



№4
АПРЕЛЬ
1953

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ



Московский городской аэроклуб. Летчики-инструкторы изучают материалы XIX съезда Коммунистической партии Советского Союза. На снимке (слева направо): В. И. Семенов, В. Ф. Будылин, В. Ф. Дубровина, М. И. Холодков, Д. И. Рыжак, П. Н. Ермаков, М. Г. Бедная, В. А. Белов, А. А. Лаврищев.

Фото В. Тюккеля

ТАБЛИЦА ЗАЧЕТА ПО ВИДАМ СОРЕВНОВАНИЙ

(Числителем указаны нормативы — часы, минуты, секунды, метры; знаменателем — очки)

№ п/п	Виды соревнований	М у ж ч и н ы			Ж е н щ и н ы			Примечание
ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ВИДЫ СОРЕВНОВАНИЙ								
1	Стрельба из малокалиберной винтовки на 50 м, лежа, 3 пробных, 10 зачетных по мишени № 7. Время на пробные 5 мин., на зачетные 15 мин.	По количеству выбитых очков на мишенях						Разрешается использовать ружейный ремень или упор, стрельба ведется по двум мишеням № 7 по 5 выстрелов в мишень
2	Марш-бросок—мужчины на 8 км, женщины на 5 км	до 45 мин. 100 очк.	до 48 мин. 90 очк.	до 50 мин. 80 очк.	до 30 мин. 100 очк.	до 33 мин. 90 очк.	до 35 мин. 80 очк.	Марш-бросок совершается в повседневной одежде и обуви
		до 53 мин. 70 очк.	до 55 мин. 60 очк.	до 60 мин. и более 50 очк.	до 38 мин. 70 очк.	до 40 мин. 60 очк.	свыше 40 мин. 50 очк.	
3	Гранатометание на дальность: вес гранаты — для мужчин 700 г, для женщин 500 г	до 30 м 50 очк.	до 35 м 60 очк.	до 40 м 70 очк.	до 20 м 50 очк.	до 25 м 60 очк.	до 30 м 70 очк.	Метание гранаты производится с хода. Засчитывается лучший результат из трех бросков
		до 45 м 80 очк.	до 50 м 90 очк.	более 50 м 100 очк.	до 35 м 80 очк.	до 40 м 90 очк.	более 40 м 100 очк.	
4	Надевание противогаза на скорость из положения „наготове“	до 4 сек. 100 очк.	до 5 сек. 80 очк.	до 6 сек. 70 очк.	до 4 сек. 100 очк.	до 5 сек. 80 очк.	до 6 сек. 70 очк.	За ошибки вычитаются штрафные очки: за небольш. перекос шлема—5 очков; не надет (или упал) головной убор—5 очков; при больших ошибках — 10 очков
			до 7 сек. 60 очк.			до 7 сек. 60 очк.		
5	Плавание на 100 м вольным стилем, в спортивном костюме	до 1 м. 15 с. 100 очк.	до 1 м. 30 с. 90 очк.	до 1 м. 40 с. 80 очк.	до 1 м. 20 с. 100 очк.	до 1 м. 35 с. 90 очк.	до 1 м. 50 с. 80 очк.	Плавание проводится в стоячей воде. Там, где нет возможности провести,—оно может быть заменено другим видом, перечисленным в таблице „по выбору“
		до 1 м. 50 с. 70 очк.	до 2 мин. 60 очк.	более 2 м. 50 очк.	до 2 м. 10 с. 70 очк.	до 2 м. 15 с. 60 очк.	более 2 м. 15 с. 50 очк.	
ВИДЫ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ВЫБОРУ								
1	Полоса препятствий ГТО—150 м (мужчины с винтовкой)	до 1 м. 15 с. 100 очк.	до 1 м. 25 с. 90 очк.		до 1 мин. 100 очк.	до 1 м. 10 с. 90 очк.		Винтовки могут быть деревянные весом 4,5 кг
		до 1 м. 30 с. 80 очк.	до 1 м. 35 с. 70 очк.		до 1 м. 20 с. 80 очк.	до 1 м. 30 с. 70 очк.		
		до 1 м. 45 с. 60 очк.	1 м. 45 с. 50 очк.		до 1 м. 35 с. 60 очк.	1 м. 35 с. 50 очк.		
2	Мотопробег — мужчины 50 км, женщины 25 км	до 1 ч. 20 м. 100 очк.	до 1 ч. 25 м. 90 очк.	до 1 ч. 30 м. 80 очк.	до 50 мин. 100 очк.	до 55 мин. 90 очк.	до 60 мин. 80 очк.	Мотоцикл любой, без коляски. Пробег по проселочной дороге
		до 1 ч. 35 м. 70 очк.	до 1 ч. 40 м. 60 очк.	более 1 ч. 40 м. 50 очк.	до 1 ч. 05 м. 70 очк.	до 1 ч. 10 м. 60 очк.	более 1 ч. 10 м. 50 очк.	
3	Велопробег — мужчины 20 км, женщины 10 км	до 50 мин. 100 очк.	до 52 мин. 90 очк.	до 55 мин. 80 очк.	до 30 мин. 100 очк.	до 32 мин. 90 очк.	до 35 мин. 80 очк.	Велосипед дорожный. Пробег по проселочной дороге
		до 60 мин. 70 очк.	до 63 мин. 60 очк.	более 63 м. 50 очк.	до 37 мин. 70 очк.	до 40 мин. 60 очк.	более 40 м. 50 очк.	
4	Полет схематических моделей планера на лее 50 метров	до 2 мин. 50 очк.	до 2 м. 30 с. 60 очк.	до 3 мин. 70 очк.	То же, что и по мужской группе			
		до 3 м. 30 с. 80 очк.	до 4 мин. 90 очк.	до 4 м. 30 с. и более 100 очк.				

