления промышленностью и строительством, против мероприятий партии, направленных на дальнейший подъем благосостояния трудящихся, а также против внешнеполитического курса партии, имеющего целью ослабление международной напряженности, упрочение дела мира, развитие сотрудничества и укрепление дружбы между народами. Отбросив с пути антипартийную группу, наша партия еще более укрепила ленинское единство своих рядов, еще теснее сплотила их под великим знаменем марксизма-ленинизма.

Источник силы и мудрости Коммунистической партии — в ее верности марксизму-ленинизму, в творческом применении и развитии теории научного коммунизма. Знание законов общественного развития и глубокое изучение опыта масс дает возможность нашей партии творчески развивать марксистско-ленинскую теорию, решать новые вопросы огромного теоретического и практического значения, выдвигаемые жизнью. Конкретным примером творческого развития марксистско-ленинской теории являются решения XX съезда КПСС, в которых разработана программа коммунистического строительства в СССР.

За последние годы в нашей стране осуществлены важные меры, направленные на укрепление экономического и политического могущества советского государства. Эти меры имеют не только практическое, но и крупнейшее теоретическое значение. Партия смело прокладывает новые пути в будущее. Замечательным документом творческого марксизма являются тезисы доклада товарища Н. С. Хрущева на XXI съезде КПСС. Теоретические выводы и положения, содержащиеся в тезисах, представляют собой неоценимый вклад в сокровищницу марксистско-ленинского учения о строительстве социализма и коммунизма. Во всем этом проявляется живой марксизм-ленинизм в действии, неразрывное единство теории и практики, дальнейшее обогащение теории опытом коммунистического строительства.

Ведомый мудрой Коммунистической партией советский народ достиг таких вершин, осуществил такие грандиозные преобразования, которые дают возможность нашей стране вступить теперь в новый важнейший период своего развития — период развернутого строительства коммунистического общества. «Главными задачами этого периода, — говорится в тезисах доклада товарища Н. С. Хрущева на XXI съезде КПСС, — будут задачи всестороннего создания материально-технической базы коммунизма, дальнейшего укрепления экономической и оборонной мощи нашей Родины и одновременно все более полного удовлетворения растущих материальных и духовных потребностей советского народа. Это будет решающий этап соревнования с капиталистическим миром, когда практически должна быть выполнена историческая задача — догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны по производству продукции на душу населения».

Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР за 1959—1965 годы, представляемые на рассмотрение внеочередного XXI съезда КПСС, отражают новый этап в развитии нашей страны по пути к коммунизму. Эти цифры являются составной частью перспективного плана развития народного хозяйства СССР на ближайшие 15 лет — плана, представляющего собой экономическую программу строительства коммунизма в нашей стране.

Старый рабочий Сталинградского тракторного завода Петр Андреевич Самсонов, ознакомившись с тезисами доклада товарища Н. С. Хрущева, сказал:

— Я простой рабочий, вырос на заводе. Видел, как поднимался, рос наш гигант, как росла и крепла, быстро шагая вперед, наша любимая Родина. Многого мы достигли. Но то, что намечено семилетним планом, ни с чем не сравнимо.

Действительно, цифры, приводимые в тезисах, ни с чем не сравнимы. Это цифры нашего коммунистического роста!

Возьмем, к примеру, тяжелую индустрию. Она совершит поразительный бросок вперед. Значительно возрастет выплавка чугуна и стали. Выпуск продукции машиностроения увеличится почти вдвое, продукции химической промышленности — почти втрое, а добыча и производство газа — примерно в пять раз. Такие высокие темпы роста производства не знала прежде наша страна.

Предстоящее семилетие явится периодом небывалого развертывания строительных работ. Достаточно сказать, что объем государственных капитальных вложений возрастет за 1959—1965 годы в 1,8 раза в сравнении с предыдущим семилетием и будет почти равен объему капитальных вложений в народное хозяйство за все годы существования Советской власти.

Особое внимание уделяется дальнейшему освоению природных богатств восточных районов СССР. С этой целью предусматривается, в частности, строительство мощной третьей металлургической базы на основе открытых за последние годы новых железорудных месторождений Сибири и Казахстана, значительное развитие цветной металлургии в районах Казахстана, Средней Азии, Урала, Забайкалья, мощное развитие энергетики в Сибири, создание нового центра газовой промышленности в Узбекистане.

В области сельского хозяйства ставится задача — в ближайшие семь лет добиться такого роста сельскохозяйственного производства, который позволит удовлетворить потребности населения в важнейших продуктах питания, резко увеличить ресурсы сельскохозяйственного сырья с тем, чтобы в изобилии обеспечить население продуктами питания и удовлетворить все другие потребности государства в сельскохозяйственных продуктах.

В докладе Н. С. Хрущева на декабрьском Пленуме ЦК КПСС изложены замечательные итоги развития сельского хозяйства за последние пять лет, указаны новые грандиозные задачи, направленные к еще более значительному увеличению производства сельскохозяйственных продуктов. Успешное осуществление этой программы явится крупным вкладом в дальнейшее экономическое развитие Советского государства, укрепление его могущества и повышение жизненного уровня советских людей.

В семилетнем плане намечена новая большая программа дальнейшего повышения материального благосостояния и культурного уровня трудящихся. В годы семилетки будет значительно улучшено питание населения, особенно за счет таких продуктов, как молоко, масло, мясо, сахар, овощи, фрукты. Советские люди будут в достатке обеспечены добротной и красивой одеждой и обувью. Предусматривается коренное улучшение жилищных условий населения, повышение заработной платы рабочим и служащим, введение пятидневной рабочей недели, то есть установление двух выходных дней в неделю.

Осуществление задач, поставленных партией и правительством на ближайшее семилетие, будет иметь огромное политическое и экономическое значение для дальнейшего укрепления могущества нашей страны. «Выполнение семилетнего плана развития народного хозяйства СССР, — говорится в тезисах доклада Н. С. Хрущева, — основным направлением которого является мирное развитие экономики и подъем благосостояния народа, будет вместе с тем способствовать дальнейшему укреплению обороноспособности страны, ее готовности защитить великие завоевания социализма от любых происков империалистических агрессоров».

Советские патриоты, объединенные в массовой народной организации — Добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту, проникнуты горячей заботой о процветании любимой Отчизны. Члены ДОСААФ встречают съезд родной Коммунистической партии новыми успехами в труде и спорте. Как и все советские люди, они единодушно одобряют величественные планы строительства коммунизма, начертанные партией, и выражают свою решимость успешно претворить их в жизнь.

В стране все шире разворачивается всенародное соревнование в честь XXI съезда КПСС. В ходе этого соревнования родилось замечательнейшее движение нашего времени — движение бригад коммунистического труда.

— Мне, советскому рабочему, хочется сказать от чистого сердца в полный голос: «Здравствуй, наша семилетка!» Мы готовы к труду, готовы к новому подвигу. Семилетний план будет не только выполнен, но и перевыполнен.

В этих словах знатного электросварщика дважды Героя Социалистического Труда Алексея Улосова выражены чувства, думы и стремления всех советских людей.

Мы уверены: недалеко то светлое завтра, которое мы называем словом коммунизм. Уверены, ибо нас ведет к этой цели мудрый кормчий — ленинская партия коммунистов.

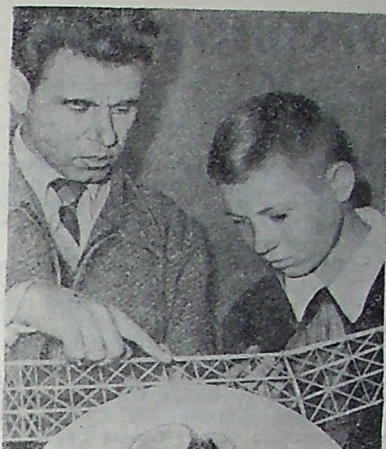
Да здравствует XXI съезд КПСС — съезд строителей коммунизма!

Слава нашей родной партии!

В честь XXI съезда КПСС

400 ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСТРУКТОРОВ

АКТИВИСТЫ ДОСААФ Тамбовской области, как и все наше оборонное Общество, новыми успехами встречают XXI съезд КПСС. Оживилась авиационно-массовая работа в организациях ДОСААФ, особенно в школьных коллективах. Если раньше, например, авиа-модельные кружки работали лишь в домах пионеров и станциях юных техников, то теперь такие кружки созданы во многих средних и семилетних школах. В сельских районах области приступили к работе 400 общественных инструкторов по авиамodelьному спорту. Подлинно массовым становится авиамodelизм в Шехманском, Соснов-



РАСТЕТ СПОРТИВНОЕ МАСТЕРСТВО

ЗАКОНЧИВШИЙСЯ ГОД принес курским авиационным спортсменам немало успехов. Прежде всего, он ознаменовался дальнейшим ростом их мастерства. Об этом убедительно свидетельствуют итоги Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта.

Отличных результатов, например, добились парашютисты С. Пономаренко и Г. Арельев. Они заняли на зональных соревнованиях 1-е и 3-е места, опередив многих опытных соперников из Воронежа, Брянска, Тулы, Орла и Калуги.

Летчики-спортсмены А. Белозеров, А. Мищенко и В. Шебляев обеспечили своей команде 2-е место по зоне.

Не отстали от своих товарищей планиристы и авиамodelисты. Они заняли соответственно 1-е и 3-е места. На всесоюзных стартах А. Белозеров, являясь капитаном команды летчиков 6-й зоны РСФСР, завоевал личное 10-е место, а планиристка К. Дьякова стала чемпионкой страны в полете в заранее назначенный пункт.

За истекший год мы сумели подготовить около 500 спортсменов-разрядников, 30 судей, 80 инструкторов-общественников; в различных авиационных кружках города занималось свыше 1500 человек.

Сейчас, накануне XXI съезда КПСС, курские авиационные спортсмены трудятся с еще большей энергией и энтузиазмом. Они полны стремления отметить это важнейшее событие в жизни страны новыми успехами в своей работе.

А. САМОХИН,
заместитель начальника
аэроклуба по политчасти

г. Курск.

На снимках: инструктор П. Рязанов и школьник С. Лазарев осматривают крыло новой авиамodelи. В овале — инструктор-летчик А. Кабанкова.

Фото автора

50 СПОРТСМЕНОВ-РАЗЯДНИКОВ

ВСТРЕЧАЯ XXI СЪЕЗД КПСС, Кировский областной аэроклуб полностью и без происшествий выполнил взятые на себя обязательства по подготовке авиационных спортсменов. Особенно хорошо поработало парашютное звено во главе с Т. М. Чижиком. В подарок XXI съезду КПСС звено подготовило 50 спортсменов-парашютистов.

Токарь одного из заводов А. Головкин подготовил 50 парашютистов-перво-разрядников. Сам Головкин имеет на своем счету 70 прыжков с парашютом.

Больших успехов добился спортсмен-планирист В. Колупаев, радист Кировского аэроклуба. В трудных метеорологических условиях, характерных для нашей области, он продержался в воздухе на планере «Приморец» 2 часа 45 минут, добившись выигрыша 1200 м высоты. В этом году он решил освоить самолет Як-18.

А. КАЛИНИН,
штурман аэроклуба

г. Киров.

ском, Покрово-Марфинском, Рассказовском и других районах области.

Строители «малой авиации» упорно тренируются, готовятся к спортивным встречам. Новые модели построили чемпион РСФСР школьник С. Лазарев, чемпион области К. Фирсанов и другие.

Патриотический подъем царит в спортивных секциях областного аэроклуба. Спортсмены делом подкрепили взятые на себя обязательства в честь XXI съезда КПСС. Член клуба токарь Виталий Прибытков, встав на предсъездовскую вахту, ежедневно выполняет производственные задания на 200 процентов. Прибытков не только отличный токарь, он умелый планирист, повысивший свой спортивный разряд. Инструктор-летчик коммунистка А. Кабанкова успешно завершила обучение группы пилотов-спортсменов.

А. НЕЛЮБИН,
судья республиканской категории
г. Тамбов.

РОЖДЕНИЕ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО КЛУБА

ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД по инициативе членов первичной организации ДОСААФ мы построили учебный планер А-1. С того дня начал свою деятельность планерный кружок нашего города. За это время в кружке получило первоначальную подготовку немало юношей и девушек города.

Кружок постепенно рос, расширялось его влияние среди молодежи. Но кружковая форма работы уже начала стеснять нас. Поэтому, когда при крупных предприятиях и учебных заведениях стали возникать самодеятельные авиационно-спортивные клубы, это не могло не заинтересовать нас.

В сентябре прошлого года, обсудив свои возможности, мы решили реорганизовать кружок в самодеятельный спортивно-планерный клуб. В его создании деятельно участвовали наши лучшие активисты — С. Масленников, Р. Андрианов, В. Кузнецов и другие.

Сейчас мы готовим к самостоятельному полету на планере «Приморец» группу новичков и одновременно тренируем спортсменов-разрядников.

Коллектив нашего клуба сильный, технически грамотный, и мы решили своими силами построить по проекту кау-насских спортсменов одноместный планер — легкий паритель.

Создание клуба, безусловно, будет способствовать дальнейшей популяризации планерного спорта среди молодежи нашего города и привлечет к нему новых энтузиастов. Это и станет лучшим подарком наших авиационных спортсменов XXI съезду родной Коммунистической партии.

В. ИВАНОВ,
председатель Совета клуба,
мастер спорта

В честь XXI съезда КПСС

ПЕРЕДОВИКИ СОРЕВНОВАНИЯ

СЕЙЧАС, в дни, предшествующие началу работы внеочередного XXI съезда Коммунистической партии, члены ДОСААФ вместе со всем нашим народом с особой силой выражают патристическую готовность отдать всю энергию делу дальнейшего укрепления могущества социалистического Отечества. Свой вклад в это благородное дело вносит и коллектив Владимирского областного аэроклуба. Личный состав с живым интересом изучает контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы. Секретарь парторганизации старший техник звена Н. Шарашкин, его заместитель командир отряда Н. Котов, агитаторы проводят коллективные читки, политинформации, беседы.

Горячо одобряя боевую программу развернутого коммунистического строительства, работники аэроклуба стремятся закрепить положительные результаты своей деятельности, добиться новых успехов в воспитании авиационных спортсменов. В минувшем учебном году план летной подготовки перевыполнен.

Владимирцы соревнуются со своими соседями — коллективом Ивановского аэроклуба. Работники обоих клубов взаимно обмениваются опытом, развернули борьбу за высокую дисциплину, организованность и порядок.

Во Владимирском аэроклубе с уважением называют имена передовиков. Пример настойчивости и трудолюбия показывают командиры отряда беспартийный П. Витман и старший техник коммунист А. Сорокин. Личный состав этого подразделения, занявшего первое место, освоил новую материальную часть — вертолет Ми-1. В отряде подготовлены умелые пилоты-спортсмены.

Ведущее место занимает экипаж инструктора-летчика К. Лебабина. Комсомолец, воспитанник аэроклуба, он стал знающим дело методистом и воспитателем крылатой молодежи. В числе передовиков соревнования — командир парашютного звена А. Никитин, старший техник Ю. Герасимов, шофер В. Артемов и ряд других товарищей.

Среди спортсменов аэроклуба своими успехами в учебе и дисциплинированностью отличаются работница ТЭЦ планистка Антонина Задорожная, получивший в 1958 году 2-й спортивный разряд парашютист Михаил Сухарев — электрик тракторного завода, пилот токарь Николай Носков. Разносторонней спортсменкой становится работница механического завода Галина Савинова. Овладев ранее планеризмом и прыжками с парашютом, она закончила недавно программу первоначального обучения на спортивном самолете.

Лучшие спортсмены аэроклуба с комсомольским энтузиазмом повышают свое мастерство, многие из них являются инструкторами-общественниками. В частности, тов. Сухарев руководит парашютным кружком в техникуме.

В наступившем учебном году в аэроклуб пришел новое пополнение. Юноши и девушки с большим интересом изучают увлекательные авиационные дисциплины; опытные спортсмены готовятся к предстоящим соревнованиям.

Развертывая социалистическое соревнование в честь XXI съезда КПСС, коллектив аэроклуба направляет свои усилия на воспитание мужественных, безгранично преданных Родине крылатых спортсменов.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

г. Владимир.

ЗАДАНИЯ ПЕРЕВЫПОЛНЕННЫ

СОГРОМНЫМ ПОДЪЕМОМ встретили спортсмены Калининградского самодельного авиационно-спортивного клуба величественную программу коммунистического строительства, намеченную в тезисах доклада Н. С. Хрущева на XXI съезде КПСС.

Развернув социалистическое соревнование в честь XXI съезда Коммунистической партии Советского Союза, авиационные спортсмены добиваются новых успехов.

Недавно подведены итоги работы клуба. Резко увеличилось число членов клуба. До принятия обязательств их было 150, а сейчас — уже свыше 300. Лучшей секцией признана парашютная. Ей присуждено переходящее знамя Совета клуба.

На состоявшихся в конце октября городских соревнованиях авиамodelистов одиннадцать школьников выполнили разрядные нормы.

Значительные результаты достигнуты парашютистами и планеристами. Освоены прыжки с аэростата. Их уже совершили первые десятки спортсменов. Наши планеристы, закончив обучение на одноместном планере, осваивают в настоящее время полеты на КАИ-12.

На 1959 год нами взято обязательство — полностью закончить оборудование аэродрома, подготовить в два раза больше авиационных спортсменов, чем в прошлом году.

Н. ЧЕРНЕНКО,

начальник самодельного авиационно-спортивного клуба

г. Калининград.

В ПОДАРОК СЪЕЗДУ—НОВЫЕ ПЛАНЕРЫ

ВМЕСТЕ со всем советским народом трудящиеся Литвы с большим воодушевлением готовятся к XXI съезду КПСС. Накануне съезда они рапортуют о новых доблестных победах мирного труда. Во всей республике с горячим одобрением обсуждаются тезисы доклада Н. С. Хрущева о контрольных цифрах развития народного хозяйства, предусматривающие бурный подъем экономики и культуры нашей страны в ближайшие семь лет.

На собрании активистов ДОСААФ г. Каунаса, обсуждавшем этот важнейший исторический документ, конструктор Б. Карвелис сказал:

— Светлые дни переживает литовский народ, идущий указанным партийным путем к коммунизму. Но еще более прекрасное будущее ждет наш родной край, нас самих, наше молодое поколение в ближайшие годы. В этом мы убедились, ознакомившись с контроль-

ными цифрами развития нашей республики, приведенными в тезисах доклада товарища Хрущева. Мы работаем для того, чтобы завтрашний день советского человека был еще краше, чтобы наша Родина стала еще богаче и сильнее. Мы, конструкторы, тоже должны внести свой вклад в общий труд на благо Советской Родины. Свое последнее творческое достижение я посвящаю XXI съезду КПСС.

Б. Карвелис разработал проект и рабочие чертежи нового рекордного планера БК-6 стандартного класса. Эту большую и сложную работу конструктор завершил накануне XXI съезда партии.

На днях в учебных мастерских каунасской планерной станции завершено строительство еще одного нового планера оригинальной конструкции. Это легкий паритель весом 115 кг. Его создали молодые литовские конструкторы

инженеры А. Кузмицкас и С. Янушонис. Постройка планера осуществлена каунасскими спортсменами-планеристами.

От планеристов не отстают и парашютисты. Впервые в Литве совершены одиночные и групповые прыжки с задержкой раскрытия парашюта на 15—30 секунд, а также комбинированные прыжки с учетом стиля падения.

Мы твердо верим, что в ближайшие годы наша безмоторная авиация будет развиваться еще успешнее. Ведь намечая пути развития нашей страны, партия предусматривает также много мероприятий по развитию авиации и спорта.

В. ДОВИДАЙТИС,

Р. КАВАЛЯУСКАС,

спортсмены-планеристы

г. Каунас.

В честь XXI съезда КПСС

ЭНТУЗИАСТЫ АВИАЦИОННОГО СПОРТА

АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ Орловского аэроклуба встречают XXI съезд КПСС трудовыми и спортивными подарками. Один из наших лучших авиационных спортсменов рабочий ремонтно-механического завода Владимир Лепешкин, который на производстве овладел тремя специальностями — токаря, фрезеровщика и слесаря, взял на себя повышенное производственное обязательство в честь XXI съезда партии. Свое слово он с честью сдержал: производственное задание Лепешкин регулярно выполняет на 120—125 процентов.

Вместе с тем он много энергии уделяет и авиационному спорту, которым занимается уже несколько лет. Лепешкин — умелый парашютист, летчик и планерист.

Был период, когда в аэроклубе отсутствовал командир планерного звена. Один инструктор не мог справиться с задачами, стоявшими перед планерным звеном. На помощь ему пришел инструктор-общественник Владимир Лепешкин: он взял на себя ответственную задачу по подготовке к выпуску группы планеристов, обучавшихся на двухместном планере.

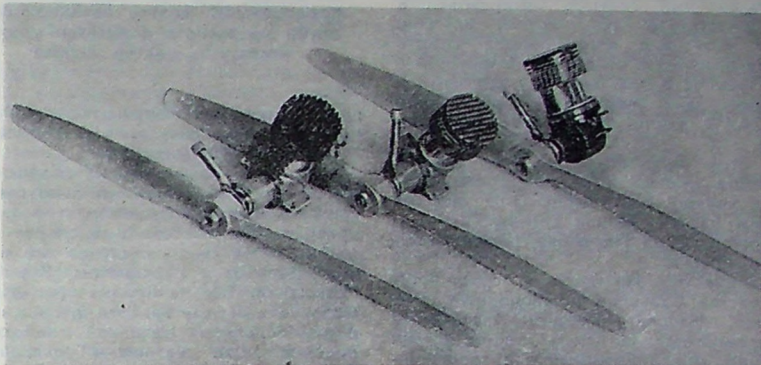
Среди десяти молодых планеристов, с которыми занимался Лепешкин, особенно необходимо отметить рабочего часового завода Михаила Дякина, овладевшего техникой пилотирования планера «Приморец» и получившего 3-й спортивный разряд, работницу обувной фабрики Валентину Токмакову, также получившую 3-й спортивный разряд.

Владимир Лепешкин уже неоднократно принимал участие в спортивных соревнованиях, как внутриклубных, так и зональных. Недавно он стал спортсменом 1-го разряда.

В. ПЕРУШЕВ,

заместитель начальника аэроклуба
г. Орел.

★ ДВИГАТЕЛЬ В 1,5 л. с. ВЕСИТ 390 граммов ★



УСПЕШНО ЗАВЕРШЕНА многолетняя работа инженера Б. Блинова по созданию малогабаритного легкого двигателя, работающего на дешевом топливе. Основные характеристики двигателя следующие: мощность 1,5 л. с. при 6800 об/мин; вес 390 г; топливо — соляр, при указанных оборотах его расход в час составляет 450—480 г; габариты 95 × 80 × 65 мм; степень сжатия переменная с 5,2 до 22.

Двигатель компрессионного типа, взрыв горючей смеси происходит за счет ее разогрева при поджатии. Регулировка ведется рычагом, с помощью которого поворачивается эксцентриковая втулка коленчатого вала.

Отличительной особенностью является корпус, не имеющий разъемов, что значительно упрощает эксплуатацию двигателя и снижает его вес.

На базе этого двигателя Б. Блиновым построен роллер, развивающий скорость 45 км/час при сухом весе 2,7 кг; лодочно-байдарочный мотор весом 1,55 кг. Двигатель может вращать генераторы до 1 квт. Его можно также использовать для привода механизированного инструмента, шарошек, сверл, дисковых пил и т. д.

У СПОРТСМЕНОВ ОМСКА

ВЕСТЬ О СОЗЫВЕ XXI съезда КПСС вызвала у советских людей огромный трудовой подъем. Повсюду проходят митинги и собрания. Как и все наши люди, авиационные спортсмены стремятся по достоинству отметить это историческое событие.

Когда в печати были опубликованы тезисы доклада Н. С. Хрущева, в Омском аэроклубе состоялось общее собрание. Спортсмены с большой радостью восприняли грандиозную программу, намечаемую семилетним планом. Они знают, что осуществление этой программы сделает нашу Родину еще более могущественной.

В предсъездовские дни особенно хо-

рошо потрудились наши авиамodelисты. Инструктор Г. Бондарюк с помощью секции создал в городе 14 авиамodelьных кружков. Было подготовлено 30 общественных инструкторов по авиамodelизму, которые сейчас ведут работу в сельских районах области.

Спортсмены-авиамodelисты С. Вартастьян, В. Колмогоров, В. Бойко, Г. Коваленко в подарок XXI съезду КПСС изготовили новые модели самолетов.

В городском Доме пионеров открылась выставка, где демонстрируются лучшие работы омских конструкторов «малой авиации».

А. СОКОЛ

г. Омск.

КОММУНИСТЫ ПОКАЗЫВАЮТ ПРИМЕР

КАК И ВЕСЬ советский народ, личный состав Сталинского областного аэроклуба с чувством огромного удовлетворения встретил постановление Пленума ЦК КПСС о созыве внеочередного XXI съезда родной Коммунистической партии. Горячо приветствуя решение Пленума, инструкторы-летчики, техники, спортсмены включились в социалистическое соревнование в честь съезда, взяв на себя дополнительные обязательства.