ПОЛОЖЕНИЕ О ВСЕСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЕ ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФА

Всесоюзная спартакиада первичных организаций Досаафа проводится Оргкомитетом Досаафа СССР и ЦК ВЛКСМ.

Цели и задачи

1. Широкая популяризация целей и задач Досаафа среди молодежи и вовлечение ее в ряды Общества; укрепление первичных организаций Досаафа; дальнейшее развитие военно-массовой работы и военно-прикладных видов спорта среди молодежи.

2. Закрепление у членов Общества знаний и навыков, полученных в учебных группах, кружках, на курсах, в спортивных командах; повышение спортивных достижений спортсменов Досаафа.

Время и порядок проведения спартакиады

Спартакиада проводится с 15 мая по 5 ноября 1953 года в два круга: 1-й круг — с 15 мая по 30 сентября с. г.; соревнования в первичных организациях; 2-й круг — с 1 октября по 5 ноября с. г.; районные (городские) соревнования.

Программа спартакиады включает пять видов соревнований:

стрельба из малокалиберной винтовки на 50 метров (упражнение № 15 единой Всесоюзной спортивной классификации — 3 пробных, 10 зачетных выстрелов);

плавание на 100 метров вольным стилем, в спортивном костюме;

марш-бросок: мужчины — 8 км; женщины — 5 км;

гранатометание на дальность; упражнение № 3 ПВХО.

П р и м е ч а н и е. Районные соревнования по плаванию, в зависимости от климатических условий, могут проводиться и до 1 октября. В районах, где нельзя проводить соревнования по плаванию, плавание заменяется любым из следующих видов по выбору: мотопробег — мужчины 50 км, женщины — 25 км; велопробег — мужчины 20 км, женщины — 10 км; полоса препятствий ГТО 150 м (мужчины с винтовкой); полеты схематических моделей планера.

Для проведения соревнований в первичных организациях Досаафа создается неограниченное количество команд в составе 5 человек по цехам, отделам, бригадам, курсам, факультетам, классам. Каждый участник команды выступает в соревновании один раз по всем видам программы соревнований.

В районных (городских) соревнованиях участвуют сборные команды первичных организаций Досаафа в составе 10 человек. От крупных первичных организаций Досаафа могут участвовать несколько команд. Количество команд для районных (городских) соревнований определяет районный (городской) оргкомитет Досаафа совместно с райкомом (горкомом) комсомола.

К соревнованиям допускаются лица, прошедшие медицинский осмотр и допущенные к соревнованиям врачом.

Соревнования проводятся по правилам, утвержденным Досаафом.

Рекомендуется после окончания соревнования по 2-му кругу районным

(городским) оргкомитетам Досаафа совместно с районными (городскими) комитетами комсомола по плану областного (окружного) оргкомитета Досаафа организовать доставку эстафеты с итогами соревнования в областной (окружной, краевой) оргкомитет Досаафа группой спортсменов путем массового пешего перехода, пробега велосипедистов, мотоциклистов, конников, шлюпочного (лодочного) похода.

Областной (краевой) оргкомитет Досаафа и соответствующий комитет комсомола определяют день и время прибытия эстафеты.

Зачет результатов и определение победителей спартакиады

Первенство первичных организаций Досаафа определяется по массовости и количеству очков, набранных в соревнованиях первого и второго круга.

Очки за массовость определяются соотношением количества участвовавших в спартакиаде к числу членов первичной организации Досаафа. В зачет входят участники, которые выступали во всех пяти видах программы соревнований.

Например, в первичной организации Досаафа 500 членов. Участвовало в соревнованиях 250 человек, $250 \times 100 : 500 = 50$ очков.

П р и м е ч а н и е. Зачет по массовости на районных (городских) соревнованиях не проводится.

Очки за спортивно-технические результаты определяются каждому участнику соревнований на основании таблицы зачета по каждому виду (таблица прилагается).

Очки первичной организации Досаафа за спортивно-технические результаты определяются суммой очков, набранных 10 лучшими участниками соревнований в первом круге плюс очки команды этой первичной организации за участие в районных (городских) соревнованиях.

Победителем в районе (городе) считается первичная организация, которая наберет наибольшее количество очков.

П р и м е р: первичная организация предприятия «А» набрала: за массовость 30 очков, за спортивно-технические результаты 10 лучших участников соревнования внутри первичной организации (1-й круг) 3 100 очков и на районных (городских) соревнованиях (2-й круг) 3 150 очков. Всего 6 280 очков.

Первичная организация предприятия «Б» набрала: за массовость 85 очков, за спортивно-технические результаты 10 лучших участников соревнования внутри первичной организации (1-й круг) 2 900 очков и на районных (городских) соревнованиях (2-й круг) 3 000 очков. Всего 5 985 очков.

Лучшей является организация предприятия «А».

П р и м е ч а н и е. При равенстве сумм очков лучшей организацией Досаафа в соревновании считается та, которая наберет большее количество очков по спортивно-техническим результатам соревнования во втором круге.

Руководство спартакиадой

Спартакиаду организуют и проводят районные, городские, областные, кра-

евые, республиканские оргкомитеты Досаафа совместно с соответствующими комитетами комсомола.

Непосредственное проведение соревнований и подведение итогов возлагаются на судейские коллегии, создаваемые при соответствующих оргкомитетах Досаафа из представителей Досаафа, комсомольских, профсоюзных и физкультурных организаций.

На предприятиях, в колхозах, учреждениях, учебных заведениях ответственность за организацию и проведение спартакиады возлагается на комитеты первичных организаций Досаафа и комитеты первичных комсомольских организаций, которые создают судейскую комиссию соревнований.

Отчетность по спартакиаде

Первичные организации в 5-дневный срок по окончании соревнований, на основании протоколов соревнований, представляют в районный (городской) оргкомитет Досаафа сводный отчет.

Районные (городские) оргкомитеты в 6-дневный срок после проведения соревнований представляют в областной (краевой, республиканский) оргкомитет отчеты об итогах соревнований с приложением материалов на две лучшие первичные организации.

Областные, краевые, республиканские оргкомитеты представляют к 30 ноября с. г. в Оргкомитет Досаафа СССР: отчет об итогах соревнований; материал на две лучшие первичные организации, набравшие наибольшее количество очков, по итогам 1-го и 2-го кругов соревнований;

материалы на один районный и один городской оргкомитеты Досаафа, добившиеся большей массовости и лучшей четкости в организации и проведении спартакиады.

Материалы, поступившие в Оргкомитет Досаафа СССР после 30 ноября с. г., к зачету приниматься не будут.

Награждение

Лучшие пять первичных, пять районных и пять городских организаций Досаафа награждаются призами ЦК ВЛКСМ и Оргкомитета Досаафа СССР. Председатели первичных организаций и секретари комсомольских организаций награждаются Оргкомитетом Досаафа СССР грамотами и ценными подарками.