К 20 октября аэроклуб полностью выполнил поставленные перед ним задачи на 1958 год. Лучших показателей до-

бился экипаж инструктора-летчика И. Дмитриева и техника В. Замаруева. Все курсанты получили высокие оценки, за время учебы не было ни одного случая нарушения дисциплины.

Образцы в работе и учебе показывают коммунисты. Примером может служить звено парторга отряда Л. Куприна. Передовым подразделением является отряд коммуниста И. Яценко.

В настоящее время изготавливаются недостающие наглядные пособия: монтажи, схемы и диаграммы; приводятся в образцовый порядок классы.

Партийная организация оказывает

большую помощь руководству аэроклуба. Вопросы летной работы, подготовки материальной части, военномассовой и спортивной работы, дисциплины и другие обсуждаются на партийных собраниях и заседаниях бюро. На них коммунисты подвергают резкой критике недостатки и их виновников, указывают пути улучшения работы.

В. БЕЛОВ,

заместитель начальника аэроклуба
по политчасти

г. Сталино.

ОТ КРУЖКА К АВИАЦИОННОМУ КЛУБУ

В 1950 ГОДУ бывший воин-десантник Валерий Захаров организовал в институте парашютный кружок. Этот вид авиационного спорта сразу привлек к себе многих юношей и девушек. И в том же году мы сумели создать при первичной организации ДОСААФ института парашютную секцию.

В этом начинании активное участие приняли первые выпускники парашютного кружка спортсмены 3-го разряда Вадим Блохин, Нонна Багина, Гая Запорожеч, Соня Пахомова, Юрий Сысоев и другие.

Секция тут же провела среди студенчества большую агитационную кампанию. Начала выходить фотогазета «Парашютисты»; активисты секции читали лекции, много беседовали с товарищами. В результате более 50 юношей и девушек стали посещать парашютные кружки.

Всю зиму 1951—1952 годов шли занятия. Кружковцы под руководством общественных инструкторов В. Блохина, Ю. Сысоева и руководителя секции В. Захарова изучали теорию, учились обращаться с парашютом, прошли наземную подготовку.

И вот наступила весна. Студенты-кружковцы сдали зачеты, совершили ознакомительный полет над аэродромом. А 18 мая состоялись прыжки. Прошли они успешно и сильно способствовали росту популярности парашютизма среди студентов нашего института. В незначительной степени этому способствовало и то, что Захаров вместе с инструкторами аэроклуба Мухачевым и Сторожевым установили всесоюзный рекорд в прыжке с высоты 600 м.

С каждым годом секция прибавляла работы, усиливала ее обязанности. Мы вели пропаганду авиационных знаний, готовили первоарзников, отбирали кандидатов для обучения их в аэроклубе по программе спортсменов, устраивали массовые агитационно-пропагандистские мероприятия.

Характерно, что с первых же дней существования институтской парашютной секции мы стремились работать в тесном контакте с аэроклубом. Все свои планы согласовывали с руководством парашютного звена. И это принесло нам огромную пользу.

Достаточно сказать, что за прошедшие семь лет мы обучили большое количество первоарзников, подготовили 125 спортсменов-разрядников, а двое членов нашего коллектива стали мастерами. О росте секции, ее влиянии говорит и такой пример. Если в 1950 году в парашютном кружке института занималось всего 10 человек, то в 1958 году количество их увеличилось в двадцать раз.

Свою деятельность мы строим строго по плану. Секция использует самые разнообразные средства и формы массовой работы: беседы, лекции, стенную печать, фотовитрины, плакаты, короткометражные фильмы на авиационную тематику. В институтской многотиражке со статьями часто выступают наши луч-

С. КИСЕЛЕВ,

председатель совета авиационного клуба Уральского политехнического института, мастер спорта

шие спортсмены-парашютисты. Очень помогает нам регулярно выпускаемая фотогазета «Парашютисты».

Занятия с начинающими парашютистами мы ведем исключительно силами наших общественных инструкторов. Как правило, все они опытные спортсмены, имеющие на своем счету по сто и более прыжков с парашютом. Это Вера Гурьяшина, Тамара Карамышева, Ирина Соловьева и другие. Эти девушки хорошо овладели техникой свободного падения. Две из них — Гурьяшина и Карамышева — участвовали во Всесоюзных парашютных соревнованиях спартакиады 1958 года в составе сборной команды города Свердловска.

К своим общественным инструкторам мы предъявляем повышенные требования. Мы строго придерживаемся такого порядка, при котором всю программу первоначального обучения и наземную подготовку проводит сам общественный инструктор. Работники парашютного звена аэроклуба осуществляют лишь общий контроль и принимают зачеты. Это повышает ответственность инструкторов, заставляет их более тщательно готовиться к занятиям, что, в свою очередь, безусловно, сказывается на успеваемости кружковцев.

Наши общественные инструкторы обязательно присутствуют при облете, сопровождают своих питомцев в воздух и часто сами совершают показательные прыжки.

Мы неустанно следим за ростом мастерства спортсменов.

Занятия с ними ведутся круглый год, независимо от того, проводятся прыжки или нет. Нередко устраиваются специальные семинары, на которых спортсмены делятся друг с другом личным опытом, наблюдениями, вносят свои предложения. Иногда семинары посвящаются какой-либо определенной теме, как, например, управлению куполом различных парашютов, технике свободного падения и другим.

Но в своей деятельности мы не ограничиваемся стенами института. Секция своими силами и средствами, используя помощь аэроклуба, организовала и провела военизированный лыжный поход авиационных спортсменов. На озеро Исетское, что в 40 км от Свердловска, были выброшены парашютисты.

На встречу с парашютистами собралось много жителей г. Среднеуральска. Высадка десанта была заснята на кинопленку специально для этой цели приглашенными операторами кинохроники. Фильм о десанниках института потом демонстрировался на экранах Свердловска.

Военизированный поход продолжался четыре дня и принес его участникам огромную пользу. Мы ночевали в лесу, учились стрелять из пистолета, вели агитационную работу.

Спортсмены провели ряд встреч с парашютистами других городов Урала, приняли участие в зональных соревнованиях, проводившихся в Челябинске. Все расходы на эти поездки взял на себя институт.

Особенно тщательно готовились мы совместно с парашютистами Свердловского аэроклуба к спортивному сезону 1958 года. Наши парашютисты очень много и упорно тренировались. Прыжки производились с самолета Ан-2, который Свердловский аэроклуб недавно получил.

В результате за короткое время наши показатели в прыжках на точность приземления и с задержкой раскрытия парашюта были значительно улучшены.

Предварительно списавшись со спортсменами ЦАК СССР имени В. П. Чкалова, наши парашютисты выехали в Москву для товарищеских соревнований. Мы рассчитывали многому научиться у своих более опытных товарищей и наши надежды оправдались.

Из Москвы наша студенческая команда выехала в Уфу на соревнования парашютистов Уральской и Поволжской зон. В итоге острой борьбы мы заняли второе командное место; победителем в личном первенстве стал наш спортсмен Э. Аристов.

В результате мы пришли ко вторым зональным соревнованиям хорошо подготовленными. К тому времени почти все члены нашей команды умели выполнять заднее сальто, а девушки освоили восьмерки. Начали отбатывать переднее сальто. Неплохо обстояли дела и в прыжках на точность приземления. Заняв первое место в зоне, окрыленные, мы выехали на Всесоюзные соревнования парашютистов в Москву. Но здесь мы выступили ниже своих возможностей и заняли только третье место.

Мы не довольствуемся достигнутым, стремимся еще более расширить свою деятельность, свое влияние на молодежь. Мы ищем новые формы, которые способствовали бы еще большей популяризации авиационного спорта среди нашего студенчества, соответствовали бы нашим возросшим возможностям и силам. Поэтому мы решили преобразовать парашютную секцию института в самостоятельный институтский авиационный клуб, в задачу которого входила бы не только подготовка парашютистов, но и планеристов. Для этого у нас есть все условия, а главное — дружный, сплоченный коллектив энтузиастов авиационного спорта.

Создание студенческого авиационного клуба — наш спортивный подарок XXI съезду родной Коммунистической партии.

К тому времени, когда в Кремле соберутся делегаты съезда, наш студенческий клуб гостеприимно распахнет свои двери для всех, у кого в груди бьется отважное сердце авиационного спортсмена.

г. Свердловск.

УСИЛИТЬ ПРОПАГАНДУ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ

ПРЕЗИДИУМ ЦК ДОСААФ обсудил вопрос о мерах усиления пропаганды военно-технических знаний в организациях Общества. Отмечено, что многие районные, областные комитеты, клубы и первичные организации, выполняя постановление IV Всесоюзного съезда ДОСААФ, широко организовали подготовку технических кадров, большое внимание стали уделять пропаганде технических знаний.

В то же время состояние этой работы не может быть признано удовлетворительным. Мероприятия, проводимые комитетами, как правило, охватывают узкий круг членов ДОСААФ. Зачастую лекции и доклады не отвечают непосредственным задачам Общества. Пропаганда военно-технических знаний проводится в клубах и первичных организациях от случая к случаю и не стала еще важным средством широкого привлечения молодежи к овладению военно-техническими специальностями, условием повышения качества учебной работы и дальнейшего развития военно-прикладных видов спорта.

В принятом президиумом ЦК ДОСААФ решении ставится задача — резко улучшить оборонную работу, добиться того, чтобы в каждой организации были созданы военно-технические кружки, которые охватили бы учебной не менее 10 процентов всех членов Общества.

Рекомендуется создавать кинолектории с чтением лекций на военно-технические темы, проводить технические конференции и консультации по актуальным вопросам, в том числе по конструированию и эксплуатации микромоторчиков, строительству скоростных

В ПРЕЗИДИУМЕ ЦК ДОСААФ

и радиоуправляемых авиационных моделей, по изучению самолета, вертолета, планера, авиаприборов.

Большое внимание обращается на подготовку, оказание помощи и повышение квалификации общественных инструкторов. С этой целью предлагается проводить с инструкторами методические семинары и показательные занятия, организовать для них консультации специалистов, представить возможность пользоваться учебной литературой, плакатами, диафильмами. Уже в 1959 году должны быть полностью удовлетворены потребности первичных организаций в руководителях военно-технических кружков, курсов и спортивных команд.

В целях поощрения роста квалификации общественных инструкторов и инструкторов клубов ДОСААФ вводятся звания «инструктор 1-го класса» и «инструктор 2-го класса». Им будут вручаться нагрудные знаки.

В текущем году организуется всесоюзный смотр работы клубов ДОСААФ по пропаганде военно-технических знаний. Для поощрения передовых клубов устанавливаются премии: за первое место — 20 тысяч рублей на оборудование клуба и 5 тысяч рублей для награждения активистов памятными подарками, за второе место соответственно — 15 тысяч рублей и 3 тысячи рублей.

Одной из важных задач республиканских, краевых и областных комитетов ДОСААФ является обеспечение в бли-

жайшие два года всех клубов, городских и районных комитетов необходимыми материально-техническими средствами для военно-массовой и пропагандистской работы. Рекомендуется за счет отчислений от членских взносов приобрести и снабдить городские и районные комитеты ДОСААФ фильмоскопами и набором диафильмов, в том числе по парашютной подготовке; клубы, в том числе авиационные, должны получить широкополосные и узкополосные киноаппараты.

В планах издания литературы и плакатов предложено предусмотреть более широкий выпуск пособий по военно-технической тематике. Намечается издание массовыми тиражами методических пособий и плакатов в помощь преподавателям и инструкторам.

Комитеты и клубы ДОСААФ обязаны укреплять постоянные связи с комитетами комсомола, воинскими частями и учебными заведениями, секциями военных наук отделений Всесоюзного общества по распространению научных и политических знаний, организациями Военно-научного общества, комиссиями содействия военкоматам, используя их помощь и вместе с ними организуя пропаганду военно-технических знаний среди трудящихся.

Для улучшения работы первичных организаций Общества в школах, расширения пропаганды военно-технических знаний среди учащихся решено провести в 1959 году всесоюзный смотр школьных авиационных, морских, автомобильных лабораторий моделистов, а также областные выставки творчества школьников-радиолюбителей и моделистов.

СЛОВО ДРУЗЕЙ

На всю жизнь

Д. ГАБОР,

заслуженный мастер спорта

Когда у нас была создана школа парашютистов, я стал ее посещать. Прыжки с парашютом пришли мне по душе, я начал пропагандировать их среди моих товарищей по работе.

В следующем году наше оборонно-спортивное Общество поручило мне организовать первые в стране парашютные кружки. С этой целью мы подо-

брали из разных городов подходящих кандидатов, обучили их и дали им права инструкторов-общественников.

С тех пор я навсегда связал свою жизнь с парашютным спортом. В то время мы фактически начинали с азов. Но зато у наших советских коллег имелся огромный опыт и мы заимствовали его, что явилось для нас большим подспорьем. В результате уже в 1951 году мы смогли приступить к групповым прыжкам с больших высот. Первые прыжки с высоты 3200 и 5300 метров были совершены группой из 7 человек, в состав которой входили такие ныне известные в Венгрии спортсмены, как Е. Тот и Д. Дюлаи.

Высотные прыжки особенно полюбились мне и я сосредоточил на них основное внимание, постепенно стал усложнять их, добиваясь все большей задержки раскрытия парашюта. В 1955 году я уже прыгнул с высоты 6200 м и раскрыл парашют только в 400 м от земли.

Парашютный спорт стал моим любимым делом. Мне приятно сознавать, что он находит огромную поддержку у народного правительства, стал доступным простому человеку. И я делаю все от меня зависящее, чтобы у нас было больше талантливых спортивных молодежи.

г. Будапешт.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ в Венгрии очень молод. В 1949 году в нашей стране была открыта первая школа парашютистов. По сути дела, с этого момента и начинается история венгерского парашютизма. Наше правительство сделало все возможное, чтобы этот вид авиационного спорта в короткое время стал доступным для самых широких слоев населения. И эти труды увенчались успехом. В короткие сроки мы сумели создать свои кадры инструкторов и спортсменов, организовали массовое обучение парашютизму.

Моя спортивная биография как парашютиста началась тоже с 1949 года. Но в авиацию я пришел раньше, в 1945 году. После установления в Венгрии народно-демократического строя в стране повсеместно стал развиваться массовый авиационный спорт. Увлёкся им и я. Будучи механиком-прибористом одного из заводов Будапешта, где и по сей день работают мои родные, я стал осваивать полеты на планере. За несколько лет успел полетать на многих безмоторных аппаратах, освоил рекордные и тренировочные планеры. Но затем моя спортивная биография круто изменилась — я неожиданно для себя самого увлекся парашютным спортом.

СОВЕРШЕНСТВУЕМ МЕТОДИКУ ЛЕТНОГО ОБУЧЕНИЯ

А. ТУРСКОВ,

начальник летной части аэроклуба

ИЗ ГОДА В ГОД в Саратовском аэроклубе повышаются требования к организации учебного процесса и качеству подготовки авиационных специалистов. Наша цель — обеспечить крепкую дисциплину, безаварийность и высокие качественные показатели в учебе. При этом мы особое внимание обращаем на дальнейшее совершенствование мастерства инструкторов.

В работе с инструкторами у нас накоплен некоторый опыт, которым мне хотелось бы поделиться.

Основой годового плана методической работы являются организационно-методические указания ЦК ДОСААФ, директивы, планы аэроклуба по подготовке авиационных спортсменов.

Методическая работа проводится в основном по трем главным направлениям: методические занятия, методические совещания и методические полеты.

Содержание занятий отражает специфику учебно-летной работы. Проводятся они, как правило, в подразделениях, в классах, оборудованных наглядными пособиями. Во время занятий используются конкретные примеры. Анализируя наиболее характерные случаи, руководитель делает определенные выводы, дает практические советы инструкторам.

В процессе занятий внимание слушателей сосредоточивается на наиболее важных и ответственных моментах выполнения задания. Форма проведения занятий — двухсторонняя беседа, в ходе которой руководитель стремится добиться ясного понимания сущности излагаемого вопроса, четкого выполнения того или иного элемента полета. Задача состоит в том, чтобы инструктор умел привить курсантам твердые навыки в принятии правильного решения и научить их четко действовать, особенно если обстановка усложняется.

Большую пользу приносит методические совещания летно-инструкторского и руководящего состава. Собираются они регулярно, в сроки, предусмотренные планом, и охватывают наиболее важные, как правило, общие для всех подразделений вопросы организации летной работы, совершенствования методики обучения курсантов, предупреждения происшествий. В зависимости от содержания рассматриваемого вопроса они проводятся в отряде или летной частью.

Одно из таких совещаний было посвящено обсуждению недостатков в методике обучения курсантов и изысканию путей ее улучшения. Мне пришлось выступить с анализом работы аэроклуба в этой области. Затем слово взял

ли командир звена по подготовке пилотов В. Кириллов и командир звена парашютной подготовки А. Андронов. Тема их выступлений — наземная подготовка курсантов, являющаяся обязательным условием успешного выполнения ими упражнения в воздухе. Командиры звеньев А. Яранцев и Н. Новиков рассказали об основных недостатках, имевших место в методике проведения предварительной подготовки курсантов. Командир отряда А. Великанов говорил о проверке готовности курсанта к выполнению очередного упражнения, методике контрольных полетов с курсантами-пилотами. Инструктор-летчик А. Керхон посвятил свое выступление организации работы курсантов в течение летного дня.

Совещание сделало ряд практических выводов. Так, например, по предложению В. Кириллова и инструктора-летчика Ф. Ляпкина было принято решение спроектировать и изготовить своими силами несколько тренировочных приспособлений, которые могут значительно улучшить условия проведения наземной подготовки курсантов-пилотов. Ценные предложения внесли также Н. Новиков и А. Яранцев.

Все эти предложения направлены к устранению предпосылок летных происшествий. А они имели место и в нашем аэроклубе.

Так, например, один из курсантов-пилотов, выполняя самостоятельный полет в зону, «потерял» аэродром. Его растерянность едва не привела к вынужденной посадке. Только своевременные и решительные меры, принятые руководителем полетов, помогли избежать аварии.

Случай этот был тем более неожиданным, что в аэроклубе уже продолжительное время существует четко разработанная и оправдавшая себя система наблюдения с земли за курсантами, самостоятельно выполняющими полетное задание. Выяснилось, что эта система наблюдения во второй летной группе, к которой принадлежал курсант, нарушалась, а методика обучения курсантов требовала коренного улучшения.

Руководство этой группой возложили на инструктора-летчика А. Керхона. При непосредственной помощи со стороны командира отряда А. Великанова и командира звена А. Яранцева он довольно быстро устранил недостатки и успешно завершил обучение курсантов. Так в преодолении ошибок приобретает опыт, улучшается подготовка курсантов.

Практикуем мы также и методические полеты. Они проводятся со всем

летно-инструкторским составом аэроклуба в период, непосредственно предшествующий началу учебно-летной работы. Перед выполнением очередной задачи или сложного упражнения методические полеты проводятся лишь с теми инструкторами, методика обучения или техника пилотирования которых требуют дополнительной отработки. Эти полеты планируются по подразделениям. К руководству ими привлекается руководящий состав аэроклуба.

Организуется у нас также самостоятельные тренировочные методические полеты инструкторов. В этом случае за самолетом устанавливается непрерывное наблюдение с командного пункта руководителя полетов.

Такой способ проведения методических полетов в комплексе с периодическими контрольными полетами весьма полезен.

Показателен следующий пример. В контрольных полетах по первой задаче у курсантов группы инструктора Д. Мартынова была установлена общая для всех проверенных ошибок в технике пилотирования — низкое выдерживание самолета на взлете. В процессе «вывозки» курсантов ошибка мало проявлялась, но при самостоятельных полетах она могла привести к серьезным происшествиям.

В дальнейшем выяснилось, что эта ошибка является прямым результатом неправильной методики обучения. Инструктор ошибочно считал низкое выдерживание безопасным и даже, как он выразился, «более красивым». На очередном разборе полетов ошибка Мартынова послужила предметом детального разбора со всем летным составом.

Вскоре в аэроклубе устроили проверку, которая показала, что не все летчики владеют навыком правильного показа высот полета. Организованная вслед за этим самостоятельная тренировка летного состава способствовала выработке и закреплению нужного навыка.

Методические полеты практикуются во всех подразделениях аэроклуба и, на наш взгляд, удачно дополняют методические занятия и методические совещания летного состава. Обеспечивается таким образом неразрывность теории и практики.

Проводимая в нашем аэроклубе методическая работа не ограничивается приведенными выше формами. В нее входят также разборы полетов, периодические летно-технические конференции, самостоятельная индивидуальная и групповая разработка учебно-методического материала и другие мероприятия, к которым привлекается весь летно-инструкторский состав.

Прекрасно владеют современной методикой летного обучения, неустанно ее совершенствуют командир отряда А. Великанов, командир звена А. Андронов, инструкторы В. Бошкин, Е. Андронов и другие. Их большой творческий труд способствует выполнению задач, поставленных перед аэроклубом по подготовке авиационных спортсменов.

г. Саратов.

ПОЛЕТЫ НА ЛЕГКИХ ПЛАНЕРАХ

Л. БГАН,
мастер спорта



В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ многие аэроклубы уже получили учебные планеры типов «Пионер» и «Приморец». По своим летно-тактическим данным они предназначены для первоначального обучения курсантов-планеристов. Однако эти аппараты могут быть использованы и для тренировки спортсменов, а также и в качестве планеров-парителей. На них можно с успехом выполнять различные рекордные полеты, в том числе и полеты на дальность по прямой. Об этом наглядно свидетельствует опыт калужских планеристов А. Теплых, Е. Семенова и других товарищей.

В июне 1957 года А. Теплых в полете на легком планере установил всесоюзный рекорд дальности по прямой, равнявшийся 310 км. Прошел год, и его рекорд был превзойден Е. Семеновым, пролетевшим 327 км. Можно привести и ряд других удачных рекордных полетов на легких планерах, некоторые из них были выполнены автором этих строк. Все эти примеры свидетельствуют о больших возможностях, которые можно извлечь при умелом использовании легких планеров.

Имея двухлетний опыт полетов на планере «Пионер», я хотела бы поделиться с читателями журнала «Крылья Родины» некоторыми замечаниями, касающимися ведения ориентировки в полете, а также посадок на выбранные с воздуха площадки. Мне кажется, что эти замечания помогут планеристам методически верно освоить «Пионер» не только как учебный планер, но и как легкий паритель, на котором можно установить ряд новых рекордов.

Программа обучения курсантов-планеристов составляется по принципу постепенного перехода от простого к сложному. После полетов с механического старта переходят к буксировочным полетам за самолетом, после полетов в зону — к парящим полетам на продолжительность, по треугольнику, а затем к полетам на дальность по прямой до намеченного пункта и с возвращением на старт.

Выполняя разрядные нормы, планеристы, начиная со 2-го разряда, обязаны преодолеть в парящем полете расстояние не менее 50 км. Вполне естественно, что при выполнении таких полетов планерист должен уметь вести ориентировку, а если возникнет необходимость, то и произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха в любой части маршрута.

Обычно при парящих полетах метеорологические условия (сравнительно высокая облачность и хорошая видимость) благоприятствуют ведению ориентировки как общей, так и детальной.

При полетах на дальность не следует перегружать внимание спортсмена ведением детальной ориентировки. Она должна вестись лишь таким образом, чтобы планерист в любой момент знал район своего местонахождения. Надо помнить, что парящий полет на дальность лишь в исключительно редких

случаях напоминает прямую линию. Гораздо чаще он похож на какой-то замысловатый узор, нить которого тянется от места старта к намеченной точке финиша. Именно поэтому спортсмену трудно пилотировать планер, стараясь удерживать его в восходящих потоках, и одновременно вести ориентировку.

Исходя из сказанного, спортсмен, готовя тот или иной полет, должен внимательно изучить еще на земле предполагаемый район полета. Наметьте трассу шириной в 10—15 км, он изучает все характерные линейные и площадные ориентиры так, чтобы знать их наизусть.

Очень полезно неоднократно вычерчивать схематические карты с постепенным повышением их точности. Рассчитанная же полетная карта, находящаяся на борту планера, будет служить спортсмену своеобразным боржурналом, где он сможет периодически отмечать свое действительное место.

При прокладке маршрута полета планеристу очень выгодно учитывать линейные ориентиры, идущие вдоль предполагаемого маршрута или параллельно ему. В этом случае, «привязавшись» к линейному ориентиру, спортсмену не трудно выдерживать общее направление полета и вести ориентировку.

Значительно сложнее в штурманском отношении парящие полеты до намеченного пункта, а также с возвращением на старт. В подобных полетах решающее значение приобретает ведение детальной ориентировки, ибо оттого, выйдет ли спортсмен в заданный пункт или нет, зависит конечный успех.

К сказанному следует добавить, что на протяжении всего полета планерист должен слить карту с местностью и, по возможности придерживаясь намеченного пути, всегда точно знать свое местонахождение.

В своем рекордном полете до намеченного пункта, в котором было открыто 65 км, пилотируя планер от облака к облаку, от потока к потоку, я ни на секунду не теряла из виду ориентиры, лежащие на линии пути в любом месте маршрута, точно знала, сколько километров пролетела и сколько осталось до финиша. Уходя в сторону от линии пути, я все время делала соответствующие поправки и меняла курс, но на протяжении всего полета постоянно и точно определяла пункты, над которыми пролетала.