Пять первичных организаций, занявших вторые места, награждаются переходящими призами и грамотами Оргкомитета Досаафа СССР. Председатели первичных организаций и секретари комсомольских организаций награждаются Оргкомитетом Досаафа СССР грамотами и ценными подарками.

Пять первичных организаций, занявших третьи места, награждаются грамотами Оргкомитета Досаафа СССР. Председатели первичных организаций Досаафа и секретари комсомольских организаций награждаются Оргкомитетом Досаафа СССР грамотами и ценными подарками.

Областным, краевым, республиканским оргкомитетам Досаафа рекомендуется устанавливать свои призы и меры поощрения для команд и участников спартакиады.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

ГОД ИЗДАНИЯ 4-й

№ 4

АПРЕЛЬ 1953 г.

К ПОЛНОМУ ТОРЖЕСТВУ ДЕЛА ЛЕНИНА — СТАЛИНА

ИМЯ ВЕЛИКОГО СТАЛИНА — бесконечно дорого для нашей партии, для советского народа, для трудящихся всего мира. Вся героическая жизнь товарища Сталина, великого соратника и друга Ленина, гениального продолжателя его бессмертного дела, неутомимого строителя коммунизма, нашего мудрого учителя, отца и вождя, — вдохновляющий пример самоотверженного служения народу, партии, расцвету нашей Родины, делу коммунизма.

Товарищ Сталин, великий мыслитель нашей эпохи, творчески развил в новых исторических условиях учение марксизма-ленинизма. Имя Сталина справедливо стоит рядом с именами величайших людей во всей истории человечества — Маркса, Энгельса, Ленина.

Вместе с Лениным товарищ Сталин создал Коммунистическую партию, разработал ее идеологические, организационные, тактические и теоретические основы, закалил партию в суровых боях за освобождение трудящихся. Коммунистическая партия воплотила в себе революционную энергию и доблесть рабочего класса, все лучшие качества русского народа и других народов нашей страны, стала умом, честью и совестью нашей эпохи. Стальным единством и монолитной сплоченностью своих рядов партия обязана товарищу Сталину, который отстаивал ленинское единство партии, как главное условие ее силы и могущества. Наша партия, вооруженная революционной теорией Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, умудренная полувекowym опытом борьбы за интересы трудящихся, неразрывно связанная с широчайшими народными массами, знает, как вести дело, чтобы обеспечить построение коммунистического общества.

Вместе с Лениным товарищ Сталин был вдохновителем и вождем Великой Октябрьской социалистической революции, основателем первого в мире Советского социалистического государства рабочих и крестьян. Неустанно трудился товарищ Сталин над укреплением Советского государства. Крепость и мощь нашего государства являются важнейшим условием успешного построения коммунизма в нашей стране. «Наша священная обязанность, — говорил тов. Г. М. Маленков в своей речи на траурном митинге, посвященном похоронам И. В. Сталина, — состоит в том, чтобы и дальше неустанно и всесторонне укреплять наше великое социалистическое государство, оплот мира и безопасности народов».

В огне боев против иностранной интервенции и внутренней контрреволюции товарищ Сталин вместе с Лениным создал Советскую Армию, которая с первых дней своего возникновения явилась верным оплотом не только завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции, но и верным защитником интересов трудящихся всего мира. В годы гражданской войны товарищ Сталин был творцом важнейших военно-стратегических планов и непосредственным руководителем решающих боевых операций советских войск. Организаторский и полководческий гений Сталина привел советский народ и его героическую армию к победе над всеми врагами Родины.

С именем великого Сталина связано разрешение одного из

важнейших вопросов революции — национального вопроса. Под непосредственным руководством товарища Сталина была проведена огромная работа по созданию национальных советских республик, по объединению их в одно союзное государство — СССР. Образование Союза Советских Социалистических Республик явилось величайшей победой ленинско-сталинской национальной политики нашей партии и имело решающее значение для дальнейшего укрепления Советского государства. Создание СССР явилось классическим разрешением на деле национального вопроса и утверждения подлинной дружбы народов на основе советской власти и социализма и открыло широкие перспективы для развития государственности, народного хозяйства и культуры всех советских республик.

После смерти великого Ленина товарищ Сталин высоко поднял славное знамя Ленина, смело и решительно повел нашу партию и весь советский народ по ленинскому пути. В ожесточенной борьбе против троцкистско-зиновьевских, бухаринских и прочих выродков, являющихся заклятыми врагами социалистической революции, агентами международного империализма, товарищ Сталин отстаивал ленинизм, развил его дальше, обогатил сокровищницу марксизма-ленинизма, всесторонне обосновав ленинское учение о возможности победы социализма в одной стране, разработал план построения социалистического общества. Сильная своей верностью ленинизму, гениальным сталинским руководством, Коммунистическая партия проложила неизведанный еще в истории путь строительства социализма в стране, окруженной кольцом капиталистических государств. Продолжая бессмертное дело Ленина, товарищ Сталин привел советский народ к всемирно-исторической победе социализма в нашей стране.

Претворяя в жизнь сталинскую программу социалистической индустриализации нашей страны, советский народ в короткий исторический срок превратил отсталую в технико-экономическом отношении Россию в передовую индустриальную державу. С именем Сталина связаны мощные социалистические стройки пятилеток, гиганты индустрии, новые отрасли промышленности, сыгравшие решающую роль в укреплении обороноспособности нашего государства. Под руководством товарища Сталина партия мобилизовала рабочий класс на борьбу за досрочное выполнение сталинских пятилеток, воспитала в массах новое, социалистическое отношение к труду, вовлекла миллионы трудящихся в социалистическое соревнование, высшим этапом которого явилось стахановское движение.

Под руководством товарища Сталина в 1929 году в деревне произошел исторический поворот, равнозначный по своим последствиям революционному перевороту в октябре 1917 года. Коммунистическая партия провела сплошную коллективизацию сельского хозяйства и на этой основе ликвидацию кулачества как класса. Метод коллективизации дал возможность в течение нескольких лет покрыть всю страну крупными колхозными хозяйствами, имеющими возможность применить новую технику, использовать все агрономические достижения и дать стране побольше товарной продукции.

Построив социализм, советский народ навсегда уничтожил эксплуатацию человека человеком, создал новый общественный и государственный строй, свободный от кризисов и безработицы и обеспечивающий неуклонный подъем материального и культурного уровня трудящихся. С победой социализма стало несокрушимым морально-политическое единство советского народа, тесно сплоченного вокруг партии Ленина — Сталина. Конституция Союза ССР, названная народом по имени ее творца Сталинской Конституцией, отразила и законодательно закрепила факт завоевания социализма, явилась выражением того, что наша страна вступила в период завершения строительства социалистического общества и постепенного перехода к коммунизму.

Развивая ленинизм, товарищ Сталин создал целое и законченное учение о социалистическом государстве. Он сделал гениальный вывод о возможности построения коммунизма в нашей стране и доказал необходимость сохранения государства при коммунизме в случае, если будет продолжаться существование капиталистическое окружение. Этот вывод вооружил партию и народ могучим идейным оружием, дал ясную перспективу борьбы за победу коммунизма.

Товарищ Сталин проявлял неустанную заботу об укреплении обороноспособности СССР. Коммунистическая партия, руководствуясь указаниями товарища Сталина, подготовила нашу страну к активной обороне, превратила Советскую Армию в непобедимую силу, способную обеспечить государственные интересы СССР.

Когда гитлеровская Германия, поощряемая американскими империалистами, вероломно напала на нашу страну, когда решалась судьба всех завоеваний Октябрьской революции и самого существования Советского государства, товарищ Сталин возглавил борьбу народов Советского Союза, объединил усилия фронта и тыла, поднял всех советских людей на Великую Отечественную войну против иноземных захватчиков. Под его непосредственным руководством, по его гениальным замыслам были подготовлены и проведены все решающие операции Великой Отечественной войны и осуществлен разгром гитлеровской Германии и империалистической Японии.

«Это наше счастье, — говорил В. М. Молотов, — что в трудные годы войны Красную Армию и советский народ вел вперед мудрый и испытанный вождь Советского Союза — Великий Сталин. С именем Генералиссимуса Сталина войдут в историю нашей страны и во всемирную историю славные победы нашей армии». В годы самых тяжелых испытаний товарищ Сталин во всей мощи развернул свой гений руководителя государства, социалистического хозяйства, гений полководца и спас нашу Родину, честь, свободу и независимость народов СССР от фашистских захватчиков.