В практике полетов на планерах нередко случается, когда спортсмен попадает в район, где перестает «держаться». Подыскивая в таком районе поток, он теряет высоту. Выполняя все виды парящих полетов, планерист должен строго придерживаться правила: снизившись до высоты 400—300 м, не следует пытаться «выпариваться», а надо подыскивать наиболее удобную площадку и производить посадку. Лучше организовать еще один полет с аэродрома базирования, чем испортить дело посадкой на насроко выбранную с небольшо-

шой высоты площадку. При такой посадке расчет, как правило, бывает неудовлетворительным, что может привести даже к поломке планера.

На любом этапе маршрута планерист должен следить за землей и присматриваться к проплывающим под ним полям, лугам, пахоте, всегда находясь в готовности принять решение о посадке. Такое решение является плодом объективной оценки метеорологической и тактической обстановки парящего полета.

Во всех случаях расчет на посадку производят против ветра. Однако отклониться от этого правила может заставить наличие на выбранной площадке (пахота, огород и пр.) глубоких борозд, проходящих не в плоскости ветра. В таких случаях посадка производится вдоль борозд с боковым ветром. Если же ветер превышает 10 м/сек, то надо выбирать такую площадку, чтобы садиться только против ветра.

Когда подходы изобилуют препятствиями, расчет выполняют с некоторым запасом высоты. Наличие на планере интерцепторов и умение планериста «скользить» обеспечат посадку в точке, выбранной при расчете.

Выбирая площадку, предпочтение следует отдавать скошенному лугу перед пахотой, пахоте — перед засеянным полем, полю — перед огородами и т. д. В случае отсутствия нужных площадок посадка может быть сделана на кустарник, а иногда и на лес. Выравнивание планера выполняется так, чтобы в момент касания посевов, кустарника или верхушек деревьев угол планирования соответствовал углу парашютирования. Верхушки деревьев, кустарника, посевов при производстве посадки принимаются за землю.

Я умышленно коснулась особого случая в полете — посадки планера на лес, кустарник или посевы, чтобы показать молодым планеристам, что и такие посадки возможны. Однако подобные случаи очень редки. Как правило, планеристы выбирают для посадки площадки, обеспечивающие взлет с них аэропоезда.

После посадки на выбранную с воздуха площадку планерист внимательно исследует ее и лишь затем принимает решение о вызове самолета-буксировщика. Если площадка непригодна для приемки самолета, то не遠далеке подыскивается другая, куда и перетаскивается планер. В крайнем случае планер разбирается и транспортируется на автомашине к месту базирования.

Можно с уверенностью сказать, что отработка спортсменами-планеристами ведения ориентировки в тренировочных полетах, а также посадки на выбранные с воздуха площадки позволит выявить сотни новых претендентов на установление планерных рекордов в полетах на дальность по прямой, до намеченного пункта и с возвращением на старт. Этим делом надо заняться во всех планерных звеньях аэроклубов.

БУДЕМ РАБОТАТЬ ЕЩЕ ЛУЧШЕ

В. ЛЕЩЕНКО,

начальник авиационно-спортивного клуба

НЕДАВНО во Львовском областном авиаспортивном клубе были подведены итоги работы за истекший 1958 год. Они показывают, что мы добились неплохих результатов.

Повысилось мастерство наших планеристов, парашютистов и авиамоделлистов. Более действенной стала в области пропаганда авиационных знаний, немало юношей и девушек решили стать авиационными спортсменами.

В этом отношении большую пользу принесла Всесоюзная спартакиада по военно-прикладным видам спорта, посвященная 40-летию ВЛКСМ.

Много и продуктивно потрудились планеристы. За летный сезон они неплохо освоили парящие полеты при запуске с автостарта. Ими налетано свыше 35 часов только в парящих условиях. Примечательно, что продолжительность отдельных полетов нередко достигала трех часов, а выигрыш высоты составлял свыше 2000 метров. Если учесть, что планерный коллектив нашего клуба очень молод и фактически только становится на ноги, то достигнутые результаты вполне удовлетворяют нас.

Мы приступили к освоению и других видов полетов на планере «Пионер» — на бусире за самолетом Як-12, маршрутных перелетов, а также начали выполнять некоторые фигуры высшего пилотажа.

19 спортсменов освоили полеты с автостарта и выполнили нормы 3-го разряда. Ряд первичных организаций Общества организовал планерные кружки и приобрел БРО-11. В этом, прежде всего, заслуга наших инструкторов-общественников А. Дурнова, Ю. Ищенко, Б. Стрельникова, Л. Левицкой и других.

С большим успехом прошли в области планерные соревнования, длившиеся 6 дней. В них участвовало 26 спортсменов, летавших на «Пионере» и МАК-15. Разыгрывалось три упражнения: полет на точность взлета, расчета и посадки, выигрыш высоты и продолжительность парения и полет в заранее намеченный пункт на расстоянии 25 км с возвращением на старт.

По первым двум упражнениям победу одержал Н. Завалишин. Он парил 1 час 23 минуты и достиг высоты 1600 м. Второе место занял Б. Стрельников, третье — А. Дурнов.

Хороших результатов достигли и парашютисты, выполнявшие 3113 прыжков. В городе и области возникло 40 новых парашютных кружков. В 10 районах были подготовлены группы парашютистов. Теоретическое обучение они прошли у себя на местах, а прыжки выполняли с аэростата на аэродроме клуба.

Мы поддерживаем и всячески укрепляем связь с ведомствами, располагающими авиационной техникой. Благодаря этому мы сумели в прошлом году под-

готовить 52 спортсмена третьего, 17—второго и 6—первого разряда.

Впервые команда львовских парашютистов участвовала в республиканских соревнованиях.

Не отстали от своих товарищей по спорту и авиамоделлисты. Успешные выступления наших авиамоделлистов начались в самом начале года. На заочных республиканских соревнованиях по скоростным кордовым моделям, посвященным 40-й годовщине Советской Армии, львовские спортсмены завоевали первое место. Команда Львова стала победительницей также на межобластных соревнованиях, проводившихся в Ровно. Первенствовали мы и по западной зоне Украины. Однако на республиканских соревнованиях мы выступили ниже своих возможностей, заняли второе место и уступили переходящий кубок харьковчанам.

Но зато наши спортсмены установили три новых авиамоделльных рекорда Украины; В. Запашный стал чемпионом СССР по резиномоторным моделям и выполнил норму мастера, а Ю. Неградов на всесоюзных стартах завоевал второе место по моделям планеров.

1958 год кончился для нас успешно. Но мы не успокаиваемся на достигнутом, знаем, что у нас еще много возможностей, выявление которых позволит значительно улучшить работу. Мы ищем их и уверены, что новый год принесет нам новые достижения.

г. Львов.

С НОВОЙ ЭНЕРГИЕЙ

В МИНУВШЕМ ГОДУ хорошо потрудились коллектив Центрального аэроклуба ДОСААФ Белорусской ССР, досрочно выполнив план летной подготовки.

Высокие показатели достигнуты коммунистами парашютного звена М. Шаповым, В. Урбановичем, Д. Бредихиным. Под их руководством спортсмены совершили 4070 прыжков. Установлено 2 всесоюзных (они же и мировые) и 3 республиканских рекорда. 8 спортсменов выполнили нормы мастера спорта.

Спортсмены-планеристы аэроклуба заняли 1-е место в республиканских соревнованиях и завоевали переходящий кубок республиканского комитета ДОСААФ Белоруссии. Чемпионом БССР по планерному спорту стал спортсмен клуба мастер спорта А. Быков.

Есть чем порадовать Родину и спортсменам-летчикам. Отлично подготовили группы спортсменов инструкторы-летчики М. Опацкий, В. Галенчик, А. Кондавина.

Летчик аэроклуба А. Ковширков в этом году вновь стал чемпионом Белоруссии по самолетному спорту.

Воодушевленный величием программы коммунистического строительства в нашей стране, намеченной в тезисах доклада товарища Н. С. Хрущева на XXI съезде партии, коллектив аэроклуба в новом учебном году будет работать с еще большей энергией. В настоящее время аэроклуб пополнился молодыми курсантами, будущими спортсменами-пилотами, планеристами, парашютистами. Все они настойчиво овладевают летными знаниями. В этом им помогают преподаватели П. Малиновский, В. Комлева, У. Эфроимский.

А. КРЕМЕР

г. Минск.



Летчики-спортсмены Калининского аэроклуба постоянно тренируются, повышая свое мастерство. На снимке: чемпион аэроклуба по самолетному спорту 1958 года А. Лушников (слева), первоазыричник М. Прокопич и мастер спорта Б. Знаменский за разбором группового пилотажа.

Фото Н. Чамова (ТАСС)

Наше общее дело

П. ЛУКАШИН,
генерал-лейтенант, член Военного Совета
Прикарпатского военного округа

СОВЕТСКИЙ НАРОД и его героическую армию связывают кровные, нерушимые узы дружбы. Духовное родство, морально-политическое единство армии и народа являются одним из решающих условий непобедимости Вооруженных Сил нашего социалистического государства. Это нашло особенно яркое проявление в годы Великой Отечественной войны. Труженики тыла делали все для того, чтобы обеспечить свою армию боевой техникой, оружием, продовольствием и обмундированием. Советские воины, окруженные всенародной заботой, показали беззаветную преданность родному народу, несокрушимую стойкость и мужество в борьбе с врагом. Руководимые Коммунистической партией советские Вооруженные Силы с честью оправдали доверие своего народа. В жестоких боях с немецко-фашистскими захватчиками они отстояли свободу и независимость любимой Родины, избавили народы многих стран от фашистского рабства.

В послевоенный период дружба народа с армией служит важнейшим источником ее успехов в боевой и политической подготовке, повышении боеготовности. Советские воины тысячами нитей связаны с миллионными массами трудящихся.

Октябрьский Пленум ЦК КПСС обязал еще более укрепить связи воинских частей с местными партийными и советскими органами, с предприятиями и колхозами. Выполняя решения Пленума, в Прикарпатском военном округе используют различные формы работы. Широко практикуются встречи личного состава частей и подразделений с передовиками производства, проведение совместных вечеров, массово-политических, культурных и спортивных мероприятий. Эти встречи ярко демонстрируют нерушимое единство армии и народа.

Прочные связи установились у летчиков подразделения майора Калинина с колхозниками сельхозартели имени Сталина, Куликовского района, Львовской области. Колхозники побывали в гостях у авиаторов, рассказали о достигнутых успехах. Доходы сельхозартели неуклонно растут и составляют почти 5 миллионов рублей в год. Колхоз приобрел 11 тракторов, 4 зерновых комбайна, 1 свеклокомбайн, 2 льноуборочные машины.

В свою очередь, колхоз посетили авиаторы. Они организовали кружки по изучению авиационной техники, стрелкового дела и радио, которыми руководят офицеры Куленин, Домбровский и Солдановский. Летчики, техники, механики воочию убедились, как благодаря повседневной заботе Коммунистической партии крепнет и развивается

сельское хозяйство, повышается благосостояние тружеников села. Это вызвало у воинов стремление еще лучше выполнять свой почетный долг перед Родиной.

Представители личного состава того же подразделения нередко бывают желанными гостями у рабочих и служащих троллейбусно-трамвайного управления города Львова. Здесь авиаторы проводят занятия в кружках, где молодежь изучает авиационные двигатели и радиодело.

Расширение связей воинских частей с местными партийными и советскими организациями, предприятиями и колхозами способствует воспитанию наших воинов в духе дружбы народов СССР, в духе преданности Советской Родине.

В пропаганде авиационных знаний среди трудящихся деятельное участие принимают Герой Советского Союза Харламов, Ержевич, Колесников, Мироненко и другие офицеры-авиаторы. Они выступают на предприятиях и в колхозах с лекциями и докладами. Для молодежи систематически демонстрируются военно-учебные фильмы. Все чаще практикуются вечера допризывников. Отличники знакомят будущих воинов с армейской жизнью, прививают им любовь к авиационным профессиям.

Воины нашего округа и, в частности, авиаторы помогли подготовить отчетно-выборные собрания во многих первичных организациях ДОСААФ, способствовали созданию 15 новых организаций Общества на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях, наладили работу кружков, особенно парашютных.

Хороших результатов добился капитан Шелепов — руководитель парашютного кружка в одном из медицинских училищ. Наряду со студентами тт. Тараном, Рыковой, Цыла и другими занятия охотно посещали и преподаватели, в частности тов. Адлер. Они успешно совершили первые прыжки. После этого интерес к парашютному возрос еще более, и в училище была организована новая группа.

Кружки создаются и при авиачастях. Так, 35 парашютистов подготовлено в части, где секретарем партийной организации майор Крупник. В другом гарнизоне создано несколько кружков, в которых под руководством офицеров Зайцева, Дармавы и Перкаля основами парашютного овладели 160 студентов университета и медицинского института. Каждый из них уже испытал радость плавного спуска под куполом парашюта. Умело воспитывают начинающих парашютистов также мастер спорта капитан Бондарчук и майор Калашников.

Прочную связь установили авиаторы со спортсменами-парашютистами города Львова. Для нужд авиационно-спортив-

ВОИНЫ-АВИАТОРЫ КРЕПЯТ СВЯЗИ С ОРГАНИЗАЦИЯМИ ДОСААФ

ного клуба регулярно выделяются самолеты Як-12, Ан-2, Ли-2 и вертолет Ми-4.

Летчики регулярно проводят в клубе занятия и тренировки со спортсменами и постоянным составом. Плодотворно поработали здесь офицеры Иванов, Булгаков и другие. Получая разностороннюю подготовку, только в минувшем году 18 спортсменов Львова выполнили нормы 2-го разряда. Многие сделано и для развития массового парашютизма. Первые парашютные прыжки совершили две тысячи молодых патриотов.

В ДОСААФ при помощи летчиков воспитано немало умелых парашютистов. Так, Игорь Андрущенко — формовщик Львовского завода автопогрузчиков — совершил уже 78 прыжков. Спорт смелых крепко полюбил Александр Артемов — токарь арматурного завода. На его счету 35 прыжков. Умелыми парашютистами стали демобилизованные воины Анатолий Никонович, Владимир Черкасов, Владимир Молозин. Студентки Александра Пигалева и Ирина Финакова имеют почти по 30 прыжков каждая.

Плодотворно работают в оборонном Обществе офицеры запаса. Они помогают молодежи приобретать военные знания. Большой похвалы заслуживают бывалые авиаторы тт. Ермоленко, Якимов, Михасев, подготовившие в авиационно-спортивном клубе сотни парашютистов.

Способствуя развитию авиационного спорта, классные летчики авиаподразделения регулярно проводят теоретические занятия на Ровенской планерной станции, передают молодежи свои знания, демонстрируют авиационную технику. На ряде предприятий и в клубах по инициативе авиаторов организованы кружки авиамоделлистов. Одним из таких кружков успешно руководит опытный летчик офицер Жаров.

Авиаторы нашего округа оказывают всестороннюю помощь Львовскому авиаспортивклубу. Силами воинов сооружается кортотроп. За последние два года для спортивных нужд из частей передано несколько автоцистерн, более сорока парашютов, много лакокрасочных материалов. Организации ДОСААФ получили в подарок 2 тысячи книг по различным вопросам авиации, около 700 комплектов учебных схем и наглядных пособий.

Все это только начало большой работы, которую мы обязаны проводить в массах трудящихся. Разумеется, большая роль должна принадлежать и самим организациям ДОСААФ. От инициативы их руководителей и активистов во многом зависит успех деятельности воинов в патристическом Обществе. Расширение связей Советской Армии с массами трудящихся служит нашему общему делу — дальнейшему укреплению обороноспособности социалистической Родины.

УСПЕШНОЕ НАЧАЛО

ЛЕТОМ ПРОШЛОГО ГОДА на улицах нашего города появились красочные афиши. В них сообщалось о проведении авиационной массовки, в программу которой входили полеты планеристов, показательные прыжки с парашютами и городские соревнования по парашютному спорту. На массовку собралось несколько тысяч человек. Все обширное поле в районе деревни Чемерна заполнили празднично одетые горожане и колхозники.

Фигуры высшего пилотажа продемонстрировал начальник Брянского аэроклуба А. Лагерева. Полет на планере совершил общественный инструктор слесарь тонкосуконной фабрики имени Коминтерна Евгений Векшин. Приземлившись, он провел беседу о развитии планерного спорта в стране, ознакомил собравшихся с устройством и тактико-техническими данными планера БРО-11. В числе других в прыжках с парашютом приняли участие маляр ремонтно-строительной конторы спортсмен 1-го разряда Николай Демидов, главный инженер кирпичного завода Евгений Полещук и другие.

Авиационный праздник, который мы здесь кратко описали, стал уже в нашем городе традиционным. Клинцовская молодежь любит спорт сильных, смелых и мужественных и горячо им увлекается. Об этом свидетельствует увеличение количества авиационных кружков, успехи, достигнутые нашими парашютистами и авиамоделистами.

Так, например, на областных парашютных соревнованиях, состоявшихся в Брянске, команда Клинецов в составе Николая Демидова, слесаря модельного цеха завода имени М. И. Калинина Олега Кудленка и наборщика Льва Зильбермана заняла третье место. Хвалиться особенно не приходится. Но ведь это первые соревнования, в которых наши спортсмены участвовали. Можно надеяться, что в дальнейшем показатели будут более высокими. Главное, конечно, не в месте, занятом на соревнованиях, а все в большей массовости этого вида спорта.

Начали мы, как это и должно было быть, с подготовки общественных инструкторов. В этом деле нам крепко помог Брянский аэроклуб и, прежде всего, его инструкторы Иван Лагуткин, мастера спорта Анатолий Ершов и Николай Некрасов. Затем один за другим стали создаваться кружки на заводах, фабриках, в средних учебных заведениях, школах. За три года в кружках было подготовлено и совершило прыжки около 400 человек. Регулярно проходят занятия в текстильном техникуме, педагогическом училище, в 1-й,

3-й и 4-й школах. С самой положительной стороны зарекомендовали себя общественные инструкторы Олег Кудленок, ведущий кружок на механическом заводе имени М. И. Калинина, мастер смены слесарно-сборочного цеха первого разряда Владимир Будяк, руководитель кружка на механическом заводе Министерства сельского хозяйства РСФСР.

Чем больше появлялось кружков, тем большими становились возможности по совершенствованию мастерства парашютистов. За последний год в городе подготовлено 16 парашютистов-разрядников, в том числе два спортсмена первого разряда и четыре — второго разряда.

Большой популярностью пользуется в Клинцах и планерный спорт. Начало было положено тем, что председатель исполкома горсовета Г. Люсин собрал руководителей промышленных предприятий и обратился к ним с просьбой выделить средства для приобретения планеров. Первыми охотно откликнулись директор фабрики имени Коминтерна Н. Ильин и директор швейной фабрики Н. Павалеев, активный член оборонного Общества, бывший летчик. Общественными инструкторами стали слесарь фабрики имени Коминтерна Евгений Векшин, работница швейной фабрики Рая Ковалевская и Евгений Полещук, прошедшие необходимую подготовку при Брянском аэроклубе.

Организованные вскоре кружки стали пополняться рабочей молодежью, а также учащимися. Занятия проходят по выходным дням. Объясняется это тем, что работа на предприятиях ведется посменно, поэтому в другие дни, кроме воскресенья, собрать кружки не представляется возможным.

Планеры БРО-11, как известно, одноместные, следовательно, каждый слушатель кружка пробегки и подлеты совершает самостоятельно. Инструктор не может контролировать полет, а лишь впоследствии указывает на те или иные недостатки. В связи с этим исключительное внимание уделяется у нас наземной подготовке. Во время занятий в кружках поддерживается строжайшая дисциплина, не допускаются посторонние разговоры, опаздывание. Это приносит результаты. Большинство молодых планеристов хорошо успевает, получает отличные оценки как по теории, так и в практике.

Во время авиационного праздника в 1958 году выпускники планерного кружка при фабрике имени Коминтерна приняли участие в соревнованиях на дальность полета, точность полета по ориентиру и на лучшее приземление.

Хороших результатов добились сварщик Геннадий Сотов, десятиклассники Владимир Ковехов и Лидия Лошкарева.

До настоящего момента у нас было два планерных кружка. Сейчас организован новый кружок на фабрике имени В. И. Ленина. Руководит им общественный инструктор слесарь Иван Савченко.

Значительных успехов достигли авиамоделисты города. Если два года назад имелся кружок лишь при Доме пионеров, то теперь авиамоделейные кружки работают в ряде школ, а также при первичных организациях предприятий. На областных авиамоделейных соревнованиях команда клинцовских авиамоделистов заняла первое место по парящим моделям планеров.

Таковы положительные стороны нашей работы. Однако нам не хотелось бы закрывать глаза и на недостатки. Тяга молодежи к авиационному спорту очень большая, а удовлетворить ее мы не можем. Сколько у нас желающих стать парашютистами! Но что можно сделать, если самолеты прилетают к нам раз в год. Немалые трудности встречаются в работе планерных кружков. Летное поле находится далеко за городом. И каждый раз, как только предстоит занятие, приходится разбирать планеры, грузить их на машину, затем снова на месте собирать. Все это приводит к тому, что планеры быстро изнашиваются. К тому же хотелось бы иметь, кроме БРО-11, и другие, более совершенные планеры. Вполне назрел вопрос об организации в Клинцах планерной станции. В этом нам должны помочь как областной комитет, так и Центральный комитет ДОСААФ.

Готовясь к XXI съезду Коммунистической партии Советского Союза, наши авиационные спортсмены обязуются улучшить свою работу, создать новые кружки авиамоделистов, парашютистов и планеристов, привлечь в свои ряды как можно больше рабочей и учащейся молодежи.

В. СЛЕПЦОВ,
председатель городского
комитета ДОСААФ,
Е. ВЕКШИН,
общественный инструктор

г. Кли н ц ы.



Занятие кружка планеристов при Клинцовской суконной фабрике имени Коминтерна. Слева направо: А. Зайцев, А. Сарафанников, А. Драников, В. Шепцов, инструктор-общественник Е. Векшин и В. Ершов.

Фото Ю. Львова

ПАРАШЮТНЫЕ ПРЫЖКИ С АЭРОСТАТА

ОРГАНИЗАЦИЯ
СОРЕВНОВАНИЙ

Г. ПОЖАРОВ,
мастер спорта

ЕЩЕ НЕДАВНО, когда заходил разговор о соревнованиях в прыжках с парашютом на точность приземления из гондолы привязного аэростата, многие, в том числе и весьма опытные спортсмены, иронически улыбались.

В самом деле: не странно ли соревноваться в прыжках на точность приземления, если прыгаешь с привязного аэростата, лебедка которого стоит на одном месте, а аэростат поднимается на определенную высоту, ограниченную тросом? На первый взгляд может показаться, что в этих условиях все парашютисты будут приземляться в одном и том же месте и поэтому ни о каком соревновании не может быть и речи.

Однако такой взгляд ошибочен. Практика показала, что соревноваться в таких прыжках можно, и при правильной организации соревнований они будут очень интересными.

Можно соревноваться в прыжках с принудительным стаскиванием чехла с купола, с ручным раскрытием парашюта, днем, ночью, с небольшими задержками, с различными выкладками и, наконец, с выполнением комплекса разнообразных военно-прикладных упражнений.

Нам хочется поделиться своим опытом организации соревнований по прыжкам с парашютом из гондолы привязного аэростата и узнать мнение об этом работников авиационно-спортивных клубов.

Практика показала, что есть целый ряд вопросов, которые вызывают различное толкование членов судейских коллегий, не говоря уж об участниках соревнований. Как, например, понимать «правильное отделение от гондолы аэростата»? За правильное отделение парашютисту начисляется 25 очков. А в каком из документов, регламентирующих подготовку парашютистов, этот вопрос изложен достаточно подробно? Какие ошибки следует отнести к незначительным нарушениям и все ли грубые ошибки перечислены в положении?

Ответить на эти серьезные вопросы можно только подробно описав все элементы прыжка. Начнем с правильного отделения парашютистов от гондолы привязного аэростата.

По команде пилота-аэронавта (который, кстати сказать, является на соревнованиях единственным судьей в гондоле аэростата) «Очередной, приготовиться к прыжку!» парашютист, сидящий около двери, встает обеими ногами на порожок гондолы и громко отвечает: «Есть приготовиться!». При этом

запястье правой руки он кладет на кольцо запасного парашюта, а левую руку, для поддержания равновесия, — на борт гондолы. В этот момент ноги парашютиста должны быть соединены вместе и слегка согнуты в коленях, а носки находятся на уровне переднего обреза порожка гондолы. Заняв указанное положение, парашютист докладывает: «К прыжку готов!».

По команде «Поехали» парашютист громко повторяет «Есть пошел!», переносит левую руку с борта гондолы на запасный парашют, крепко прижимает его к себе обеими руками и легким толчком отделяется от гондолы. Прыгать надо ногами вниз, «солдатиком», немного наклоня корпус вперед.

Если на рабочей высоте ветер сильно раскачивает гондолу, парашютисту для сохранения устойчивости следует разрешить браться за борт гондолы обеими руками. В этом случае судья не должен снижать оценку участнику соревнований.

Разобрав вопрос о правильном отделении, перечислим недостатки, относящиеся к его незначительным нарушениям, за которые оценка снижается до 15 очков. К таким недостаткам относятся, прежде всего, неповторение команды, неправильное положение ног на порожке гондолы, запоздалый перенос левой руки (или обеих рук) на запасный парашют, незначительные боковые наклоны корпуса при отделении от гондолы, несколько резкий или, наоборот, недостаточный толчок при отделении.

К числу грубых нарушений относятся: захват руками в момент отделения борта гондолы, отделение вниз головой, сползание без толчка, то есть «юзом», слишком резкий толчок и отделение далеко вперед, с переходом в падение на спине, прыжки с неправильным положением рук (не на запасном парашюте), а также с неправильным положением тела и ног в момент раскрытия парашюта. Такие нарушения ведут к тому, что за отделение от гондолы участник соревнования получает самую низкую оценку — ноль очков.

Следует напомнить об особой ответственности судьи в гондоле. Контроль за правильностью его оценок со стороны старшего судьи и главного судьи соревнований очень затруднен. Он может осуществляться только минимально — путем наблюдения через оптические приборы. Поэтому пилот, исполняющий обязанности судьи в гондоле, должен быть совершенно объективным. Можно предложить и такое решение: главный судья назначает несколько судей из числа инструкторов-летчиков,

причем первый инструктор-летчик судит спортсменов второго и наоборот.

Теперь разберем такой важнейший элемент прыжка, как приземление. И здесь много вопросов, которые могут вызвать разногласия при оценке результатов. Например, следует ли снижать оценку парашютисту, который при приземлении незначительно расставит ноги, скажем, на 10 см? А как быть в том случае, если, приземлившись, парашютист свалится вперед, на запасный парашют? Мы считаем, что такое приземление не должно снижать оценки.

Другое дело, когда спортсмен приземляется недоразвернувшись в нужную сторону, или боком. Это существенная ошибка, как и приземление со слишком вынесенными вперед или, наоборот, слишком подогнутыми ногами. Такие ошибки вызывают необходимость снижения оценки за приземление до 15 очков.

Приземление с широко расставленными ногами, как это иногда делают спортсмены, желающие любым способом «подтянуться» поближе к центру мишени, или приземление спиной к кресту, безусловно, являются грубыми ошибками. За такое приземление спортсмен получает ноль очков.

Оценка точности приземления, сборка парашюта, прыжки с ручным раскрытием, оценка результатов наземных упражнений, по нашему мнению, разработаны с достаточной полнотой и тут никаких неясностей у судейского аппарата быть не может.

На соревнованиях, когда очередность прыжка определяется жеребьевкой, невозможно сохранить основной принцип посадки и выброски парашютистов из гондолы привязного аэростата, определяемый весовыми данными спортсменов. Как известно, при тренировочных прыжках, во избежание сходжения парашютистов в воздухе, первым прыгает спортсмен, обладающий наибольшим весом, а последним — самый легкий. Поэтому на соревнованиях инструктор-пилот должен хорошо знать вес каждого участника и в соответствии с этим регулировать интервалы между прыжками. Эти интервалы могут колебаться от 3 до 5 секунд.

Очередность прыжка имеет большое значение: она влияет на точность приземления. Это происходит потому, что при полной загрузке гондолы прогиб троса будет гораздо больше и аэростат уйдет дальше от лебедки. Когда же в гондоле остается последний спортсмен, то аэростат возвращается к лебедке и часто становится почти вертикально над ней. Если же еще учесть, что на провис троса влияют ветер, давление воздуха и размер подъемной силы аэростата, то становится совершенно очевидным, какое важное значение имеет правильный выбор места расположения мишени.

Поэтому необходимо уделить большое внимание пристрелочным прыжкам. Они проводятся непосредственно перед началом соревнований. Нельзя ограничиваться одним пристрелочным прыжком. В зависимости от состояния погоды надо провести от 4 до 8 пристрелочных прыжков, используя парашюты с различными куполами — круглым, квадратным, цельным и т. д. При-

ТРЕНИРОВАТЬСЯ КРУГЛЫЙ ГОД!

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ДОБИТЬСЯ высоких спортивных результатов, необходима тщательная и систематическая тренировка. «Сезонные» тренировки не обеспечивают постоянного поддержания хорошей спортивной формы и стабильности достижений.

Это бесспорное положение, целиком относящееся и к парашютному спорту, полностью подтверждается опытом наших лучших парашютистов и спортивных коллективов. Их опыт свидетельствует о том, что занятия парашютным спортом, подготовка к соревнованиям, а также и установление новых рекордов должны базироваться на круглогодичной тренировке.

Конечно, в отличие от многих других видов спорта организация круглогодичной тренировки в прыжках с парашютом является более сложным делом. Парашютные прыжки в значительной степени связаны с погодой, состоянием летного поля и временем суток, а организация тренировочных прыжков, либо прыжков на попытку установления рекорда во многом зависит от скорости ветра, величины и высоты облачности и ряда других причин.

В силу этого во многих аэроклубах, в том числе даже в наиболее крупных, уже с осени обычно наблюдается спад парашютно-спортивной работы. При этом зачастую прекращаются не только прыжки, но и все прочие занятия со спортсменами. Парашютисты ожидают наступления более теплых дней. Лишь весной начинается «раскачка»: сдаются зачеты, иногда проводятся занятия на тренажерах и затем приступают к прыжкам.

Такая практика совершенно неправильна. Спортсмены-парашютисты должны тренироваться круглый год, не снижая темпов и в зимние месяцы. Для того чтобы убедиться в реальной возможности организации такой тренировки, достаточно вспомнить, что все соревнования по парашютному спорту, начиная с внутриклубных, а также проводимые по программе 3, 2 и 1-го разрядов и по программе мастеров, помимо прыжков с парашютом, включают и военно-прикладные упражнения — бег, подтягивание на перекладине, метание гранаты, стрельбу из малокалиберной винтовки. Каждое из этих упражнений дает зачетные очки.

Если по каким-либо причинам не представляется возможности проводить

Ю. АРХАНГЕЛЬСКИЙ,
председатель Всесоюзной
парашютной секции,
мастер спорта

в любое время тренировочные прыжки с парашютом, то всегда можно наладить систематическую тренировку в наземных упражнениях. Опыт Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи, посвященной 40-летию комсомола, показал, какое большое значение для достижения общего успеха имела победа, достигнутая спортсменом в выполнении наземных упражнений. Таким образом, недооценивать значение систематической тренировки в этих упражнениях никак нельзя.

Особенно важно, что для организации такой тренировки не требуется сколько-нибудь значительных расходов и затрат денежных средств. Ведь всюду можно проводить кроссы на 2—5 км для мужчин и 500—1000 м для женщин, лыжные переходы по пересеченной местности, метание гранаты, подтягивание на перекладине, а также стрельбу из малокалиберной винтовки или духового ружья.

Следует подчеркнуть, что для парашютиста совершенно необходимым упражнением является подтягивание на перекладине: этот комплекс движений — основной при выполнении любого прыжка на точность приземления. Поэтому подтягивание на перекладине служит хорошей тренировкой не только непосредственно к тем или иным соревнованиям. Оно позволяет повысить общее физическое развитие спортсмена-парашютиста, дает ему силу и выносливость, столь необходимые при выполнении прыжков на точность приземления и с задержкой раскрытия парашюта.

Но круглогодичная тренировка не может ограничиться только перечисленными выше упражнениями. Для спортсмена-парашютиста любой квалификации крайне необходимо последовательно и регулярно отрабатывать все элементы прыжка, начиная от посадки в самолет и вплоть до приземления. Эта тренировка может проводиться не только на материальной части, но на макетах и тренажерах.

Обычно такую комплексную тренировку проводят парашютисты, участвующие в воздушных парадах в Тушине.

Как правило, любая утренняя физзарядка в этой группе заканчивается упражнениями в подтягивании на перекладине. Спортсмены ежедневно тренируются на подвесной системе, отрабатывая выполнение разворотов, элементы управления круглым и квадратным куполами, освобождение от подвесной системы. По несколько раз производится посадка в самолет всей группой, отрабатывается изготовка группы к прыжку, отделение от самолета с заданным интервалом, правильность толчка и положения тела в момент отделения. Регулярно проводятся пробежки, кроссы, занятия по плаванию, а также имитация приземления.

Такая разносторонняя и систематическая подготовка позволяет успешно проводить тренировочные прыжки на репетициях и прыжки на парадах.

Совершенно необходимо, чтобы аналогичные занятия проводились в кружках и аэроклубах в течение всего года.

Само собой разумеется, что там, где имеются достаточные материальные возможности, следует проводить в течение всего года и тренировочные прыжки с самолета или аэростата. Это, конечно, лучшая форма подготовки спортсмена-парашютиста. Особенно хорошо, когда в такие тренировочные прыжки вносится элемент соревнования. Это помогает выработке волевых качеств, стремления к достижению высоких спортивных результатов, повышает чувство коллективной ответственности за успех команды.

Для того чтобы добиться этого, следует всех участников прыжков разделить на группы по 3—5 человек в каждой. При этом оцениваются результаты по точности, кучности приземления и другим элементам прыжка, достигнутые не только всей группой, но и каждым участником в отдельности. Такая организация тренировочных прыжков позволяет спортсменам-парашютистам морально подготовиться к соревнованиям, делает прыжки более интересными и содержательными, создает предпосылки к выработке навыков судейства.

Круглогодичная тренировка — непременное условие спортивного совершенствования. Она облегчает работу по проведению рекордных прыжков с парашютом, позволяет экономить средства и время для подготовки и установления новых рекордов.

Наши спортсмены-парашютисты должны тренироваться круглый год!

стрелку следует повторять при каждом резком изменении погоды. Иногда после такой повторной пристрелки мишень приходится переносить на новое место.

Для того чтобы развивать у спортсменов выносливость, умение распределять свои силы, а также, чтобы создать большую заинтересованность соревнованиями, прыжки целесообразно сочетать с выполнением комплекса наземных упражнений. Например, в первый день соревнований провести кросс,

два прыжка и стрельбу. На второй день — подтягивание на перекладине, два прыжка и метание гранаты.

Особое внимание следует обратить на серьезную тренировку по комплексу наземных упражнений.

По нашему мнению, в процессе подготовки к соревнованиям каждый участник должен получить возможность совершить не менее 10—20 прыжков с парашютом. Что касается тренировки по комплексу наземных упражнений, то она должна продолжаться еже-

дневно не менее месяца. Тренироваться следует в беге по пересеченной местности, подтягивании на перекладине, метании гранаты и стрельбе из малокалиберной винтовки.

Нет сомнения в том, что в ближайшем будущем соревнования в прыжках с парашютом из гондолы привязного аэростата найдут самое широкое распространение среди молодежи. Успех этих соревнований во многом будет зависеть от их адекватной, правильной организации.

ТАЛАНТЛИВЫЙ АВИАМОДЕЛИСТ



МАСТЕР СПОРТА И. ИВАННИКОВ
ЗАВОЕВАЛ ПРИЗ ИМЕНИ
К. Э. ЦИОЛКОВСКОГО

Однако пытливого конструктора привлекали в «малой авиации» большие скорости, и с 1953 года он начинает строить кордовые модели с реактивными двигателями. Реконструировал имевшийся в распоряжении моделестов реактивный пульсирующий двигатель, Иванников установил его на модель, которую впервые запустил в 1953 году на Всесоюзных соревнованиях. Его миниатюрный реактивный самолет тогда летал со скоростью 200 км/час. Это было только начало.

Из года в год повышалось мастерство спортсмена. Иванников упорно и настойчиво совершенствовал реактивный двигатель, испытал на моделях пять его различных вариантов (подробно о работе спортсмена над двигателем см. журнал «Крылья Родины» № 3 за 1957 год).

Двухлетние эксперименты помогли конструктору в 1955 году на Международных соревнованиях в Чехословакии увеличить скорость полета модели на 53 километра. Там же Иванников установил абсолютный мировой рекорд скорости полета модели — 275 км/час.

Но спортивная борьба на этом не закончилась. В октябре 1957 года венгерский авиамodelист Г. Бенедек превысил рекорд Иванникова и добился скорости полета модели 281 км/час. Это заставило советского спортсмена еще настойчивее работать над улучшением двигателя

и летных качеств своей модели.

И вот осенью прошлого года Иванников снова вышел на старт, на этот раз в Брюсселе, где проходил чемпионат Европы по кордовым моделям самолетов с реактивными двигателями. Советский спортсмен, ошеломив всех соперников скоростью полета своей модели (а трех запусках она летала 266, 272 и 276 километров в час), заставил их отказаться от спортивной борьбы и завоевал звание чемпиона Европы.

Едва стихла буря оваций в честь Иванникова, как по радио передали, что советский спортсмен решил идти на побитие мирового рекорда.

Участники чемпионата и многочисленные зрители затаив дыхание ждали, что же будет. Они не знали, конечно, что задолго до чемпионата Иванников улучшил конструкцию модели, а также реактивного пульсирующего двигателя и благодаря этому увеличилась тяга и возросла скорость. И вот сейчас спортсмену предстояло вернуть мировой рекорд, ранее принадлежавший ему же.

...Модель с большой скоростью проносилась по кругу брюссельского кордрома. Казалось, еще мгновение — и миниатюрный сигарообразный самолет преодолеет сопротивление тонкой 0,3-миллиметровой корды и унесется вдаль. Слышался только резкий свистящий звук реактивного двигателя. Скорость полета в час — 301 километр. Выдающийся успех!

Многих зарубежных спортсменов заинтересовал «секрет» успеха советского моделиста. Нашлись и такие, которые уверяли, что модель Иванникова достигла такой скорости благодаря тому, что он в качестве топлива для двигателя использовал... горючее советских искусственных спутников Земли. Тогда был назван адрес заправочной станции в Брюсселе, где Иванников покупал обычный бензин для двигателей своих моделей.

Мирового рекордсмена И. Иванникова тепло приветствовал директор Международной авиационной федерации Х. Гильман. Обращаясь к победителю, он сказал: «Прекрасно летала Ваша «Комета». Сегодня Вы подтвердили, что советские спортсмены по реактивным моделям — сильнейшие в мире».

На счету талантливого советского моделиста Ивана Иванникова немало спортивных побед. Пожелаем ему новых удач на благо нашей прекрасной Родины!



В ЦЕЛЯХ дальнейшего развития кордового моделизма и, прежде всего, широкого строительства кордовых моделей с реактивными двигателями редакция журнала «Крылья Родины» в 1958 году учредила приз имени К. Э. Циолковского.

За почетный приз боролись многие спортсмены — участники городских, областных, республиканских и финальных авиамodelных состязаний Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи. Но завоевать его мог лишь спортсмен, модель которого в 1958 году показала наибольшую скорость полета (но не менее 250 километров в час).

Большой успех выпал на долю спортсмена из г. Фрунзе И. Иванникова. Его кордовая модель с реактивным двигателем развила скорость 301 км/час, что является новым абсолютным мировым рекордом.

Редколлегия журнала «Крылья Родины» и Авиационно-спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова присудили приз имени К. Э. Циолковского инструктору-авиамodelисту Фрунзенского аэроклуба ДОСААФ чемпиону Европы и СССР мастеру спорта И. Иванникову.

НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА

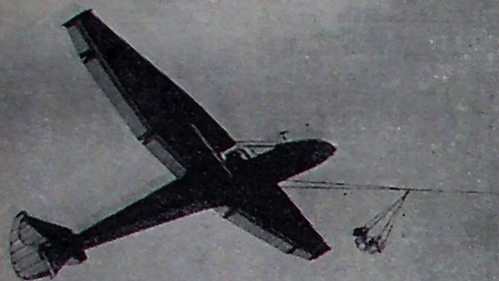
В связи с выполнением нормативов и требований Единой всесоюзной спортивной классификации, на основании ходатайств соответствующих комитетов ДОСААФ, спортивных комитетов воинских частей и бюро всесоюзных спортивных секций приказом председателя Центрального комитета ДОСААФ СССР присвоено звание мастера спорта следующим авиационным спортсменам:

По самолетному спорту

А. В. Костогрызлу (г. Саранск), Н. А. Зиневичу (г. Минск), А. Н. Белозерову (г. Курск), М. Н. Арясову (г. Новосибирск), А. Ф. Лавриненко (г. Саранск), М. Ф. Бондарчуку (ВВС), М. Д. Вылегжанину (г. Киров), Н. А. Токареву (г. Днепропетровск), Д. И. Рабову (г. Ульяновск), П. Н. Кошелеву (г. Фрунзе), Н. Н. Дубовицкому (г. Новосибирск), А. А. Зародову (г. Саранск), А. П. Гайдукевичу (г. Минск), Н. А. Лаптеву (г. Иваново), Ю. Г. Довгалеву (г. Могилев), В. И. Кротсау (г. Калинин), Г. П. Денисову (г. Куйбышев), М. Ю. Канценбергу (г. Могилев), И. А. Мамедову (г. Минск), И. А. Тумащенко (г. Могилев), А. М. Попову (г. Ульяновск), А. А. Лушикову (г. Калинин), А. И. Скорморощенко (г. Витебск), А. Н. Студенову (г. Минск), Н. П. Дюбкину (г. Гомель), А. М. Кондавиной (г. Минск), М. И. Королькову (г. Витебск), А. И. Парфенчику (г. Могилев), А. С. Глушково (г. Иваново) и М. М. Воевацкому (г. Минск).

...Абсолютный мировой рекордсмен! Чемпион Европы и СССР по авиамodelизму! Спортивная и конструкторская зрелость, заслуженная популярность пришли к Иванникову не сразу. К ним от пылкой мальчишеской мечты привели годы тренировок, поисков, экспериментов. В школе он мастерил простейшие модели. Потом, повзрослев, конструировал более сложные миниатюрные летательные аппараты, оснащенные резиновыми и поршневыми двигателями. Иванников известен как вдумчивый конструктор резиномотормых моделей самолетов: по этому классу он неоднократно добивался высоких спортивных результатов, завоевывая звание чемпиона СССР.

Легкий паритель



БРО-12

Б. ОШКИНС,
конструктор

В ЛЕТНОМ ПУТИ спортсмена-планериста имеются два этапа: первый — процесс обучения, второй — совершенствование спортивного мастерства. На первом этапе планерист приобретает навыки управления, на втором — овладевает искусством использовать свой планер и воздушную среду для безмоторного полета на дальность, высоту или для полета на скорость по определенному маршруту.

Разнообразие летных упражнений на этом этапе, разная методика обучения и тренировок, местные условия производства полетов и эксплуатации планеров и ряд других факторов требуют наличия целого набора планеров самых различных назначений.

По нашему мнению, планеристам ДОСААФ необходимы, как минимум, следующие типы планеров: одноместные и двухместные кружковые, такие же для учебных организаций, легкие парители, парители международного стандартного класса, тренировочные для полетов на дальность и акробатические планеры. Для отдельных коллективов или рекордных групп необходимо иметь рекордные планеры для полетов на дальность и специальные рекордные планеры для полетов на большую высоту.

Видное место в таком наборе планеров должны занимать легкие парители. Что это за планеры, каким тактическим требованиям должна отвечать их конструкция? Определить эти требования обязаны методисты, учитывая

уровень развития нашего планеризма сейчас и в непосредственном будущем.

На наш взгляд, легкий паритель является переходным типом планера. Он необходим для индивидуальной тренировки молодых, еще недостаточно опытных пилотов после окончания обучения их на одноместных или двухместных планерах в кружках и учебных организациях. На нем можно тренироваться в полетах на продолжительность, на высоту и ограниченную дальность с целью усовершенствования техники пилотирования и практического изучения воздушной среды.

Легкий паритель должен свободно запускаться с автостарта средней мощности на высоту, обеспечивающую переход в термические потоки. Его надо делать простым во всех отношениях, дешевым, доступным для планерных кружков или самостоятельных планерных станций.

Исходя из таких основных требований, автор этой статьи и разработал новую конструкцию легкого парителя БРО-12. Первый опытный образец этого планера построен коллективом Каунасской планерной станции ДОСААФ в 1957 году. Планер облетан, получил одобрение и принят к серийному производству.

Легкий паритель БРО-12 (см. цветную вставку) обладает следующими основными показателями: вес пустого планера — 137 кг; полетный вес — 227 кг; нагрузка — 20 кг/м², минимальная скорость снижения — не более 0,8 м/сек при скорости планирования 55—60 км/час; максимальное качество — не ниже 20 при скорости 65—70 км/час.

БРО-12 — одноподкосный высокоплан деревянной конструкции. На нем имеется полный комплект приборов. Кабина пилота по бокам открыта, сиденье рассчитано под парашют ПНЛ-45. Шасси одноколесное.

Крыло состоит из двух полукрыльев. Для достижения максимального коэффициента подъемной силы (чтобы обеспечить максимальную высоту при запуске с автостарта) применена схема разрезного крыла по всему размаху. Закрылки и элероны подвесного типа. Таким образом, основное крыло не имеет никаких вырезов, всюду сохраняется неискаженный профиль, а по всему размаху — острая, прямолинейная задняя кромка.

Крыло имеет всего один лонжерон. Вместо второго, вспомогательного лонжерона, имеется усиленная задняя кромка. Места крепления подкосов размещены на расстоянии 2 м от оси планера. До крепления подкосов крыло прямое, а концы — трапецевидные. Основная хорда — 900 мм, а консольная — 300 мм. Профиль крыла — Гетинген 549 с незначительной поправкой в задней части снизу. Несмотря на толщину профиля в 13,5%, из-за малой хорды высота лонжерона небольшая и крыло довольно гибкое.

Лонжерон корабчатого типа. Полки лонжерона склеены из шести реек 5 × 40 мм. Толщина стенок до 3 мм. В местах максимальной нагрузки основная коробка лонжерона имеет дополнительные клееные наружные рейки сечением 20 × 40 мм, толщина которых плавно сходит на нет на расстоянии 1 м в сторону корня крыла и 2 м в сторону консоли крыла. Сечение лонжеро-

на точно вписывается в профиль, так что по высоте лонжерон занимает всю толщину крыла.

Набор нервюр одного полукрыла состоит из 4 усиленных и 41 простой нервюры. Полунервюр нет. Нервюры поставлены через 130—125 мм. Нервюра № 1, у корня крыла, особо усилена, корабчато-ферменного типа, надевается на лонжерон крыла. В месте прохода лонжерона полки нервюры снаружи усилены дополнительными рейками. Все это хорошо передает крутящий момент крыла на задний узел крепления крыла к фюзеляжу. Все остальные нервюры прорезаны в месте прохода лонжерона.

Усиленные нервюры № 14, 26 и 38 сделаны из 10-мм фанеры; они являются также кронштейнами подвески элеронов. Простые нервюры таврового сечения. Стенки сделаны из 1-мм фанеры, по краям обводка с двух сторон рейками, имеющими сечение 5 × 5 мм. Для облегчения в стенках нервюр делаются круглые отверстия. В передней кромке крыла все нервюры соединяются стрингером 10 × 15 мм.

На консоль крыла надевается особая нервюра из 10-мм фанеры, которая соединяет последние нервюры консоли крыла и консольного закрылка, а также служит опорой о землю. Эта нервюра оклеивается кусками пенопласта, который после соответствующей обработки образует сигаровидный консольный обтекатель крыла.

Крыло целиком обшито фанерой толщиной от 1 до 1,5 мм. Слой фанеры размещается под 45° относительно линии лонжерона. Фанера ступается на середине лонжерона и, в основном, на усиленных нервюрах. Фанерная обшивка и малые пролеты между нервюрами обеспечивают хорошее исполнение профиля крыла и сообщают ему высокую прочность на кручение. Вся обшивка крыла оклеена перкалем (клей АК-20). Поверхность покрыта нитрокрасками, отшлифована и отполирована.

Подвесные элементы крыла состоят из шести частей, по три в каждом полукрыле. Первые части длиной 1700 мм являются закрылками и управляются отдельным сектором на левом борту кабины пилота.

Средние части длиной 3200 мм — элероны. Они подключены полудифференциально и имеют связь с управлением закрылками. Элероны отклоняются вместе с закрылками так, что угол отклонения элерона составляет 1/3 угла отклонения закрылки. Закрылки и элероны имеют одинаковый профиль, все их нервюры одинаковые, лонжероны одинаковой и постоянной высоты. Закрылки нет.

Третьи части — консольные закрылки — закреплены неподвижно. Поэтому при работе элеронов профиль на консоли крыла не меняется и не искажается, а элероны не могут коснуться земли. Вся консоль крыла в целом имеет хорошее обтекание, что обеспечивает затухание возможных вибраций на больших скоростях полета. Консольный закрылка имеет трапецевидную форму и закрутку на 6°.

Закрылки и элероны расположены так, что основной профиль крыла перебивает закрылки на 50 мм, а ось вращения расположена так, что при от-

Они Забивали рекорды в 1958 г.