Гениальный полководец и организатор исторических побед советского народа в Великой Отечественной войне, товарищ Сталин создал передовую советскую военную науку, вооружил нашу армию искусством побеждать врага. Им разработано положение о постоянных действующих факторах, решающих судьбу войны, об активной обороне и законах контрнаступления и наступления, о взаимодействии родов войск и боевой техники в современных условиях войны, о роли больших масс танков и авиации в современной войне, об артиллерии, главной ударной силе армии. С гениальной проницательностью разгадывал товарищ Сталин планы врага, противопоставлял им быстрые и умелые действия наших войск. В сражениях, в которых товарищ Сталин руководил советскими войсками, воплощены выдающиеся образцы военного оперативного искусства.

Руководствуясь указаниями товарища Сталина, воины Советской Армии в послевоенный период непрерывно совершенствуют свои военные и политические знания, осваивают опыт минувшей войны и овладевают современной военной техникой. Советское государство и впредь будет всемерно укреплять наши Вооруженные Силы, держать их в состоянии боевой готовности для сокрушительного отпора любому нападению врага.

Победоносно завершив Великую Отечественную войну, советский народ развернул в гигантских масштабах мирную созидательную работу. Выполняя начертанную товарищем Сталиным программу деятельности партии и народа в послевоенный период, советские люди добились выдающихся успехов в деле восстановления и дальнейшего развития народного хозяйства. Нового расцвета достигла передовая советская наука и культура. Принятые по инициативе товарища Сталина решения ЦК ВКП(б) по вопросам литературы и искусства

подняли на более высокую ступень всю идеологическую работу.

Величайшее значение для марксистско-ленинской теории, для всей нашей практической деятельности имеет гениальный труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР».

Товарищ Сталин выдвинул программные положения об основных предварительных условиях подготовки перехода к коммунизму. Для подготовки этого перехода необходимо прочно обеспечить непрерывный рост всего общественного производства с преимущественным ростом производства средств производства, поднять, путем постепенных переходов, колхозную собственность до уровня общенародной собственности, заменить товарное обращение, тоже путем постепенных переходов, системой продуктообмена и, наконец, добиться такого культурного роста общества, который бы обеспечил всестороннее развитие физических и умственных способностей всем членам общества.

Крупнейшим вкладом в марксистскую политическую экономическую является открытие товарищем Сталиным основного экономического закона современного капитализма и основного экономического закона социализма.

Действие основного экономического закона современного капитализма ведет к углублению общего кризиса капитализма, к неизбежному нарастанию и взрыву всех противоречий капиталистического общества. Полной противоположностью загнивающему капитализму является восходящая и расцветающая социалистическая система. Существенными чертами и требованиями основного экономического закона социализма являются «обеспечение максимального удовлетворения постоянно растущих материальных и культурных потребностей всего общества путем непрерывного роста и совершенствования социалистического производства на базе высшей техники». Действие этого закона ведет к подъему производительных сил общества, к его процветанию, к непрерывному росту материального благосостояния и культурного уровня трудящихся.

Гениальное произведение товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» легло в основу решений XIX съезда Коммунистической партии Советского Союза. «...Планы партии на будущее, определяющие перспективы и пути нашего движения вперед, — указывал тов. Г. М. Маленков в отчетном докладе XIX съезду партии, — опираются на знание экономических законов, опираются на науку о строительстве коммунистического общества, разработанную товарищем Сталиным».

Величественная программа созидательной деятельности советского народа, намеченная в директивах XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы, идет именно в том направлении, как указал товарищ Сталин. Пятый пятилетний план определяет новый мощный подъем народного хозяйства СССР и обеспечивает дальнейший значительный рост материального благосостояния и культурного уровня народа. Выполнение этого плана явится крупным шагом вперед по пути развития от социализма к коммунизму.

Имя товарища Сталина — самое любимое и близкое трудящимся всего мира. Под водительством великого Сталина создан могучий лагерь мира, демократии и социализма с населением в 800 миллионов человек. В этом лагере в тесном братском единении идут вперед вместе с советским народом великий китайский народ, братские народы Польши, Чехословакии, Болгарии, Венгрии, Румынии, Албании, Германской Демократической Республики, Монгольской Народной Республики. В упорной борьбе отстаивает независимость своей родины героический корейский народ. Мужественно борется за свободу и национальную независимость народ Вьетнама.