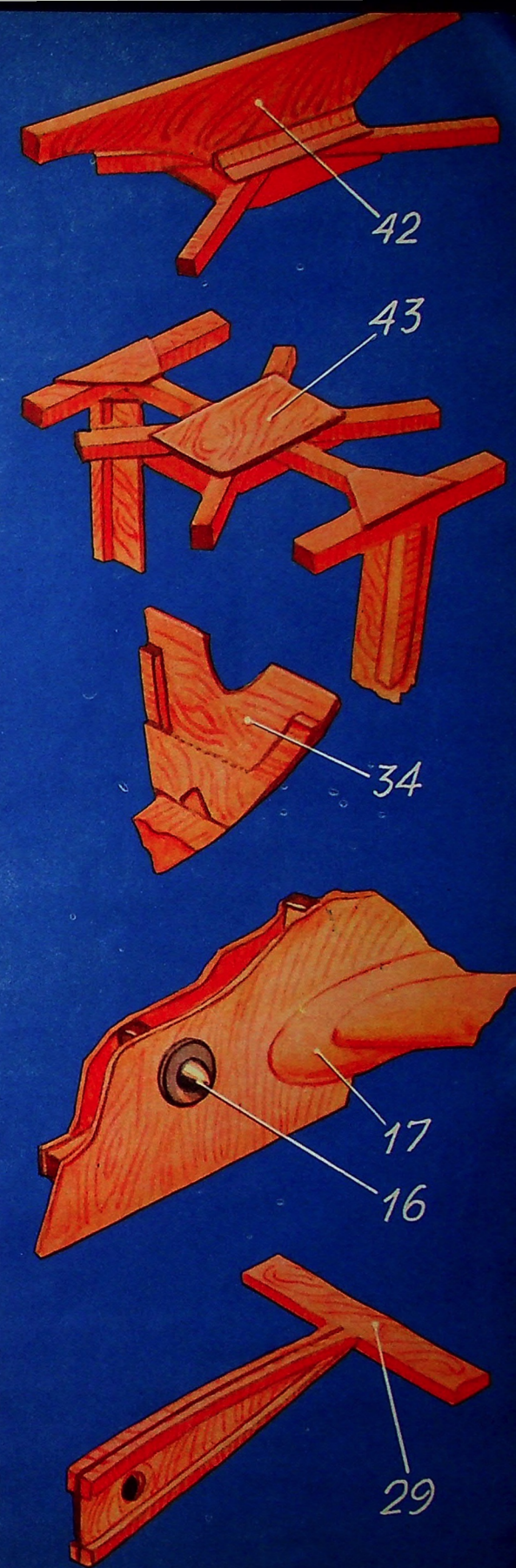
На снимках (слева направо): 1-й ряд — парашютисты заслуженный мастер спорта Г. Пясецкая, мастер спорта В. Раков и спортсменка 1-го разряда А. Бондаренко; 2-й ряд — парашютист мастер спорта С. Киселев, вертолетчица спортсменка 1-го разряда И. Гурова и парашютист мастер спорта В. Толочинский; 3-й ряд — парашютисты мастер спорта Л. Акимова и спортсменка 1-го разряда Н. Ломцова.

ПЛАНЕР БРО-12



1 — фонарь; 2 — тяга управления правого элерона; 3 — главный шпангоут; 4 — приборная доска; 5 — трубка указателя скорости; 6 — стойка трубки указателя скорости; 7 — ручка; 8 — кронштейн педали; 9 — передняя крышка фюзеляжа; 10 — замок буксировки и крюк; 11 — лыжа; 12 — педаль; 13 — шпангоут № 6; 14 — рубашка ручки; 15 — сиденье; 16 — боковой замок; 17 — обтекатель узла подкоса; 18 — колесо; 19 — воздушный тормоз; 20 — подкос крыла; 21 — нервюра крыла; 22 — лонжерон крыла; 23 — добавочная рейка лонжерона; 24 — консольная нервюра крыла; 25 — консольный об-

текатель крыла; 26 — консольный закрылок; 27 — элерон; 28 — обшивка крыла; 29 — задняя кромка крыла; 30 — тяга элерона; 31 — кабанчик элерона; 32 — трос управления элероном; 33 — закрылок; 34 — шпангоут № 15; 35 — нижняя рейка фюзеляжа; 36 — крышка стабилизатора; 37 — рессора костыля; 38 — лонжерон руля направления; 39 — руль направления; 40 — руль высоты; 41 — стабилизатор; 42 — верхняя рейка фюзеляжа; 43 — силовая ферма фюзеляжа; 44 — крышка центроплана; 45 — подголовник; 46 — обой кромки крыла; 47 — обтекатель тяги элерона; 48 — ушко швартовки.



Они Завоевали рекорды в 1958 г.

На снимках (слева направо): 1-й ряд — парашютистки мастер спорта Н. Прякина и спортсменка 1-го разряда В. Зубова; 2-й ряд — вертолечик спортсмен 1-го разряда Ф. Белушкин, парашютистка спортсменка 1-го разряда И. Любимова и авиамоделист спортсмен 1-го разряда С. Воробьев; 3-й ряд — парашютистка спортсменка 1-го разряда Ф. Солдадзе, авиамоделист спортсмен 1-го разряда Б. Паценкер и парашютист мастер спорта Н. Дешевый.



кленении элеронов щель у задней кромки крыла почти не меняется и составляет около 15 мм.

Интерцепторов или воздушных тормозов другого вида на крыле опытного планера нет и, таким образом, цельность крыла и профиля полностью сохраняется. Воздушные тормозы установлены на подкосах крыла.

Фюзеляж планера БРО-12 деревянной конструкции. Сечение передней части — овальное, хвостовой части — треугольное, с несколько выпуклыми боками. Пилона нет. Хвостовая часть фюзеляжа довольно плоская, а под стабилизатором она переходит в килевую плоскость. Перед шпангоутом № 1 имеется съемная передняя крышка фюзеляжа. Вдоль всей передней части фюзеляжа снизу до коробки колеса проходит силовая рейка, которая между шпангоутами № 1—5 выступает из общего овального сечения кабины и образует твердую переднюю лыжу, окованную листовой сталью. На переднем конце лыжи размещен буксировочный замок вместе с крюком для амортизатора.

Между шпангоутами № 3 и № 4 установлены педали особой, довольно простой в изготовлении конструкции. В зависимости от роста пилота педали могут переставляться.

Боковые стенки кабины пилота двойные с ровной поверхностью внутри. До шпангоута № 5 кабина обшита сверху фанерой. Приборная доска съемная, она установлена у шпангоута № 6. На левом борту, у шпангоута № 7, расположены секторы управления механизацией крыла и буксировочными замками. Между шпангоутами № 6 и № 8 помещено съемное сиденье.

У шпангоута № 8, под сиденьем, поперек кабины проходит трубка, на концах которой имеются боковые замки для запуска планера с автостарта. Замки сделаны так, что трос сбрасывается автоматически, как только угол его приближается к 90°. Поворачиванием соединяющей замки трубки трос можно отцепить в любой момент запуска планера.

Шпангоут № 9 является главным. Он особо усилен, на него снизу надевается сквозной узел для крепления под-

косов. На верхней части главного шпангоута устанавливаются узлы для крепления крыльев. В средней части этого шпангоута имеется вырез, который закрывается брезентом. В полученное таким образом углубление входит верхняя часть парашюта. Несколько выше имеются окошки, через которые пропускаются плечевые привязные ремни. Поясные ремни крепятся снизу, на шпангоуте № 8.

Кабина пилота по бокам открыта. Борта кабины низкие, имеют мягкие обводы и руки пилота могут свободно лежать на них. Съемный фонарь закрывает кабину только спереди и сверху. Фонарь предохраняет от задувания, дает хороший обзор вперед и вверх, а обзору вниз, вбок и назад совершенно не мешает. При запуске с автостарта наличие троса в боковых замках можно проверить визуально или рукой. Фонарь состоит из деревянной рамки и листового плексита или целлулоида толщиной 2—2,5 мм. Имеется устройство для аварийного сброса фонаря.

Коробка колеса устроена между шпангоутами № 9 и № 10. Размеры колеса 255 × 110 мм.

Шпангоут № 11 также усилен — это необходимо для стыковки с задней кромкой крыла. Сверху, между шпангоутами № 9 и № 11, фюзеляж не закрыт, там имеются только силовые раскосы в горизонтальной плоскости. В этой части фюзеляжа монтируются почти все агрегаты управления элеронами и закрылками. Они легко доступны для осмотра через съемную крышку центроплана. Там же имеется и коробка для барографа.

Силовая часть фюзеляжа состоит из горизонтальной силовой фермы, набора легких шпангоутов и фанерной обшивки. Шпангоуты № 12—20 имеют V-образную форму с несколько кривыми боками. Это фанерные раскройки толщиной 1,5 мм, наружные края которых обведены с двух сторон рейками 6 × 6 мм.

Шпангоуты № 21 и № 22 усилены, на них ставится и крепится стабилизатор. Помимо этого, на шпангоуте № 22 установлены еще трехплечая качалка для управления рулем высоты и направляющие ролики тросов руля направления.

На шпангоуте № 24 имеются шарниры руля направления.

Ферма строится отдельно, на ней потом устанавливаются шпангоуты. Нижние углы шпангоутов соединяются мощной рейкой треугольного сечения. Бока фюзеляжа между шпангоутами № 11—19 обшиваются 1,5-мм фанерой, а за шпангоутом № 19 — 2-мм фанерой. Снизу, у последнего шпангоута, установлен костыль рессорного типа.

Сверху хвостовая часть фюзеляжа закрывается 1-мм фанерой. Это делается в последнюю очередь, после внутренней окраски и устройства проводки управления.

Стабилизатор свободнонесущий. Он состоит из лонжерона, 24 нервюры и стрингера передней кромки. Стабилизатор целиком обшит 1-мм фанерой. К фюзеляжу стабилизатор крепится в трех точках с применением особой схемы стыковки и контровки.

Руль высоты обтянут полотном и состоит из лонжерона, 14 нервюры и передней твердой кромки круглого сечения. Площадь руля высоты составляет 45% площади всего горизонтального оперения. Руль высоты имеет четыре шарнира (два в середине и по одному на каждой консоли). Имеется весовой балансир, установленный на трехплечей качалке управления.

Руль направления состоит из лонжерона, набора нервюры и компенсатора. Руль обтянут полотном и подвешен на двух шарнирах. Кабанчик дюралевый.

Размах планера 12 м; длина 5,9 м; площадь крыла 11,3 м²; удлинение 12,7.

Таким образом, в отличие от общеизвестных типов крыло нового планера БРО-12 имеет сплошную продольную щель, которая образуется задней кромкой плоскости и подвесными элеронами и закрылками. Путем такого расположения элементов плоскости достигается изменение профиля крыла в полете. Благодаря этому планер способен сохранять свое максимальное качество на различных скоростях. При запуске с автостарта он набирает большую высоту, с которой легко переходит в термические потоки.

Планер БРО-12 рассчитан для выполнения комплекса упражнений по нормам 2-го и 1-го спортивных разрядов.

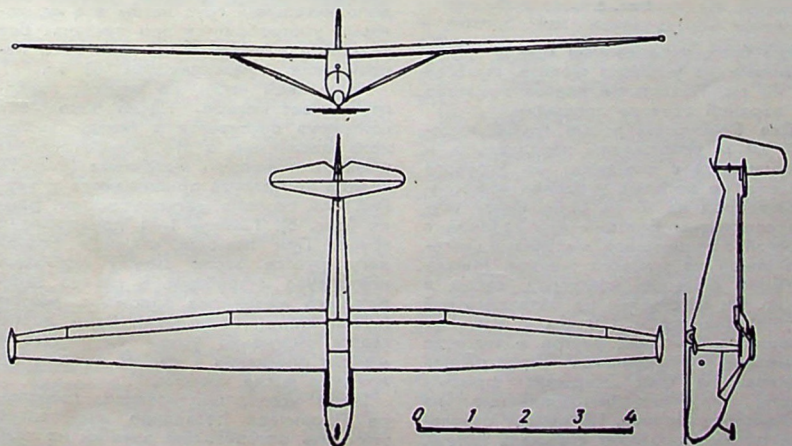
На заводских испытаниях он легко взлетал с амортизатора, очень устойчиво вел себя на буксире за самолетом и при запуске с автостарта. В свободном полете эффективность всех рулей достаточна и нормально координирована. Планер оказался очень летучим.

Уже накопленный опыт полетов на планере БРО-12 свидетельствует, что закрылки выгодно поднимать из нейтрального положения на скоростях свыше 80—90 км/час, а на режиме минимальных скоростей — опускать. Особо заметный эффект механизация крыла дает при запуске с автостарта. При помощи лебедки Назарова планер набирает высоту до 550 м, а с применением механизации крыла — более 700 м.

По результатам опытной эксплуатации планера в конструкцию будут внесены еще некоторые изменения.

Введение в строй нового легкого парителя поможет дальнейшему массовому развитию советского планеризма.

г. Вильнюс.



Планер БРО-12 в трех проекциях.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРЕНАЖЕРА ПРОНИЧЕВА

В. РОЗИН,

начальник авиационно-спортивного клуба

ВСИМФЕРОПОЛЕ в свое время был построен парашютный тренажер Проничева. В тот период работники парашютного звена Симферопольского авиаспортклуба не проявили интереса к тренажеру, а когда оказалось, что он не безопасен в эксплуатации, то и совсем законсервировали его.

Какие же дефекты помешали в свое время эксплуатации тренажера Проничева? Во-первых, через 30—60 прыжков рвался амортизационный шнур и дважды после разрыва амортизатора лопнул страховый трос. Во-вторых, контргруз, установленный точно в соответствии с чертежами, при прыжках поднимался вверх и наносил удары по нижней балке пола, постепенно разрушая ее. При ударах о балку контргруз дважды обрывался.

Реконструировать тренажер работники парашютного звена отказались и его прекратили использовать.

Техник авиаспортклуба С. Сердюченко предложил реконструировать не оправдавший себя тренажер. В авиа-

спортклубе предложение Сердюченко было одобрено и с помощью обкома ДОСААФ приступили к его реализации.

Прежде всего было изменено устройство запирающего механизма, груз помещен на роликах между трубами, а верхний блок вынесен на 40 см. Это исключило возможность ударов основного груза о балку площадки. Старый грузовой зацеп, старый груз и приспособление к нему были сняты.

Устройство нового запирающего механизма позволило освободиться от необходимости использовать помощника инструктора, который раньше стоял у грузового зацепа. На рис. 1 показаны изменения в устройстве тренажера и взаимное расположение деталей.

На рис. 2 показано старое положение роликов и их новое размещение,

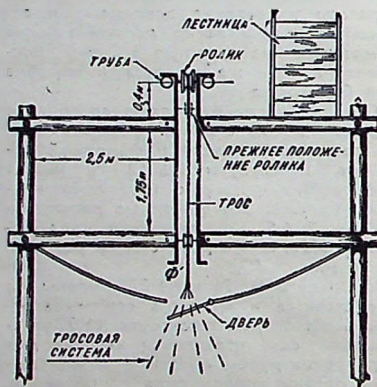


Рис. 2.

когда блок, укрепленный между двумя планками из углового железа, вынесен на 40 см. Положение планок показано на верхней обвязке площадки.

Две 50-миллиметровые трубы высотой 9,4 м установлены параллельно и соединяются с планками из углового железа, на которых укреплен вынесенный вперед на 40 см блок. Внизу трубы соединены болтами или сваркой с рамкой запирающего механизма, изготовленной из углового железа. Между трубами помещен контргруз весом в 30 кг. Он изготовлен из металлической трубы диаметром 120 мм с навинчивающейся крышкой. Внутри контргруза помещена правильная трехгранная призма. На трех стержнях призмы одеты пружины, изготовленные из стальной проволоки. По центру основной призмы проходит стержень (шток), при помощи которого нижнее основание призмы подтягивается к верхнему.

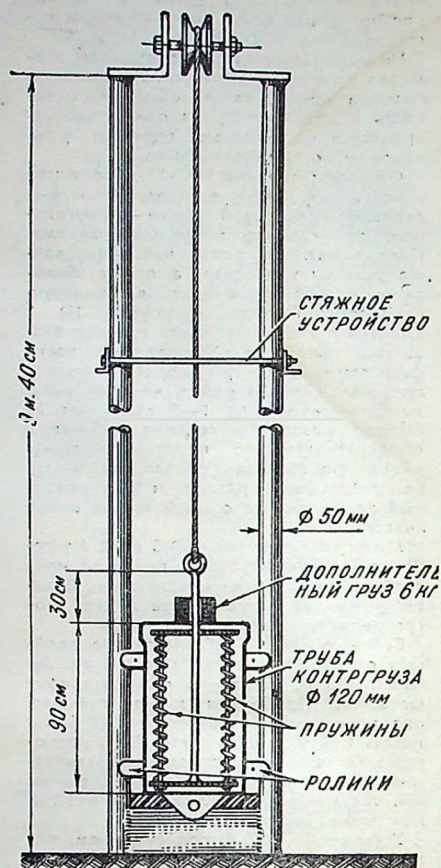


Рис. 3.

чем достигается амортизация во время прыжка (рис. 3 и 4).

На трубе контргруза приварены четыре обоймы с роликами. Контргруз при помощи роликов плавно поднимается вверх по трубам. На центральном стержне контргруза, поверх навинчивающейся крышки, помещается дополнительный груз весом в 6 кг, который употребляется при прыжках без задержки в воздухе или при весе парашютиста, превышающем 60 кг.

На нижней части, по центру, контргруз имеет кольцо. После того как контргруз опускается в гнездо запорного механизма, в это кольцо заходит шток запирающего механизма (рис. 1). Ролики контргруза прижимаются к трубам при помощи регулировочной рамки (рис. 5). Планки 1—1 приварены к трубе. При помощи стяжных болтов регулируется зазор между роликами контргруза и трубами. В гнездо запирающего механизма положена резина (кусочек старой покрышки). Этим достигается смягчение удара контргруза в момент опускания в крайнее нижнее положение после прыжка.

Такое усовершенствование тренажера Проничева позволило значительно улучшить организацию занятий на нем. Вот как, например, выполняется на усовершенствованном тренажере пры-

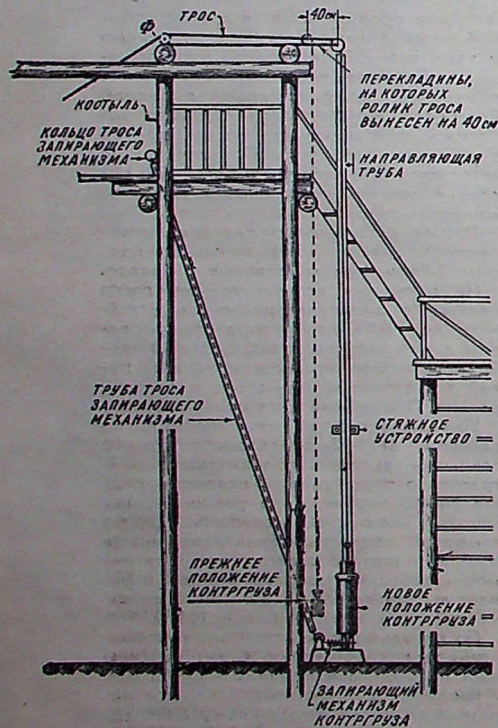


Рис. 1

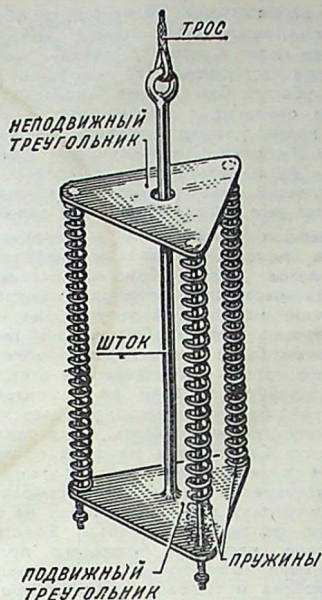


Рис. 4.

жок с задержкой в воздухе для отработки управления парашютом.

По сигналу инструктора парашютист совершает прыжок. Запирающий меха-

низм удерживает контргруз на месте. Парашютист находится в воздухе и отработывает все элементы, начиная с осмотра купола парашюта после раскрытия и до управления парашютом в воздухе.

Затем инструктор подает команду: «Приготовиться к приземлению» и тянет кольцо троса запирающего механизма (рис. 1). Трос, прикрепленный к кольцу, вытягивает шток запирающего механизма из кольца контргруза. Под действием веса парашютиста контргруз плавно поднимается вверх, а парашютист приземляется со скоростью 1—2 метра в секунду, причем скорость снижения регулируется дополнительным грузом.

Вслед за этим кольцо троса запирающего механизма надевается на костыль, а чтобы избежать резкого падения контргруза в гнездо запирающего механизма, инструктор специальным крючком, кольцом или просто руками прижимает трос над головой к блоку в месте, обозначенном на чертежах 1 и 2 буквой Ф, и контргруз на роликах медленно опускается по трубам вниз. После этого инструктор снимает кольцо с костыля и шток запирающего механизма под действием пружины становится на свое место. Плавное опускание контргруза вниз может быть достигнуто подачей подвесной системы на площадку при помощи ленты или веревки.

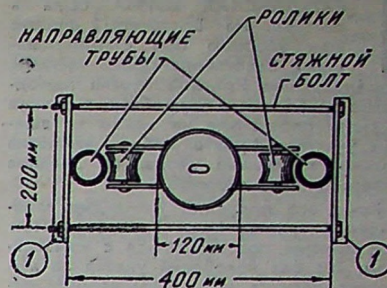


Рис. 5.

На этом же тренажере можно выполнять и прыжок без задержки в воздухе для отработки отделения и приземления.

В Симферополе тренажер Пронищева с механизмом Сердюченко показал хорошие результаты. Только за два первых месяца его эксплуатации с него было совершено более 1000 прыжков. Все переоборудование тренажера обошлось в 390 рублей. Благодаря сделанному усовершенствованию получена возможность широкого использования тренажера Пронищева для наземной подготовки парашютистов.

г. Симферополь.

САМОЛЕТ НА ШКОЛЬНОМ ДВОРЕ

...Однажды преподаватель машиноведения железнодорожной школы на ст. Болотное, Томской ж. д. Василий Никитович Симонов увидел в райкоме ДОСААФ авиационный винт и приборную доску. Он спросил:

— Откуда это у вас?

Ему ответили, что в прошлом существовал кружок по изучению материальной части самолета. Потом руководитель кружка уехал, и занятия прекратились.

Тут Василий Никитович вспомнил о своем прошлом, которое, собственно говоря, никогда не забывалось. Ведь четверть века назад он окончил Калининский аэроклуб, во время службы в Советской Армии был авиационным техником. Так почему бы ему теперь снова не заняться полюбившимся с юношеских лет делом. Беспokoила только мысль: а как отнесутся к его предложению в школе, затем, где он сможет достать наглядные пособия.

Оказалось, что дружескую поддержку можно найти всюду, особенно, когда проявляешь настоящую заинтересованность. К счастью, особых трудностей и не встретилось. Директор школы Петр Никифорович Белобородов пошел дальше своего преподавателя, предложив вместо создания кружка ввести изучение самолета в одной из групп девятих классов.

До этого в трех девятих классах име-

лось шесть групп школьников, изучавших в часы машиноведения автомобиль. Теперь одна группа должна была перейти на авиационную тематику. Таким образом, в политехническую школу вносился совершенно новый элемент.

Само собой разумеется, что райком ДОСААФ отдал в школу имевшиеся у него детали. Этого, однако, было мало. Симонов обратился в обком ДОСААФ с просьбой помочь школе. Не прошло и месяца, как председатель райкома Общества А. Елгин сообщил радостную весть: школе дают списанный самолет По-2, а также серию различных плакатов.

Не долго раздумывая, Василий Никитович выехал в Новосибирск. Начальник новосибирского отделения дороги Иван Семенович Трубников помог получить платформу и отправить на ней самолет на станцию Болотное.

По-2 поставили во дворе школы, сделав вокруг него ограду. Теперь уроки стали наглядными, предметными. Можно было не только рассказывать, но и показывать. С каждым днем школьники все больше увлекались авиацией.

Часто на занятиях задавались вопросы и о других типах самолетов, в частности об учебно-тренировочных. Хотелось ознакомиться с ними не только по картинкам. И вот через некоторое время в Новосибирский аэроклуб пришло письмо. В нем спрашивалось разреше-

ние приехать на недельную практику на аэродром. Разрешение было получено.

На аэродроме группу школьников, состоявшую из девяти человек во главе с Симоновым, встретили приветливо. Особенно внимательным оказался старший инженер Валентин Георгиевич Кожеников. Он давал практические задания, следил за выполнением учебной программы. Все школьники получили в первые же дни воздушное крещение. Это еще больше воодушевило их, с еще большей старательностью они ухаживали вместе с курсантами за самолетами.

— Каковы ваши планы? — спросили мы Симонова.

— Они очень простые, — ответил он. — В 10 классе группа продолжит изучение самолета, теории авиации. Затем часть школьников возможно поступит в аэроклуб, в учебные заведения, другая — пойдет в авиационную промышленность. Думаю, что от рабочих, имеющих среднее образование, первоначальную авиационную подготовку, не откажется ни одно предприятие.

Изучение авиационной техники непосредственно в школе является важным и интересным. Оно заслуживает всесторонней поддержки.

Е. ВЛАДИМИРОВ

г. Новосибирск

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА была в разгаре. На Восточном фронте шли упорные бои с наступающими белогвардейскими частями. Командованию Красной Армии немедленно требовались подробные сведения о силах противника на одном из важных участков фронта. Добыть их могла только воздушная разведка. Задание ответственное, сложное.

Кому его поручить? Командир авиационной группы Иван Ульянович Павлов пришел посоветоваться с комиссаром. Тот без колебаний указал на молодого летчика, командира второго отряда Георгия Сапожников. Он зарекомендовал себя как смелый и опытный воздушный воин.

Выбор оказался верным. Данные воздушной разведки, полученные Сапожниковым в трудном полете по тылам врага, оказали большую услугу командованию Красной Армии. Перегруппировав свои силы и подтянув резервы, советские войска перешли в решительную контратаку и полностью сорвали наступление белогвардейцев. Враг был остановлен.

...Георгий Степанович Сапожников родился в 1896 году в городе Бугульме, где получил начальное образование. После окончания реального училища в городе Оренбурге он добровольцем ушел на фронт. Сапожникову предложили стать военным летчиком, на что он охотно согласился.

В 1916 году Георгий Степанович прошел курс обучения на специальных курсах при Петроградском политехническом институте, затем в Севастопольской и Московской летных школах и был направлен в действующую армию. Молодого летчика, отлично владеющего техникой пилотирования, назначили в 9-й истребительный отряд — на участок фронта, где вражеская авиация проявляла наибольшую активность. Вскоре Сапожников одержал свою первую победу, сбив в районе города Язловца вражеский самолет. За героизм, проявленное в воздушном бою, Георгий Степанович Сапожников был награжден солдатским георгиевским крестом.

После Великой Октябрьской социалистической революции Георгий Сапожников добровольно вступил в ряды Красной Армии. Его, как опытного боевого летчика, назначили командиром второго отряда Первой советской боевой истребительной авиационной группы, которой командовал Иван Ульянович Павлов. Сапожников горячо взялся за дело — вместе с рабочими и техниками занимался сборкой и ремонтом самолетов, испытывал их в воздухе. Через некоторое время авиационная группа была переброшена на Восточный фронт.

Георгий Степанович очень любил летать, и не случайно товарищи в шутку говорили, что его «тяготит» земля. Вот что рассказывает бывший командир первого отряда авиационной группы, ныне пенсионер Борис Васильевич Былинкин.

ГЕРОЙ гражданской ВОЙНЫ

Г. ЗАЛУЦКИЙ

...Военный эшелон авиационной группы направлялся на Восточный фронт, к станции Свияжск. На платформах везли ящики с разобранными самолетами. Чтобы скорее привести их в боевую готовность, сборку самолетов стали производить в пути, прямо на платформах. Детьельное участие в этом принимал Георгий Степанович, «изобретая» различные способы для ускорения сборки. Мы очень торопились. Командование требовало от нас в самый короткий срок после перебазирования начать боевую работу.

Как только эшелон прибыл на станцию Свияжск, его начали немедленно разгружать. Аэродром, куда мы должны были доставить самолеты, находился сравнительно недалеко от железнодорожной станции, внизу в долине. Однако вел туда окружной путь, на преодоление которого требовалось много времени. Кроме того, во время транспортировки по дорогам самолеты могли быть повреждены или даже выведены из строя.

Явно возмущенный Сапожников нервно ходил по краю обрыва, измеряя шагами расстояние от него до товарных пакгаузов, что-то обдумывая. Наконец у него возникло решение. Он предложил поставить самолеты у пак-

гауза на расстоянии 30 метров от обрыва, подложить под колеса колодки. Летчик сядет в машину, заведет мотор и когда даст полный газ — колодки быстро уберут. Самолет на большой скорости соскочит с обрыва, после чего его легко удастся посадить на аэродром. Георгий Степанович сам брался таким путем «перегнать» самолеты. На следующий день летчики авиационной группы уже летали на боевые задания.

Красным военлетам приходилось очень тяжело. Не хватало исправных самолетов, вместо бензина использовались различные спиртовые суррогаты, один из которых получил название «казанская смесь». Полеты на таком горючем были очень опасны: мотор в любую погоду мог отказать, а в случае вынужденной посадки на территории, занятой белыми, каждому советскому летчику грозила смерть. Бесстрашный авиатор Сапожников не знал преград. Он в совершенстве овладел техникой пилотирования многих типов самолетов, по несколько раз в день летал на разведку, успешно штурмовал белогвардейские части с бреющего полета, совершал бомбардировочные налеты на войска и тыловые объекты противника.

Во время ожесточенных боев под Казанью 5 августа 1918 года после штурмовки белогвардейских войск Сапожников возвращался на свой аэродром. Его самолет был сильно поврежден огнем с земли. Искусно маневрируя, красный военлет с трудом дотянул до нейтральной полосы, мастерски посадил самолет, а затем ползком добрался до окопов, где были советские бойцы. Сапожников хотел во что бы то ни стало спасти машину. С группой красноармейцев военлет опять ползком приблизился к поврежденному самолету. Несмотря на яростный огонь белых, отважные воины прицепили к самолету трос и с его помощью ночью перетаскивали машину в свое расположение. Вскоре после небольшого ремонта на этом самолете Сапожников снова пошел в бой.

Георгий Степанович отличался высоким мастерством, безудержной смелостью и дерзостью. Отлично используя фигуры высшего пилотажа, он внезапно обрушивался на врага, бесстрашно шел в лобовые атаки. Он изматывал противника, подавлял его морально. В часы досуга Георгий Степанович занимался живописью. Он хорошо писал пейзажи, любил рисовать дружеские шаржи.

...Шел 1920-й год. На Западном фронте части Красной Армии вели тяжелые бои с белополяками. Вражеская авиация, оснащенная новейшими английскими самолетами, не встречая вначале серьезного сопротивления в воздухе, действовала весьма активно. Летчики 12-го «Великопольского» отряда, расположенного в захваченном интервентами городе Бобруйске, хвастливо заявляли, что не позволяют даже издали появиться в воздухе самолетам «красных».



Г. С. Сапожников у своего самолета.
(Из фотоархива Дома авиации и ПВО)

На деле вышло не так. На аэродром близ местечка Салтановки прибыли летчики 1-й истребительной авиационной группы. Среди них был Георгий Сапожников. После этого самолеты «красных» не только появлялись «издали», а летали над расположением вражеских войск и крепко их били. И слово что-то случилось с летунами из «Великопольского» авиационного отряда. Все реже поднимались они в воздух. Красные военлеты стали полными хозяевами неба, действовали все активнее.

Как-то, когда вражеские летчики отсиживались на своем аэродроме, у командира авиагруппы возникла мысль нанести удар с воздуха по противнику и вызвать его на бой.

Это задание выполнял Георгий Сапожников. Захватив с собой двадцатипятифунтовую бомбу, он на «нюнпоре» днем поднялся в воздух. Путь был недолг. Вот уже показался Бобруйский аэродром. С высоты 1000 метров «нюнпор» неожиданно вошел в крутое пикирование. Бомба сброшена. Невдалеке от ангара раздался сильный взрыв.

На аэродроме поднялась паника. Она усилилась еще больше, когда Сапожников на малых высотах стал проделывать каскады фигур высшего пилотажа. Перевороты и бочки следовали одна за другой. Это было захватывающее зрелище, но, конечно, не для тех, кто лежал прижавшись к земле и в ожидании новой бомбы боялся пошевелиться и поднять голову.

Сапожников несколько раз прошелся брющим полетом над аэродромом и

городом, вышел на Рогачевское шоссе. Вдали, покачиваясь, поднимался в воздух вражеский змейковый аэростат наблюдения. Сапожников с хода атаковал его, израсходовав последние боеприпасы и только после этого взял курс на свой аэродром.

Замысел командира советской авиагруппы удался. На рассвете следующего дня три неприятельских самолета новейшей конструкции с большим грузом бомб направились к Салтановке. Вражеские летчики предполагали ответный удар нанести внезапно. Они шли курсом на восток против солнца и не заметили советских самолетов, которые были уже в воздухе и ожидали «гостей».

Тройка истребителей, возглавляемая Сапожниковым, сверху атаковала белопольских летчиков. От неожиданности враги растерялись, боевой порядок их

ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАНЕРУ СТАНДАРТНОГО КЛАССА

Вопрос о создании планеров стандартного класса, которые можно было бы широко использовать для развития планерного спорта, уже давно обсуждается спортивной общественностью. Этой проблемой неоднократно занималась Международная планерная комиссия ФАИ, а также Международная научно-техническая организация по планеризму (ОСТИВ).

Задача заключается в том, чтобы создать такой планер, который при всех его положительных летных качествах был бы прост в изготовлении и не требовал больших материальных затрат.

Эта задача стала тем более актуальной, что за последние годы на международных соревнованиях и мировых чемпионатах некоторые планеристы стали летать на дорогостоящих, уникальных планерах. Такое положение привело к чрезмерному удорожанию безмоторных летательных аппаратов.

Чтобы создать более благоприятные условия для развития планеризма, Международная планерная комиссия ФАИ решила ввести в программу чемпионатов мира состязания не только на рекордных планерах, но и на планерах стандартного класса. С этой целью ОСТИВ выработала общие требования, предъявляемые к планерам стандартного класса.

Используя некоторый опыт применения польского стандартного планера «Муха» на чемпионате мира 1954 года, ОСТИВ разработала новые спецификации такого планера.

ОСТИВ рекомендует ограничить размах крыльев планера стандартного класса, установив его в пределах, не превышающих 15 м. Такие размеры, несомненно, облегчат хранение аппарата в ангаре или в другом закрытом помещении. Стандартный планер не должен иметь закрылков или других приспособлений, изменяющих профиль крыла.

Рекомендуется, чтобы никакие части шасси не тягивались и не выпускались. Планер должен быть снабжен посадочным колесом диаметром от 70 до 250 мм.

На стандартном планере запрещается применение любого балласта и тормозных парашютов. Планер такого класса надо снабдить тормозом, способным ограничивать максимальную скорость при вертикальном пикировании.

Стандартный планер должен быть снабжен свидетельством о годности к полету в облаках, а также свидетельством о проведенных испытаниях воздушного тормоза. ОСТИВ далее рекомендует, чтобы планер имел колесный тормоз; кабину следует делать такой, чтобы в ней мог удобно разместиться пилот ростом в 1,9 м при весе до 80 кг.

Стандартный планер рекомендуется изготавливать из дешевых материалов. Планер делают таким, чтобы его можно было легко собирать, разбирать и перевозить на прицепе.

самолетов сразу же нарушился. Поспешно сбросив куда попало бомбы, белополяки стали поспешно удирать. Советские летчики бросились преследовать врага. Вскоре из-за отказа моторов две наши машины были вынуждены выйти из боя. В воздухе остался один Сапожников и, невзирая на сильный обстрел со стороны противника, метким пулеметным огнем сбил вражеский самолет. Выйдя из атаки, Георгий Сапожников сделал петлю Нестерова и на пикировании нанес удар по второму белопольскому самолету, который получил серьезное повреждение и с трудом дотянул до расположения своих войск.

Вскоре после возвращения Георгия Сапожникова на свой аэродром туда привезли взятых в плен сбитых им летчиков; один из них оказался командиром авиационного отряда капитаном Юнгерсоном. Так закончился этот воздушный бой, для тех времен редкий по своим результатам. Сапожников добился внушительной победы.

За доблестные подвиги в борьбе с белогвардейцами и интервентами Советское правительство наградило летчика-героя орденом боевого Красного Знамени.

8 сентября 1920 года во время полета над городом Александровском (ныне Запорожье) из-за отказа мотора на самолете Сапожникова погиб.

Бесстрашный летчик-истребитель, он страстно любил свою профессию, в воздушном бою не знал себе равных. Славный патриот мужественно сражался за молодую республику Советов. Имя его золотыми буквами вписано в книгу боевой славы советской авиации.



Большого мастерства в перехвате воздушных целей, летавших с большой скоростью, достиг военный летчик 1-го класса майор А. И. Рудько. За успехи в боевой подготовке и умелое обучение молодых летчиков офицер-коммунист награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды.



Военный летчик 1-го класса майор М. И. Кулемин. Он отлично овладел искусством перехвата воздушных целей в любых погодных условиях, днем и ночью. Фото В. Колесникова

КАК ИЗВЕСТНО, нагрузки, которые переносит человек в полете, весьма многочисленны и разнообразны как по своему характеру, так и по силе действия. К ним относятся перепады барометрического давления и внешней температуры, ускорения, вибрации, шумы, кислородная недостаточность и др. Чтобы легче переносить эти нагрузки, авиационные спортсмены должны обладать хорошей физической подготовкой. Развитию качеств, необходимых летчику, планеристу, пара-

На лыжи!

Ю. ВИННИК,

начальник кабинета лечебной физкультуры научно-исследовательского авиационного госпиталя

шютисту, содействуют занятия различными видами спорта.

Большое значение имеет лыжный спорт. Он помогает спортсменам вырабатывать выносливость, силу, смелость, ловкость, волю к победе, инициативность, умение верно рассчитывать свои силы. При ходьбе на лыжах в работу вовлекаются почти все группы мышц и особенно мышцы плечевого пояса, спины, брюшного пресса, ног. Тренировки делают мышцы эластичными, способными совершать большую работу. При этом организм спортсмена значительно легче противостоит механическому перемещению крови от головы к ногам и наоборот. Костная система также укрепляется. Кости утолщаются, становятся более крепкими, массивными.

Лыжный спорт способствует развитию сердечно-сосудистой системы, легких, хорошо развивает дыхание. Людям, склонным к полноте, следует учитывать и то, что при ходьбе на лыжах потеря в весе в среднем составляет 600 г за один час.

Особое значение имеют занятия лыжным спортом для парашютистов. Чтобы подтягивать и удерживать лямки парашюта в нужном положении во время всего спуска, нужны значительные физические усилия. Отдельные парашютисты в самый ответственный момент спуска, когда до земли остается менее 50 м, иногда настолько устают, что уже не в силах вести борьбу за приземление в центр круга.

Кроме ходьбы на лыжах, парашютисту рекомендуется включать в утреннюю гигиеническую гимнастику специальные упражнения (подтягивание и висы на перекладине, а также сжатие эластич-

ных и пружинящих предметов) для тренировки мышц кисти. Полезны занятия слаломом, скоростным спуском и прыжками на лыжах. Скоростной бег важен парашютисту и потому, что систематические тренировки повышают способность организма переносить недостаток кислорода — это весьма существенно при совершении рекордных высотных прыжков.

Лыжник должен хорошо владеть различными способами лыжного хода и техникой подъемов и спусков. В настоящее время в основном применяются две группы способов хода на лыжах: попеременный и одновременный. Свое на-

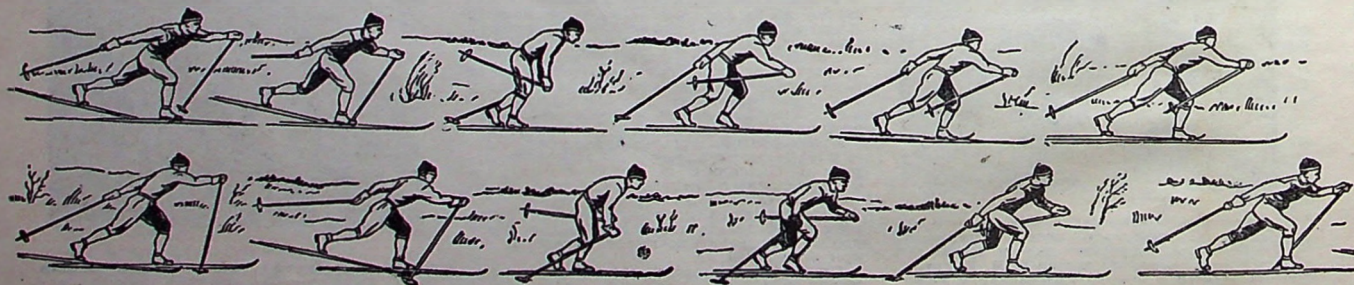


Рис. 1. Попеременный двухшажный ход.



Рис. 2. Одновременный двухшажный ход.

звание они получили в зависимости от того, как совершается работа палками.

При попеременном ходе толчки палками производятся поочередно правой и левой рукой. При этом происходит попеременная и разноименная работа рук и ног, то есть при выдвигении правой ноги левая рука идет вперед, при выдвигении левой ноги вперед идет правая рука. Попеременный ход может быть двухшажный (рис. 1) и четырехшажный («вперекидку»).

При одновременном ходе обе палки выносятся вперед и толчок ими производится одновременно. Одновременный способ может быть одношажным и двухшажным (рис. 2). В основу всех ходов (кроме бесшажного) лежит скользящий шаг на лыжах.

Изучение лыжных ходов целесообразно производить в следующей последовательности: 1) попеременный двухшажный, 2) одновременный бесшажный, 3) одновременный двухшажный, 4) одновременный одношажный, 5) попеременный четырехшажный. (Более подробно с анализом техники ходьбы на лыжах можно ознакомиться по учебнику М. А. Аграновского «Лыжный спорт» изд-во «Физкультура и спорт», 1954 г. или по брошюре М. А. Аграновского и С. К. Фомина «Лыжный спорт», изд-во «Физкультура и спорт», 1957 г.).

При спусках с гор лыжник пользуется приемами, которые обеспечивают сохранение устойчивости и соблюдение заданного маршрута при наименьшей затрате сил. Различают спуски прямолынейные и с поворотами. При спусках лыжник применяет такие стойки (рис. 3): основная (средняя) — наиболее подходящая для спуска с гор, когда ноги слегка согнуты, а туловище слегка наклонено вперед; высокая — по сравнению с основной в ней ноги выпрямлены больше и туловище меньше наклонено вперед (эта стойка применяется для отдыха при движении по несложным спускам и для уменьшения скорости спуска при движении по очень крутым и длинным склонам; низкая — в отличие от основной в ней ноги согнуты в коленях значительно больше, туловище наклонено до предела вперед, руки и палки вынесены вперед. На простых участках скоростного спуска применяется иногда аэродинамическая стойка, при которой лыжник закладывает руки за спину. Такая стойка, так же как и низкая, способствует уменьшению сопротивления воздуха и достижению более высокой скорости движения.

Слалом — это соревнование в спуске с горы на лыжах по заданному маршруту, обозначенному с помощью высоких флагов, которые образуют ворота или фигуры (группы ворот): «шпилька», «змейка» и т. п. Маршрут спуска имеет форму извилистой линии с крутыми и пологими поворотами, прямыми участками. Победа в соревнованиях присуж-

дается тому лыжнику, который затратит на прохождение всей дистанции наименьшее время и не нарушит точности маршрута. Длина трасс достигает 600 м со средней крутизной склонов 20—25°.

Занятия слаломом важны для авиационных спортсменов тем, что вырабатывают динамическое равновесие, скорость реакции, способность к быстрой смене координации и умение владеть



Рис. 3. Стойки, применяемые лыжником при спусках.

своим телом в разнообразных положениях при различных скоростях. При спуске с большой скоростью слаломисты подвергаются действию значительных перегрузок, превышающих иногда вес их тела в несколько раз.

Скоростной спуск, как и слалом, представляет собой соревнование в спуске с горы на лыжах по заданному маршруту. Лыжник должен проходить по пути контрольные ворота. Трассы скоростного спуска гораздо длиннее слаломных

прыжки очень большой дальности — свыше 80 м. На больших спортивных трамплинах скорость лыжника непосредственно перед прыжком достигает 20—30 м/сек. Перед прыжком лыжник, взяв старт, скользит вниз по горе разгона, крутизна которой, будучи большой в своей верхней части, внизу плавно уменьшается и переходит в ровную площадку (стол), оканчивающуюся отвесным обрывом. Соскальзывая со стола горы разгона, спортсмен отталкивается и оказывается в воздухе. Траектория его полета, сначала горизонтальная или даже восходящая, постепенно начинает снижаться, становится круче и наконец встречается с горой приземления (рис. 4). После полета лыжник скользит по горе, которая некоторое время остается крутой, а затем плавно переходит в горизонтальную площадку.

Прыжки с трамплина оказывают полезное воздействие на вестибулярный аппарат, вырабатывая, главным образом, хорошие реакции на прямолинейное ускорение.

В процессе занятий лыжным спортом необходим постоянный самоконтроль. Данные частоты пульса, дыхания, общее самочувствие спортсмен должен записывать в специальную тетрадь и на очередных осмотрах показывать врачу.

Важным моментом является точное выполнение правильного распорядка дня. Начинать день нужно с утренней гигиенической гимнастики, обливания или обтирания холодной водой; следует избегать курения, употребления спиртных напитков. Сон должен быть не менее 7—8 часов. Ложиться спать и вставать с постели нужно точно в определенное время.

Тренировки на лыжах необходимо проводить 2—3 раза в неделю по 1,5—2 часа.



Рис. 4. Прыжок с трамплина.

(до 3—4 км) и имеют меньшее количество поворотов. Участники соревнований развивают скорость, достигающую до 80—100 км/час.

Прыжки на лыжах совершаются на склонах гор, имеющих определенный, точно рассчитанный профиль (лыжных трамплинов). На лыжах при соответствующей тренировке удается совершать

БОЛЬШОЙ АВИАЦИОННЫЙ СТАРТ В ТАШКЕНТЕ

ТОВАРИЩЕСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ
СПОРТСМЕНОВ МОСКВЫ, УКРАИНЫ,
АЗЕРБАЙДЖАНА, КИРГИЗИИ
И УЗБЕКИСТАНА

ЭТО БЫЛО в сентябре 1957 года. Общее собрание авиамodelьной секции республиканского комитета ДОСААФ Узбекской ССР, обсуждавшее итоги чемпионата страны, единодушно согласилось с тем, что одним из решающих средств повышения технического мастерства и спортивных результатов строителей «малой авиации» является ликвидация сезонности в проведении соревнований. Авиамodelьные старты должны действовать круглый год! Тогда же решили рекомендовать республиканскому комитету устраивать соревнования спортсменов соседних республик с целью широкого обмена спортивным и конструкторским опытом.

Республиканский комитет ДОСААФ поддержал инициативу секции. Соревнования с участием моделлистов Киргизии впервые состоялись в октябре 1957 года.

Спортивная встреча проходила в исключительно сложных метеоусловиях. Она явилась хорошей школой для участников, убедила спортсменов в том, что хорошим моделям непогода не страшна. В 1958 году спортивный сезон открыли уже в январе. На старт вышли юные авиамodelисты — кружковцы домов пионеров и школ. Затем моделлисты соревновались в феврале, марте, мае, а с июня по сентябрь проходили авиамodelьные старты Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи в честь 40-летия ВЛКСМ.

Одновременно строители «малой авиации» готовились к осенним соревнованиям. Республиканский комитет ДОСААФ по просьбе секции пригласил на эти состязания спортсменов Москвы, Ленинграда, Узбекистана, Азербайджана, Украины, Киргизии. Мы с волнением ждали ответа на наши письма. Согласие большинства приглашенных принять участие в спортивной встрече вызвало ликование у моделлистов нашей республики. Ведь они давно мечтали померяться силами с лучшими авиамodelистами страны, обменяться опытом.

В товарищеской встрече приняло участие одиннадцать команд.

Спортивную честь Узбекистана защищали команды Ташкента, Самарканда, Андижана и Ферганы. Командное первенство разыгрывалось по 4-м классам: модели планеров, фюзеляжные резиномоторные модели самолетов, таймерные и кордовые скоростные модели. Кроме того, в личном зачете выступали авиамodelисты с кордовыми пилотажными и одноконтактными радиоуправляемыми моделями самолетов.



Команда московских спортсменов — победительница товарищеских авиамodelьных соревнований в Ташкенте (слева направо): В. Куманин, В. Барбаш, М. Васильченко и Н. Творогов.

Фото В. Мазура (ТАСС)

В торжественной обстановке взвился флаг соревнований. Его подняли чемпион страны мастер спорта И. Иванников, мастер спорта М. Васильченко, капитаны команд Украины и Азербайджана С. Кругляк, И. Петросян и узбекский спортсмен Э. Алимов.

Первыми вышли на старт таймеристы. Новые модели демонстрировали лишь представители Узбекистана. Первый тур, давший два максимальных результата — по 3 мин. (москвич Н. Творогов и ташкентец В. Бочкарев), принес и первое огорчение хозяевам старта. Один из лучших таймеристов Узбекистана Ф. Вахидов по своей оплошности дважды допустил переработку двигателя и получил ноль очков. Уверенно лидировал на протяжении четырех туров Н. Творогов. Его модель на работающем двигателе с углом набора в 75—80° с разворотом вправо вокруг продольной оси достигала высоты 120—130 метров и хорошо планировала. В четырех турах он получил 720 очков и только в последнем, пятом, полете модели спортсмена постигла неудача — обрыв вала на двенадцатой секунде работы двигателя. Украинец С. Кругляк с результатом 825 очков вышел на первое место. На третьем месте — хорошо финишировавший ташкентец Ф. Вахидов. В борьбу вступают спортсмены с фюзеляжными резиномоторными моделями самолетов. Уверенно стартовал Н. Королев (Азербайджан) — 871 очко — первое место. На втором — И. Иванников — 794 очка, на третьем — Х. Икрамов (первая команда г. Ташкента). Чемпиону СССР В. Запашному (Украина) и москвичу В. Куманину пришлось довольствоваться соответственно четвертым и пятым местами. Сказалась их недостаточная подготовка к соревнованиям, недооценка возможностей своих конкурентов.

На планерном старте упорная борьба за призовые места разгорелась в основ-

ном между представителями Москвы, Узбекистана и Азербайджана. Чемпион СССР В. Барбаш (Москва) во всех четырех турах уверенно шел к победе, набрав 720 очков. В последнем, пятом, туре его модель, попав в сильный нисходящий поток, продержалась в воздухе только одну минуту сорок пять секунд. Барбаш удостоился первого места — 825 очков, за ним ташкентец Г. Атакулов — 783 очка и выступавший в личном зачете Б. Фатьянов (Ташкент).