Человечество, пережившее ужасы последней мировой войны, жаждет мира и решительно не хочет новой войны. Именно поэтому все народы с благодарностью приветствуют сталинскую политику мира, которую решительно и безоговорочно проводит Советский Союз — великий знаменосец мира. Слова товарища Сталина о том, что «мир будет сохранен и упрочен, если народы возьмут дело сохранения мира в свои руки и будут отстаивать его до конца», — нашли широчайший отклик среди всех народов. Чтя память И. В. Сталина, миролюбивые народы клянутся выполнить сталинский завет — сохранить и упрочить мир.

Товарищ Сталин — вождь и учитель всего прогрессивного человечества. По произведениям товарища Сталина коммунистические и рабочие партии учатся пониманию законов общественного развития и классовой борьбы, овладевают страте-



В. И. Ленин и И. В. Сталин в Горках в 1922 году.

гией и тактикой революционного движения, воспитываются в духе пролетарского интернационализма. Ленинско-сталинское учение о национальном вопросе помогает революционному рабочему движению объединить свои силы с национально-освободительным движением в колониальных и зависимых странах в единый фронт борьбы за мир, демократию и национальную независимость, против угнетательского и грабительского империализма; оно помогает разоблачать и громить буржуазию, ее социал-демократических и тито-фашистских агентов, пытающихся совлечь революционное рабочее движение с пути, ведущего к победе.

Огромное историческое значение имеет речь товарища Сталина на XIX съезде партии. В ней дана исчерпывающая характеристика условий, в которых приходится действовать коммунистическим и рабочим партиям всего мира, и указаны пути, ведущие эти партии к победе. Историческое значение этого документа состоит еще и в том, что он вселяет во всех сторонников мира, демократии и социализма уверенность в правоте и непобедимости великого дела, за которое борются коммунистические и демократические партии.

Великий вождь и учитель, продолжатель бессмертного дела Ленина, товарищ Сталин сочетал в себе гениальную способность теоретического предвидения и научного обобщения хода исторических событий с гигантским практически-организационным опытом руководства рабочим движением, строительством социалистического государства. Он учил коммунистов, всех советских людей высокой требовательности к себе и другим, смелой критике недостатков и предупреждал о том, что нельзя успокаиваться на достигнутом, самообольщаться успехами. Исключительное значение придавал он развешиванию критики и самокритики, как могучей движущей силы развития советского общества, как надежного средства, дающего возможность своевременно вскрывать и исправлять наши недостатки, чтобы избежать застоя, бюрократизма и отрыва от масс. Товарищ Сталин указывал, что неотъемлемыми качествами партийных и советских кадров должны быть коммунистическая скромность, чуткое и внимательное отношение к нуждам народа, высокая идейность и принципиальность в борьбе со всеми проявлениями буржуазной идеологии, высокая политическая бдительность.

Товарищ Сталин учил наши кадры быть такими, каким был великий Ленин, не жалея сил, служить своему народу, всемерно способствовать дальнейшему расцвету нашей любимой Родины, делать все для победы коммунизма. Великим примером беззаветного служения народу являлся сам товарищ Сталин. Вся его жизнь была посвящена неустанной, самоотверженной борьбе за дело рабочего класса, за счастье трудящихся. «Можете не сомневаться, товарищи,—писал И. В. Сталин в своем ответе всем организациям и лицам, приславшим приветствия в связи с его 50-летием,—что я готов и впредь отдать делу рабочего класса, делу пролетарской революции и мирового коммунизма все свои силы, все свои способности и, если понадобится, всю свою кровь, капля за каплей».

В своих выступлениях на траурном митинге, посвященном похоронам И. В. Сталина, Председатель Совета Министров СССР тов. Г. М. Маленков и первые заместители Председателя Совета Министров СССР гг. Л. П. Берия и В. М. Молотов призвали советских людей множить свои усилия в осуществлении грандиозных задач, стоящих перед советским народом, увеличивать свой вклад в общее дело строительства коммунистического общества, укрепления могущества и обороноспособности нашей социалистической Родины.