По сумме полетов свободнолетающих моделей первенствуют москвичи. За ними первая команда города Ташкента и спортсмены Украины. Судьба командного первенства решалась на кордотроме, где соревновались авиамodelисты со скоростными моделями самолетов. Москвич М. Васильченко в первом же туре добивается скорости полета своей модели 205,7 км/час и прочно закрепляет за своей командой лидерство. Призерами кордового старта с результатами 144 и 142 км/час становятся представители Узбекистана Б. Фатьянов и Т. Ахмадуллин.

Мастер спорта М. Васильченко выступил на побитие всесоюзного рекорда. После четвертой попытки, неоднократно меняя регулировку двигателя и изменяя состав горючего, его модель развивает скорость 232,257 км/час, что более чем на 21 км/час превышает прежний всесоюзный рекорд.

Огромное впечатление произвело на всех участников и многочисленных зрителей показательное выступление со скоростной реактивной моделью самолета абсолютного рекордсмена мира И. Иванникова.

Интересно прошли соревнования по пилотажным и радиоуправляемым моделям. По сумме двух полетов пилотажной модели лучшего результата добился А. Витушкин (Ташкент) — 739 очков, за ним В. Ткаченко (Украина) и В. Букреев (Фергана).

По радиоуправляемым однокомандным моделям самолетов призерами стали Б. Антонов (Азербайджан) и конструкторы г. Ташкента Э. Неганов и Г. Киселев.

В итоге интересной и напряженной пятидневной борьбы победу одержала команда города Москвы (3255,5 очка) в составе мастеров спорта М. Васильченко, В. Куманин и перворазрядников чемпиона СССР В. Барбаша и Н. Творогова. На втором месте — первая команда г. Ташкента (2827,5 очка) в составе перворазрядников Г. Атакулова, Х. Икрамова, Ф. Вахидова, А. Витушкина. На третьем месте — команда Украины (2809 очков); далее идут команды Азербайджана, Киргизии и Ферганской области.

Командам-победительницам вручены памятные кубки республиканского комитета ДОСААФ Узбекской ССР, дипломы и вымпелы. Победители по отдельным классам моделей награждены ценными подарками, дипломами и жетонами.

Памятные подарки преподнесли узбекским авиамodelистам спортсмены Москвы и Украины.

После окончания соревнований состоялось расширенное собрание республиканской авиамodelной секции и теоретическая конференция. Была единодушно одобрена практика проведения подобных товарищеских встреч и высказано пожелание, чтобы эти соревнования в Ташкенте стали традиционными.

На теоретической конференции с обстоятельными докладами выступили мастера спорта И. Иванников, М. Васильченко, В. Куманин, modelисты В. Барбаш, Н. Творогов, С. Кругляк, В. Запашный и другие, поделившиеся своим опытом конструирования, строительства и расчета летающих моделей.

Анализируя итоги товарищеской встречи в Ташкенте, хочется отметить несомненный успех авиамodelистов Узбекистана, уверенно вступивших в борьбу с лучшими спортсменами страны и сумевших занять призовое место. Неоценим и тот вклад, который внесла эта спортивная встреча в дело обмена опытом

и развития дружеских связей между авиамodelистами братских республик.

Вместе с тем соревнования обнаружили и крупные недостатки в развитии авиамodelизма в республике. Слабо выступили команды Анджанской и Самаркандской областей. Их уязвимым местом оказались кордовые скоростные модели. Многие узбекские спортсмены, научившись строить неплохие модели, не имеют достаточных навыков в их регулировке, слабо разбираются в некоторых вопросах теории.

Соревнования еще раз подтвердили тот неоспоримый факт, что качество подготовки спортсменов неразрывно связано с подбором и подготовкой тренеров. В этом отношении в нашей республике еще сделано очень мало. Остро ощущается недостаток опытных и квалифицированных тренеров. Как видно, такое же положение и в других организациях Общества. Назрел вопрос подготовки тренерских кадров. И здесь требуется поддержка и помощь ЦК ДОСААФ СССР. Нам кажется, что пора наконец собрать для начала всесоюзные сборы тренеров по авиамodelизму, провести их квалифицированно, с тем, чтобы участники этих сборов сумели на местах готовить тренеров в областных центрах и городах.

И. РАСКИН,

главный судья соревнований



Ташкентский авиамodelист Ф. Вахидов на старте.

г. Ташкент.

Письмо в редакцию

КАК ОЦЕНИВАТЬ ПОЛЕТ МОДЕЛИ ВЕРТОЛЕТА

Все больше молодежи увлекается постройкой моделей вертолетов. В 1958 году впервые в нашей стране на Всесоюзных соревнованиях разыгрывалось личное первенство по этому классу миниатюрных летательных аппаратов.

Демонстрировалось пять моделей, четыре из которых неплохо летали. Так, ленинградский спортсмен С. Воробьев представил две модели — двухлопастную и однолопастную. Несущие винты обоих аппаратов приводились во вращение двигателем МК-16, установленным в первом случае на одной из лопастей, а во втором случае — на штанге. Двигатель вращал обычный винт, тяга которого создавала необходимое окружное усилие на несущем винте. Обе модели успешно сажались на авторотацию.

Модель, выполненную по биратовальной схеме с двигателем МК-12, запускал другой ленинградский спортсмен В. Слепков. Его миниатюрный вертолет хорошо переходил на режим авторотации. Модель харьковчанина Б. Паченкера представляла собой «летающий мотор». Она очень устойчиво летала на моторном режиме, однако на авторотации скорость снижения была слишком высока.

Полет каждой модели, продолжительность которого должна была быть не менее одной минуты, оценивался по пятибалльной системе раздельно за взлет, полет и посадку на авторотацию. Оценка в баллах множилась на коэффициенты трудности, равные: взлет — 5, полет — 10, посадка — 5.

В связи с оценкой результатов летных испытаний моделей вертолетов хочу высказать несколько соображений. Мне думается, что на Всесоюзных соревнованиях 1959 года целесообразно установить наибольшее время полета модели — 3 минуты (180 очков) и ввести коэффициент подобия — от 0,4 до 1, на который множить полученную сумму очков. Таким образом, максимальное количество очков будет: за полет 3 минуты $180 \times 1 = 180$, за взлет 5 баллов — 25, за полет 5 баллов — 50, за авторотацию — 25 (желательно ввести оценку и за полеты по заданному направлению, коэффициент от 1 до 1,5). Всего $280 \times 1 \times 1,5 = 420$ очков за один полет. Оценку производить по пяти-четным полетам модели.

С. ПОДГУРСКИЙ

г. Москва.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПИСЬМА «НОВОСТИ АВИАМОДЕЛИЗМА»

Республиканская станция юных техников УССР проявила хорошую инициативу: она решила выпускать информационные письма «Новости авиамodelизма». Первое такое письмо (на украинском языке) уже издано. В нем опубликованы очерки о развитии авиамodelизма на Украине, о юных авиаконструкторах — участниках III республиканского слета пионеров и о республиканских заочных авиамodelных соревнованиях. Большой интерес вызовут описание и чертежи моделей планеров класса А-1. Читатели найдут немало ценного для себя и в описаниях моделей других классов. В информационном письме даны таблица профилей, таблица республиканских рекордов и другие справочные материалы.

Выпуск информационных писем надо приветствовать, они помогут обобщить лучший опыт конструкторской и спортивной работы modelистов Украины. Хочется пожелать работникам республиканской станции юных техников более тщательно отбирать материалы для этих писем и, главное, учитывать на кого они рассчитаны, иными словами, больше заботиться об их целенаправленности. Хорошо было бы в информационном письме иметь специальные разделы, например, такие: «Опыт и инициатива», «Для школьных авиамodelных кружков», «Технические новинки» и другие. В разделе «Опыт и инициатива», на наш взгляд, следует широко популяризировать авиамodelную работу станций юных техников, двorcов и домов пионеров, распространять все ценное, что накоплено на местах. Описание простейших моделей и краткие рекомендации по их постройке должны найти место в разделе «Для школьных авиамodelных кружков». К сожалению, в первом информационном письме преобладают модели чемпионского класса, к тому же большей частью зарубежные.

ВЫСТАВКА

Олег ЗОБНИН

РАССКАЗ

Рисунки худ. А. ШИЛЬЦА

ВЕРНУВШИСЬ из школы, наскоро поев холодной жареной картошки и захватив с собой книжку под названием «Летающие модели», Максим побежал к Алику.

Алик предложил ему сегодня вместе делать фюзеляжную модель самолета на предстоящую школьную выставку.

И, конечно, кто же от этого откажется: каждому хочется быть участником выставки!

Дверь открыл Алик.

Не дав раздеться, прямо в пальто, он втащил Максима в комнату.

— Вот, смотри! — сказал он, остановившись у стола, на котором лежал готовый чертеж модели самолета. — Пойдет?

Максим солидно присмотрелся, снял пальто, вытащил из кармана книжку и, проверив чертеж, забраковал его.

Чертить пришлось заново. Две коротко остриженные головы, темная Алика и белобрысая Максима, склонились над столом.

В самый разгар работы в комнату вошла мама Алики Нина Петровна — высокая, полная женщина в теплых меховых шлепанцах и с резиновой грелкой в руках.

— Алик, — сказала она, — у тебя усталый вид, иди гулять!

— Мама, ты же не доктор. Не мешай нам!

Работали долго.

— Ну вот, — проговорил, наконец, Алик, — кажется, готово.

— Конечно, готово! — подтвердил Максим. — Теперь давай делать.

— Давай!.. Только делать будем... каждый у себя дома.

— Почему у себя?...

— Потому! У меня нельзя: мама больна, шуметь будем.

— А у меня?

— А к тебе ходить далеко.

Работу поделили.

Алик взялся делать фюзеляж, винт, а Максим — крылья, шасси и хвостовое оперение.

На другой день, встретив Максима у школьных ворот, Алик сообщил ему, что он уже вырезал почти все шпангоуты для модели.

— Да еще придумал резать шпангоуты не ножом, как сказано в книжке, а ножницами! — добавил он. — Здорово получается:

фанера тонкая, как по маслу идет. Смотри, Максим, не подводи, потопрапливайся с крылышками, уговор дороже денег. Теперь про нашу модель все ребята знают, отступать поздно.

— А я и не собираюсь отступать.

А про себя Максим подумал: «Туговато придется, зря я согласился».

Вечером Алик прибежал к Максиму домой.

— Ну как крылышки получают-ся? — спросил он, едва переступив порог.



— Ты знаешь, мне папа принес кусок алюминия, и я из него винт делаю.

— Получаются... Вот нервюрки проклею и все готово.

На столе перед Максимом лежал готовый каркас крыла — две тонкие рейки, на которых с интервалами в пять-шесть сантиметров были нанизаны вырезанные из фанеры нервюрки, напоминающие дождевые капли на оконном стекле.

— А ты собрал фюзеляж? — спросил Максим.

— Почти... Ты знаешь, мне папа принес кусок алюминия, и я из него винт делаю.

— А почему не из липы?

— Что ты, из алюминия лучше, как настоящий блестеть будет.

На другой день в школе Максим прочитал объявление — выставка открывалась через три дня. Надо было торопиться. Вечером, забрав свои поделки, он отправился к Алику собирать модель. Но Алика не оказалось дома. Нина Петровна сказала, что он ушел гулять.

— Как гулять? — удивился Максим. — Мы же сговорились модель собирать.

— ...Не знаю! Вот здесь все его модели... — показала Нина Петровна на небольшой стол у подоконника, весь заваленный обрезками фанеры, обломками реек, бумагой. Максим перерыл весь этот хлам, но ничего похожего на фюзеляж не нашел.

— Вы не видели, где у него фюзеляж? — повернулся он к Нине Петровне. — Корпус самолета...

— Понятия не имею. Все, что он мастерит, лежит здесь. В другом месте держать эти штуки ему не разрешается.

Максим еще раз внимательно все пересмотрел, но труд был напрасный: ни фюзеляжа, ни винта нигде не было. Под столом он нашел продолговатый кусок алюминия, отдаленно напоминающий винт и все понял — Алик его обманул.

Ничего не сказав, он вышел на площадку и, обжигая о перила ладонку, побежал вниз по лестнице. «Обманул... Ни винта, ни фюзеляжа не сделал... А до открытия выставки осталось два дня. Эх, Алик, Алик...»

Домашнее убрал со стола чайник, Максим разложил чертеж фюзеляжа. Все надо было начинать заново! А тут — уроки. Через день контрольная по алгебре... Учеба для Максима, конечно, всегда на первом месте, но здесь ничего не поделаешь: нельзя же подводить ребят. Модель должна быть сделана!

Через минуту над столом, с шелестом вырываясь из-под бегунка-рубанка, летели золотистые кольца стружек — Максим строгал рейки для фюзеляжа.

Мама пришла с работы и, чтобы не мешать, пообедала у буфета. На столе лежали готовые рейки и горка пятиугольных шпангоутов. Глаза Максима слипались, когда фюзеляж был собран и проклеен.

На утро в классе Максим встряхивал головой, прислушиваясь к голосу учителя и потихоньку под партой чистил наждачной бумагой лопасти винта. Страшно хотелось спать...

Алика в школе не было: Нина Петровна уезжала в санаторий, и ему разрешили проводить ее.

На большой перемене у дверей физкультурного зала толпились ребята. Максим подошел и заглянул в зал. Выставка была почти готова.

Справа от двери, на большом канцелярском столе, стоял чей-то красавец — линкор. Около линкора, распустив паруса, застыли яхты. А рядом с яхтами стояли вольтметр, электромоторчик, радиоприемник. Над моделями висели белые

...Он вышел на площадку и, обжигая о перила ладонку, побежал вниз по лестнице.



— Алик, — сказала мама, — у тебя усталый вид, иди гулять!

таблички с поблескивавшими золотыми типографскими буквами.

Под красным полотнищем с надписью «Пионерское творчество» тоже висела табличка с золотыми буквами: «Олег Дроздов. Максим Нефедов». Под табличкой никакой модели не было.

Максим прикрыл дверь и отошел.

После уроков он забежал к Алику на квартиру и оставил записку у соседки с просьбой, чтобы он обязательно пришел и помог закончить модель.

Дома Максим сразу приступил к работе — к оклейке модели. На коричневую клеенку стола он положил тонкую белоснежную папирусную бумагу, открыл пузырек с клеем-эмалитом.

Кот Дутик поднялся с кушетки, принюхался, навострив белую щетину своих усов, и недовольно ушел на кухню.

Максим, засучив рукава рубашки, заглянул в окно: «Нет, Алика не видеть...»

Оклепку он начал с хвостового оперения. Кисточка, вздрагивая, пробежала по тонким переборкам, и Максим наложил полосу бумаги на проклеенный каркас фюзеляжа...

Обтянуть же без морщинок крылья одному было не под силу.

«Неужели Алика не придет?» — забеспокоился Максим снова, заглядывая в окно. Но Алика не шел.

А мама пришла вовремя.

Смазанное клеем крыло лежало на столе. Узкая полоска бумаги, которую с одного конца держала мама, а с другого Максим, безукоризненно легла на крыло.



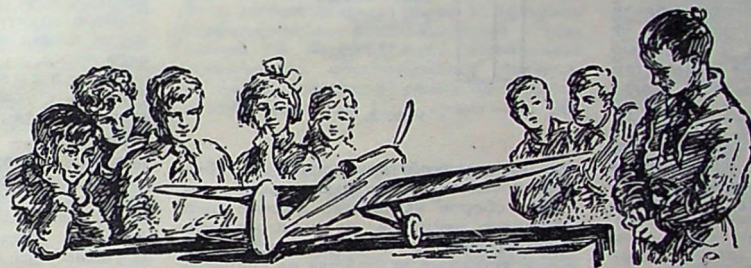
— Ай, да мы! — воскликнул обрадованно Максим.

— Ай, да мы! — воскликнул обрадованно Максим.

Когда он покрывал эмалитом обтянутые крылья и фюзеляж, мама, подложив под голову руку, спала на кушетке.

За окном с грохотом пронесся последний трамвай.

Алика так и не пришел.



...На столе, широко раскинув красивые крылья, стояла фюзеляжная модель самолета.

Утром Максим обернул старой газетой модель, собрал учебники и пошел в школу.

Он влетел в спортзал, поставил модель на крайний стол и побежал в класс.

В классе уже все сидели на местах. Учитель писал упражнения для контрольной работы на доске.

Алик, склонившись над тетрадкой, не поднимал головы. Вскоре ребята, один за другим, стали сдавать работы.

А перед Максимом все еще лежал чистый лист бумаги с сиротливой надписью: «М. Нефедов».

Вот встал и Алик. Он сдал учителью работу, вышел, даже не взглянув на Максима.

А Максим, согнувшись над партой, напряженно искал правильного решения задачи.

Алик прошел в спортзал. У стола, над которым висела табличка: «Олег Дроздов. Максим Нефедов», толпились ребята. Увидев Алика, они молча, с уважением рассступились.

Алик увидел — на столе, широко раскинув красивые крылья, стояла фюзеляжная модель самолета. В модели все было точно подогнано и отлично сделано. Алик узнал модель, которую они с Максимом с таким трудом вычерчивали в первый день работы.

— Вот это моделька! — сказал кто-то из ребят. — Дышать около нее страшно. Хороша!

Ребята дружно обступили Алика.

А Максим в это время все еще трудился над контрольной...

Ю. Крючков. КОРАБЛИ МЕЖПЛАНЕТНЫХ ПРОСТРАНСТВ. Издательство ДОСААФ. М., 1958 г., 42 стр., цена 1 руб. Брошюра освещает некоторые вопросы, связанные с осуществлением полета в Космос и со средствами их разрешения. Автор показывает передовую роль русских ученых и изобретателей в развитии астронавтики как науки и разработке конструкций межпланетных двигателей. В ряде глав рассмотрены устройство и принцип действия ракетных двигателей, современных ракет для высотных исследований и различные проекты космических кораблей.

Брошюра рассчитана на широкий круг читателей. Она представляет несомненный интерес для авиационных спортсменов.

★

В. Субботин. ТАЙМЕРНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА. Издательство

НОВЫЕ КНИГИ

ДОСААФ. Москва, 1958 г. 72 стр. Цена 1 р. 40 коп.
Мастер спорта В. Субботин в своей брошюре обобщил опыт советских и зарубежных спортсменов, конструирующих парящие модели самолетов с поршневыми двигателями.

Читатель найдет в брошюре ответы на многие вопросы: как выбирать основные размеры модели, профиль крыла и оперения, как производить простейший расчет и подбор воздушного винта и вычерчивать его шаблон и др. Автор рассказывает об изготовлении частей модели, ее обтяжке, отделке и сборке, а также регулировке модели на планировании и в моторном полете. Даны чертежи лучших моделей советских и зарубежных спортсменов.

И. Костенко. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И РАСЧЕТ МОДЕЛЕЙ ПЛАНЕРОВ. Издательство ДОСААФ. Москва, 1958 г. 198 стр. Цена 3 р.

В книге кратко излагаются основы аэродинамики применительно к летающим моделям и описываются очень простые способы их расчета, не требующие каких-либо сложных вычислений. Автор подробно знакомит читателя с аэродинамикой, балансировкой и устойчивостью модели планера, с порядком ее проектирования.

В приложении к книге даны аэродинамические характеристики — профильные поляры, а также контуры 49 профилей, которые рекомендуется применять для летающих моделей планеров.

Книга рассчитана на

авиамodelистов, которые уже научились строить простые летающие модели и хотят проектировать новые модели собственной конструкции.

★

Ю. Хухра. ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЕТОВ. Издательство ДОСААФ, Москва, 1958 г. 45 стр. Цена 75 коп.

Автор рассказывает о том, как конструировать и строить гоночные модели. Даны подробные рекомендации по выбору схемы модели, двигателя, профиля крыла и оперения, системы управления рулем высоты, конструкции каркаса и винтомоторной установки модели.

В брошюре подробно освещаются вопросы, касающиеся подготовки и проведения соревнований по гоночным моделям: стартовые и полетные правила, определение победителей соревнований и т. д.

ИЗ ПРАКТИКИ ЗАРУБЕЖНОГО АВИАМОДЕЛИЗМА

В ДАННОМ ОБЗОРЕ приводятся наиболее интересные сведения по авиамодельной технике, публиковавшиеся в некоторых зарубежных журналах.

Модели планеров А-2. с магнитным управлением

Особого интереса заслуживают модели планеров чемпионатного класса А-2 с магнитным управлением. Одна из таких моделей планеров описана П. Ланским (Чехословакия) на основании трехлетнего опыта работы Г. Греммера (ГДР).

Магнитное управление применяется для того, чтобы модель не уносила ветром как при полетах со склонов, так и при запуске с помощью леера. Главной частью магнитного управления является сильный стержневой магнит, использующийся в авиакомпасах, или любой сильный стержневой магнит (например, из специальной магнитной стали Алинко или Алинси). Магнит, стремящийся постоянно занимать положение Север-Юг, в случае отклонения модели от заданного курса возвращает ее на этот курс — против ветра с помощью руля, ось которого связана с магнитом (рис. 1). Таким образом, модель всегда направлена против ветра, а магнитный стержень в направлении Север-Юг. Ось, жестко связанная с магнитом, может проворачиваться в алюминиевой трубке, приклеенной материалами подосками к рулю поворота. Длинный и

Б. КРАСЛАВСКИЙ,
инженер-механик

узкий руль должен быть аэродинамически и статически уравновешен (выступ в верхней части руля впереди оси и оловянный грузик). Остальные части устройства видны на рисунке. Турбуля-

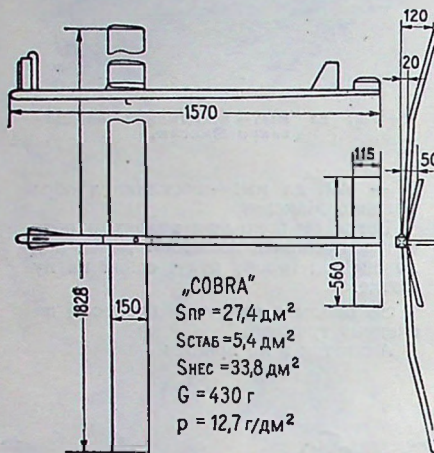


Рис. 2.

тор из латунной проволоки способствует повышению чувствительности руля.

При сборке устройства должно быть обращено внимание на максимальную чувствительность и подвижность руля, а при установке устройства на фюзеляж необходимо удалить его от крыла (и центра тяжести модели) на расстояние, указанное на рисунке. Все металлические части устройства, кроме оси (стальная проволока $\varnothing 1,5$ мм), должны быть сделаны из немагнитных материалов, так же как и все металлические части конструкции модели. Магнит укрепляется в полукруглом сгибе оси мягкой медной обвязочной проволокой, припаяваемой к магниту. Бальзовый киль укрепляется на подставке, вклеиваемой в прорезь передней части фюзеляжа.

Модель рекомендуется строить, соблюдая все геометрические соотношения и форму профилей (крыла и стабилизатора). Это относится также и к размерам устройства управления, определенным в результате длительной практики. Особое внимание должно быть обращено на жесткость конструкции модели, так как даже незначительные деформации ее в полете сильно влияют на работу управляющего устройства.

После сборки модели с магнитным управляющим устройством производится испытание в поле. Модель и руль устанавливаются строго против ветра, а магнитный стержень — в направлении Север-Юг. Держа модель против ветра, отклоняем магнит от 0 до 90°, следя за движением руля. После этого поворачиваем модель влево и вправо по отношению к направлению «против ветров».

Руль должен поворачиваться тем более интенсивно, чем больше отклонение модели. Произведя такое испытание при разной скорости ветра, можно отрегулировать управление еще на земле до запуска в свободный полет.

Перед запуском нужно зафиксировать руль булавкой и, устив модель против ветра с руки, убедиться, что полет ее прямолинейен и, следовательно, в конструкции нет какой-либо несимметрии. В противном случае она должна быть обязательно устранена. Это испытание проводится при скорости ветра не более 1—2 м/сек. Далее, освободив руль, модель запускают с рук под 90° влево и вправо по отношению к направлению ветра, и если она отрегулирована правильно, то должна возвращаться на заданный курс (против ветра) в течение 6—8 секунд.

Для регулировки модели на полет кругами против ветра магнитный стержень устанавливается под 90° к ветру (руль нейтрален), а на руле ставится ограничитель поворотов. Для старта с помощью леера руль блокируется специальным приспособлением, освобождаям его после сбрасывания леера. Хорошо отрегулированная модель кружится против ветра до 3 м/сек без всякого уноса.

Модели с магнитным управлением могут быть с успехом использованы и для запуска со склонов.

На рис. 2 — чертеж еще одной «магнитной» модели конструкции Ф. Миллики (ГДР), показавшей хорошие полетные результаты. По схеме она подобна модели конструкции Г. Греммера (рис. 1). Интерес представляет схема модели, где в носовой части фюзеляжа устанавливается киль, а в хвостовой — киль с рулем поворота. В этом случае магнит-

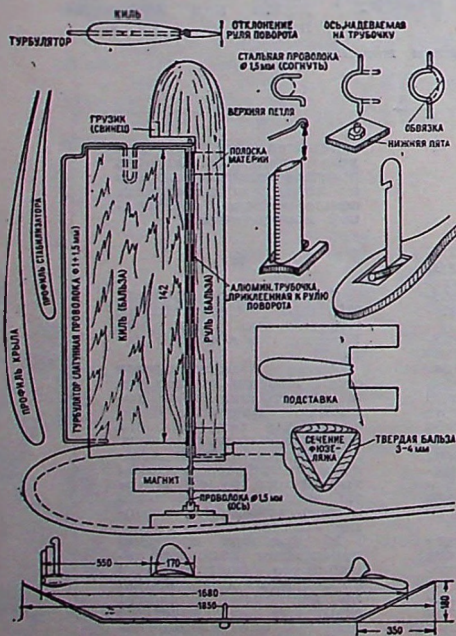


Рис. 1.

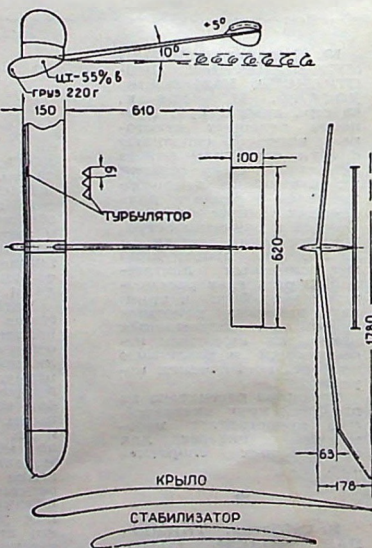


Рис. 3.

ный стержень помещается около центра тяжести модели, а руль поворота управляется системой качалок и тонких нейлоновых нитей ($\varnothing 0,15$ мм). Передаточное отношение качалок 1:2 (передняя 10 мм, а задняя у руля — 20 мм). Приводится также схема модели без переднего киля с таким же расположением магнитного стержня.

Как видно из обзора материалов, опубликованных в чехословацком журнале, большая продолжительность полета модели планера с магнитным управлением может быть достигнута либо регулировкой на полет по прямой против ветра, либо на полет кругами также против ветра, но без уноса по ветру, если его скорость не превышает 3 м/сек. В обоих случаях требуется предварительная установка магнитного стержня под определенным углом к рулю поворота, который перед полетом должен стоять нейтрально. Как это сделать? По-видимому, в конструкции, приведенной на рис. 1, необходимо поворачивать ось с магнитом в алюминиевой трубке, приклеенной к рулю поворота. Поэтому ось вставляется в трубку не очень плотно. Все же, по нашему мнению, эта конструкция не представляет достаточных удобств для быстрого изменения взаимного расположения руля и магнитного стержня, так как без разборки всей системы это можно сделать только отворачиванием руля рукой, фиксируя магнит каким-либо приспособлением через щель в подставке.

Необходимо также заметить, что при полете по прямой против ветра можно рассчитывать на получение большой продолжительности полета только при наличии динамических потоков и определенных профилях, не дающих «протекания» модели против ветра. При наличии в поле упорядоченных конвективных потоков и небольшой скорости ветра ни прямой полет, ни полет по кругу, по нашему мнению, не дадут лучшего эффекта, чем полет модели с обычным рулем (отвораживающимся после сбрасывания леера), идущей кругами по ветру и «ловящей» конвективный термик.

Во всяком случае, модели с магнитным управлением являются новинкой.

МОДЕЛЬ А-2 НЕОБЫЧНОЙ СХЕМЫ

Эта модель приведена на рис. 3. Практика уже показала весьма высокие летные качества таких необычных схем. Так, например, модель Г. Коле (США) в 5 полетах летала по 3 минуты, а в шестом — 16 минут 49 секунд. Такие модели «ищут» термики и хорошо в них держатся. Видимо, это связано с небольшой их длиной и весьма коротким носом. Чрезмерное укорочение носа вызвало необходимость заложить в носовую часть фюзеляжа 220 г груза. Необычность схемы заключается еще и в том, что угол между хордой крыла и носиком стабилизатора составляет 10° . Такое высокое расположение стабилизатора относительно крыла способствует улучшению его аэродинамических характеристик, так как стабилизатор выведен из сдутой струи крыла.

На крыле модели — необычной формы турбулятор из полоски целлулоида толщиной 0,5 мм, вырезанной зубцами и наклеенной в носовой части (рис. 3). Применение такого турбулятора снизило скорость снижения модели на 10%.

МОДЕЛЬ А-2 ЧЕМПИОНА МИРА О. БАБИЧА

Чертеж модели Бабица (Югославия) опубликован в приложении к журналу «Крылья Родины» № 1 за 1958 год. Приведем дополнительные подробности, характеризующие некоторые аэродинамические особенности этой очень интересной модели. Ее данные: площадь крыла $S_{кр} = 28,8$ дм², площадь стабилизатора $S_{ст} = 3,68$ дм², общая несущая площадь $S_{нес} = 32,48$ дм². Как видно, $S_{ст}$ составляет всего 12,8% от $S_{кр}$, а $S_{кр} = 89\%$ от $S_{нес}$. Такое распределение площадей, когда наибольшая часть всей несущей площади заложена в крыло, способствует уменьшению его нагрузки, то есть уменьшению скорости снижения модели. С другой стороны, стабилизатор очень малой площади заставил конструктора сделать длину модели довольно большой (1197 мм), что позволило сохранить коэффициент продольной устойчивости $A_{ст}$ в пределах принятых норм ($A_{ст} = 0,72$). Крыло модели — большого удлинения $\lambda = 13$, имеет профиль современных очертаний. Его относительная толщина 6% хорды; максимальная высота верхней дужки профиля 9,5% расположена на 40% хорды, а наибольшая высота нижней дужки 4% — на 55% хорды. Носик острый и на нем наклеен турбулятор — тонкая нитка. Угол установки крыла около 5° . Профиль стабилизатора — плосковыпуклый толщиной 7% на 30% хорды. Поперечная устойчивость обеспечивается двойным V крыла. Центрплан размахом 1400 мм отогнут вверх на 1° , а «уши» — на 26° .

Резиномоторные модели

На рис. 4 показана модель «WAKE-UP» (США), а на рис. 5 — «DATEL» конструкции Э. Хлубны (Чехословакия).

Обе модели спроектированы по новым нормам ФАИ, предусматривающим уменьшение веса резиномотора до 50 граммов. Это вызвало необходимость уменьшить длину пучка резины для того, чтобы сохранить мощность, хотя и за счет сокращения времени работы мотора и связанным с этим уменьшением высоты подъема модели в моторном полете.

Поэтому понятно стремление авиамоделистов найти такие решения, которые улучшили бы планирующие свойства модели, как компенсацию за уменьшение времени и высоты ее моторного полета. С этой точки зрения модель Хлубны является очень характерной, так как ее схема больше приближается к планеру. Обращает на себя внимание распределение общей несущей площа-

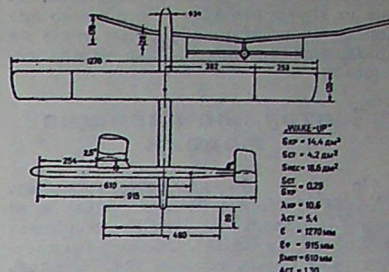


Рис. 4.

ди между стабилизатором и крылом, когда $S_{ст}$ составляет всего 21,7% от $S_{кр}$. Стабилизатор такой малой площади вызвал необходимость сделать модель довольно длинной с коэффициентом устойчивости $A_{ст} = 1,5$.

Для того чтобы длинный фюзеляж не слишком ухудшал «поворотливость» модели, его хвост максимально облегчен (ферма из бальзовых стрингеров и раскосов 2×3 мм). Профиль крыла, удовлетворяющий современным требованиям хорошего планирования, имеет относительную толщину около 8%, максимальную высоту 9,7% на 25% хорды и максимальную высоту нижней дужки — на 50% хорды. С мотором из венгерской резины длиной 600 мм (450 оборотов) и винтом, диаметр которого 500 мм, а относительный шаг 1,4, модель при продолжительности моторного полета до 50 секунд летает до 2 минут 40 секунд.

Схема модели американца имеет несколько иные решения. Здесь при обычных соотношениях $S_{ст}$ и $S_{кр}$ ($S_{ст} = 29\%$ от $S_{кр}$) конструктор сильно уменьшил длину хвостовой части фюзеляжа. Из-за этого коэффициент А весьма мал (1,3). Но конструктор считает, что модели с двигателем 50 г должны быть

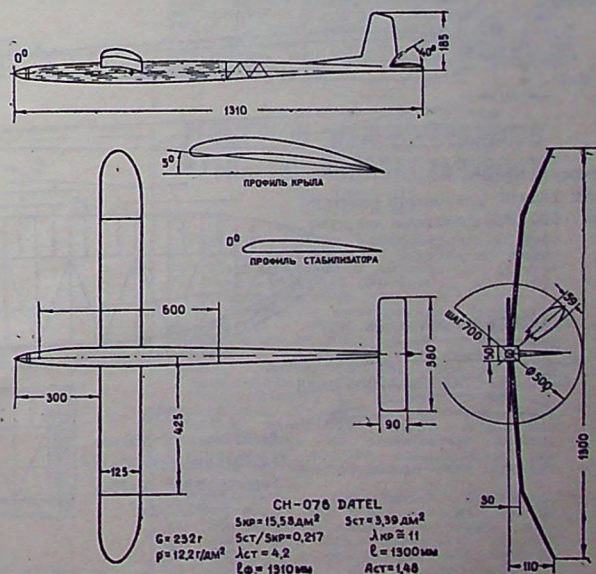


Рис. 5.

30

В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Международная авиационная федерация утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По планерному спорту

Скорость полета 81,349 км/час по замкнутому 200-километровому маршруту, достигнутую Х. Россом (США) 12 августа 1958 г. на планере Р-8 (многоместные планеры). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Г. Зидорчаку, превышен на 15,301 км/час.

Скорость полета 82,349 км/час по замкнутому 300-километровому маршруту, достигнутую Х. Россом (США) 13 августа 1958 г. на планере Р-8 (многоместные планеры). Прежний мировой рекорд, принадлежавший З. Райну, превышен на 18,172 км/час.

Скорость полета 87,511 км/час по замкнутому 100-километровому маршруту, достигнутую Х. Россом (США) 14 августа 1958 г. на планере Р-8 (многоместные планеры). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Э. Хаазе, превышен на 7,173 км/час.

Скорость полета 97,066 км/час по замкнутому 100-километровому маршруту, достигнутую И. Мраком (Югославия) 8 сентября 1958 г. на планере «Метеор» (одноместные планеры). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Е. Войнару, превышен на 2,35 км/час.

Скорость полета для женщин 85,42 км/час по замкнутому 100-километровому маршруту, достигнутую С. Кланчик (Югославия) 9 сентября 1958 г. на планере «Кошава» (многоместные планеры). Прежний мировой рекорд, принадлежавший П. Маевской, превышен на 9,233 км/час.

По вертолетному спорту

Высоту полета 9583 м, достигнутую Ж. Буле (Франция) 9 июня 1953 г. на вертолете «Ласточка» (полетный вес от 1000 до 1750 кг). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Е. Боумену, превышен на 1021 м.

Высоту полета 10 984 м, достигнутую Ж. Буле (Франция) 13 июня 1953 г. на вертолете «Ласточка». Прежний мировой рекорд, принадлежавший Е. Боумену, превышен на 1908 м.

По парашютному спорту

Дневной одиночный прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный А. Скиром (Франция) 5 июня 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,145 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший С. Шарву, превышен на 0,26 м.

РОЗЫГРЫШ МЕЖДУНАРОДНОГО КУБКА ПО ИНДИВИДУАЛЬНОМУ ПИЛОТАЖУ

При розыгрыше международного кубка по индивидуальному пилотажу, который был проведен в Англии, первое место занял француз Бианкотто на чехословацком самолете Цилин-228.

По окончании выступления Бианкотто заявил, что с точки зрения комплексного пилотажа среди имеющихся во Франции различных спортивных самолетов нет ни одного, который мог бы конкурировать с великолепным Цилином.

Участвовавшие на самолетах той же марки чехи заняли 2-е, 4-е и 6-е места. Выбор отдельных фигур комплекса представлялся на усмотрение пилота. Минимальная высота выполнения фигур — 100 м; максимальная — без ограничения.

Победитель соревнований Бианкотто особо отметил, что в то время как команда Чехословакии имела механика, располагала походной мастерской и чувствовала, что к ней проявляется интерес на родине, группа французских летчиков была лишена какого-либо внимания и поддержки.

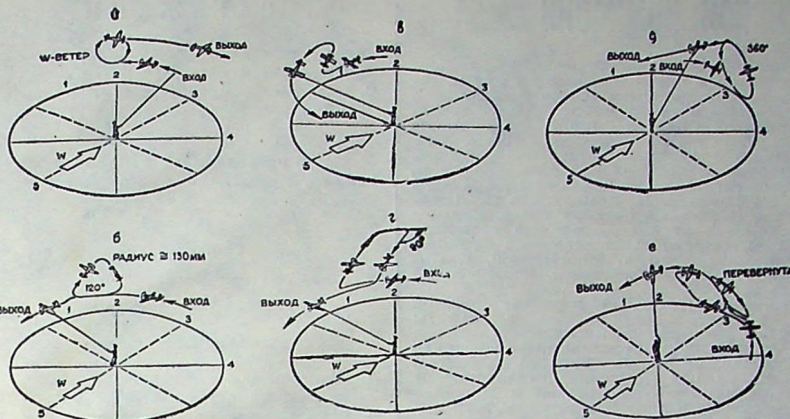


Рис. 9.

Модель вертолета для младших авиамodelистов-школьников

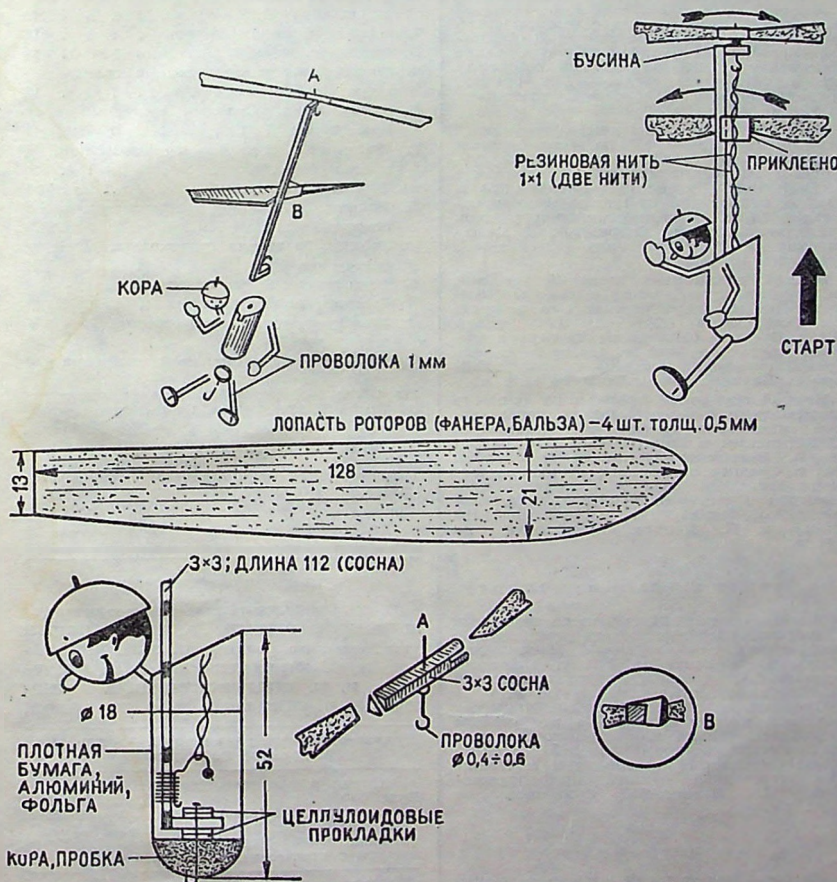


Рис. 10.

Модель очень проста в изготовлении. Конструкция модели ясна из рисунка. (рис. 10) и хорошо летает в комнате. г. Тбилиси.

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила в качестве все-союзных рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По парашютному спорту

Дневной одиночный комбинированный прыжок с высоты 1500 м, совершенный спортсменом 1-го разряда В. Толочинским (Москва) 3 сентября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 1,68 м. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший С. Киселеву, превышен на 1,39 м.

Ночной одиночный женский прыжок на точность приземления с высоты 1000 м, совершенный заслуженным мастером спорта А. Колычуговой (Сталино) 25 сентября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 7,28 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие ей же, превышены на 23,07 м.

Ночной групповой прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный мастерами спорта В. Раковым, А. Скопиновым и Ф. Побережником (Москва) 29 сентября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 5,12 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший А. Эйзенгамеру, М. Кайзру и Ф. Кмecu (Чехословакия), превышен на 0,72 м.

Ночной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 1000 м, совершенный мастерами спорта Н. Пряжиной, А. Скопиновой и Э. Дятлиц (Москва) 29 сентября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 8,25 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие Г. Никаноровой, В. Рулевой, В. Трушкиной и В. Соловьевой, превышены на 51,08 м. Всесоюзный и мировой рекорды по мужской группе, принадлежавшие Н. Данильченко, А. Крюкову, Л. Луцкому, Е. Подгорбунскому и А. Пятакову, превышены на 2,58 м.

Ночной групповой прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный мастером спорта Б. Бондаренко, спортсменами 1-го разряда В. Коризино-Мирским и И. Поповым (Минск) 29 сентября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 13,35 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший М. Кайзру, Ф. Кмecu и Ю. Беранеку (Чехословакия), превышен на 5,68 м.

Ночной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный мастерами спорта Н. Пряжиной, А. Скопиновой и Э. Дятлиц (Москва) 29 сентября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 13,04 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие Г. Володичевой, В. Квасовой и С. Потапенко, превышены на 6,38 м.

Ночной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный заслуженным мастером спорта Г. Пясецкой, мастерами спорта Н. Пряжиной и А. Скопиновой (Москва) 1 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 8,7 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие Н. Пряжиной, А. Скопиновой и Э. Дятлиц, превышены на 4,34 м.

Ночной групповой комбинированный прыжок с высоты 1500 м, совершенный мастером спорта Н. Дешевым (Гомель) 3 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 5,8 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший М. Вираве (Чехословакия), превышен на 2,5 м.

Ночной одиночный прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный спортсменом 1-го разряда П. Витченко (Гомель) 3 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 3,45 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший Э. Георгиеву (Болгария), превышен на 3,4 м.

Ночной одиночный женский комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный мастером спорта Л. Акимовой (Москва) 4 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 47,73 м. Рекорд установлен впервые.

Дневной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный спортсменками 1-го разряда В. Мариничевой, Н. Ломцовой и И. Любимой (Москва) 5 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 9,23 м. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший А. Мишустинной, Г. Пясецкой и В. Селиверстовой, превышен на 10,23 м.

Дневной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный мастером спорта Л. Акимовой, спортсменками 1-го разряда Ф. Солдадзе и В. Рулевой (Москва) 5 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 7,02 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие А. Мельниковой, Г. Мухиной, Н. Пряжиной, Г. Пясецкой и В. Селиверстовой, превышены на 10,47 м.

Ночной групповой комбинированный прыжок с высоты 1500 м, совершенный мастерами спорта Ю. Пеклиным, С. Батинским и спортсменом 1-го разряда А. Ветровым (Луганск) 10 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 8,03 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие В. Ракову, В. Зуеву, Н. Анисееву и В. Раевскому, превышены на 6,75 м.

Дневной одиночный женский прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный мастером спорта Л. Беспятой (Харьков) 11 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 7,82 м. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Зубовой, превышен на 3,31 м.

Дневной групповой комбинированный прыжок с высоты 1500 м, совершенный мастерами спорта Ю. Пеклиным, С. Батинским и спортсменом 1-го разряда А. Ветровым (Луганск) 11 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 9,3 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший Б. Добрыню, Д. Дамьяновичу и М. Ронцевичу (Югославия), превышен на 0,59 м.

Ночной одиночный женский прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный спортсменкой 1-го разряда А. Бондаренко (Луганск) 12 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 11,22 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие Г. Влазук, превышены на 16,78 м.

Ночной групповой прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный мастерами спорта Ю. Пеклиным, С. Батинским и спортсменом 1-го разряда А. Ветровым (Луганск) 12 октября 1958 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 10,83 м. Прежние всесоюзный и мировой рекорды, принадлежавшие В. Бондаренко, В. Коризино-Мирскому и И. Попову, превышены на 2,52 м.

По авиамodelьному спорту

Высоту полета 1226 м модели вертолета с поршневым двигателем, достигнутую спортсменом 1-го разряда В. Пашенкером (Харьков) 16 сентября 1958 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Щербакву, превышен на 716 м.

Скорость полета по кругу 232,257 км/час кордовой модели самолета с поршневым двигателем (объем цилиндра до 2,5 см³), достигнутую мастером спорта М. Васильченко (Москва) 18 октября 1958 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Наталенко, превышен на 21,711 км/час.

По самолетному спорту

Скорость полета 263,055 км/час по замкнутому 100-километровому маршруту, достигнутую спортсменом 1-го разряда Н. Голиковым (Егорьевск) 8 августа 1958 г. на самолете Як-18 (3-й весовой категории). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший С. Постниковой, превышен на 37,166 км/час.

СОДЕРЖАНИЕ

Съезд строителей коммунизма . . .	1
В честь XXI съезда КПСС	3
С. Киселев. От кружка к авиационно-му клубу	6

В президиуме ЦК ДОСААФ

Усилить пропаганду военно-технических знаний	7
--	---

Слово друзей

Д. Габор. На всю жизнь	7
----------------------------------	---

Трибуна инструктора

А. Турсков. Совершенствуем методику летного обучения	8
Л. Бган. Полеты на легких планерах	9

В. Лещенко. Будем работать еще лучше	10
П. Лукашин. Наше общее дело	11
В. Слепцов, Е. Векшин. Успешное начало	12
Г. Пожаров. Парашютные прыжки с аэростата	13
Ю. Архангельский. Тренироваться круглый год!	14
Талантливый авиамоделлист	15
Б. Ошкнин. Легкий паритель БРО-12	16
В. Розин. Усовершенствование тренажера Проничева	18
Е. Владимиров. Самолет на школьном дворе	19
Г. Залудский. Герой гражданской войны	20
Ю. Винник. На лыжи!	22
И. Раскин. Большой авиационный старт в Ташкенте	24
О. Зобнин. Выставка (рассказ)	26
Новые книги	27
В. Краславский. Из практики зарубежного авиамоделлизма	28
В Международной авиационной федерации	31
В Авиационной спортивной комиссии	32

На 1-й и 4-й стр. обложки: рисунок художника В. Викторова. На 2-й стр. обложки: плакат художника М. Соловьева.

Приложение

Всесоюзные заочные юношеские состязания по моделям планеров А-1 на приз журнала «Крылья Родины».

Редакционная коллегия:

Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОБАРЫКИН, А. И. ИВАНСКИЙ (зам. главного редактора), С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, И. К. ПОДГУРСКИЙ, Ф. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Р. Выгонская

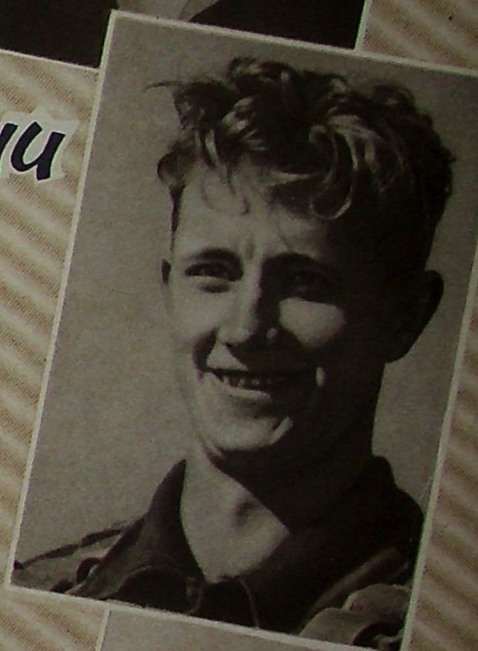
Сдано в производство 26/XI 1958 г.
Бум. 60x92¹/₈ 2¹/₈, 6. л. 5,5, п. л. Подп. к печ. 3/1 1959 г. Г-51007.
Тир. 35 000 экз. Издательство ДОСААФ.
Москва. Б-66. Ново-Рязанская, 26. Цена номера с приложением 3 руб. Зак. 739.

Обложка и цветная вкладка отпечатаны в 1-й Образцовой типографии имени А. А. Жданова Московского городского Совнархоза.

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



Они Завоевали рекорды в 1958 г.



На снимках (слева направо): 1-й ряд — парашютисты мастера спорта А. Скопинова, Ф. Побережнюк и Л. Беспятая; 2-й ряд — вертолетчик мастер спорта В. Ряховский и парашютист мастер спорта А. Скопинов; 3-й ряд — парашютисты мастера спорта Э. Дягилец, Ю. Пеклин и спортсменка 1-го разряда В. Рулева.





57
П ЯЕ 1703
ТЕХ БИБЛИОТЕКЕ
2 1 12 КР РСД



57
П ЯД 1703
ТЕХ БИБЛИОТЕКЕ
2 1 12 КР РСБ