Призыв Коммунистической партии и Советского правительства нашел горячий отклик в широчайших массах. Верные заветам великого Сталина, партия и народ еще теснее сплываются вокруг ленинско-сталинского Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза и Советского правительства. Советский народ питает безраздельное доверие и проникнут горячей любовью к своей родной Коммунистической партии, так как он знает, что высшим законом всей деятельности партии является служение интересам народа. Сила и непобедимость нашей партии в единстве и сплоченности ее рядов, в единстве воли и действия, в умении членов партии слить свою волю с волей и желаниями партии. Сила и непобедимость нашей партии — в неразрывной связи с народными массами.

Советские люди твердо уверены в том, что воспитанные товарищем Сталиным его верные ученики и соратники безусловно обеспечат успешное проведение в жизнь выработанной нашей партией и правительством политики как во внутренних делах нашей страны, так и в международных делах. Дело Ленина — Сталина находится в надежных и крепких руках.

Наша могучая Родина находится в расцвете своих сил и идет к новым успехам. У нас имеется все необходимое для построения полного коммунистического общества. Природные богатства Советской страны неисчерпаемы. Наше государство доказало свою способность использовать эти огромные богатства на пользу трудящихся. Советский народ показал свое умение строить новое общество и уверенно смотрит в будущее.

Во главе народов Советского Союза стоит испытанная и закаленная в боях Коммунистическая партия, неуклонно проводящая ленинско-сталинскую политику. Под мудрым руководством Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза и Советского правительства наш народ уверенно идет дальше, вперед — по славному пути побед, начертанному товарищем Сталиным, мобилизуя все силы и творческую энергию на великое дело построения коммунизма в нашей стране.

Бессмертное имя Сталина всегда будет жить в сердцах советского народа и всего прогрессивного человечества. Это имя выражает величие нашей Советской Родины и зовет народы всего мира к борьбе за лучшее будущее, за счастье человечества.

«С твердой верой в свои неисчерпаемые силы и возможности,—сказал тов. Г. М. Маленков в своей речи на траурном митинге на Красной площади 9 марта 1953 года,—советский народ творит великое дело строительства коммунизма. В мире нет таких сил, которые могли бы остановить поступательное движение советского общества к коммунизму!»

Великая и ясная программа строительства коммунизма в СССР, которой товарищ Сталин вооружил партию и весь наш народ, будет претворена в жизнь! Это явится лучшим памятником нашему гениальному вождю, нашему дорогому, любимому отцу и учителю Иосифу Виссарионовичу Сталину.

ВЫПОЛНИМ ЗАВЕТЫ ВЕЛИКОГО СТАЛИНА!



Тесно сплоченный вокруг Коммунистической партии, с твердой верой в свои неисчерпаемые силы и возможности, советский народ творит великое дело коммунизма, претворит в жизнь великие идеи В. И. Ленина и И. В. Сталина.

Вместе со всем народом люди сталинской авиации, члены Досаафа полны решимости увеличивать свой вклад в общее дело строительства коммунистического общества, укреплять могущество и обороноспособность нашей социалистической Родины.



ТВОРЕЦ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Трудно найти слова, чтобы выразить неутешную скорбь, вызванную безмерно тяжелой утратой, которую понесла Коммунистическая партия, советский народ и все простые люди мира. Ушел от нас пламенный боец, посвятивший всю свою жизнь борьбе за счастье человечества, за мир во всем мире.

Мы потеряли в лице Иосифа Виссарионовича Сталина не только крупнейшего государственного деятеля и гениальнейшего мыслителя, но и великого ученого в самых разнообразных областях науки и техники. Наш покойный вождь был всеобъемлющим гением, великим корифеем науки.

Вся моя многолетняя конструкторская деятельность направлялась конкретными заданиями и указаниями Иосифа Виссарионовича. В этих заданиях всегда ощущалось глубокое чувство нового, научное предвидение, присущее всем начинаниям товарища Сталина.

На всю жизнь памятно мне создание самолета, на котором совершались полеты через Северный полюс в Америку, и создание гигантского воздушного корабля «Максим Горький». В момент постановки задач по созданию этих самолетов разрешение их мне казалось

технически почти невозможным. Но спокойная уверенность товарища Сталина и та широта размаха, которые вкладывал он в решения поставленных задач, неизменно приводили к успешным результатам.

Благодаря титаническим усилиям Иосифа Виссарионовича в нашей стране была создана могучая авиация, которую советский народ в честь ее создателя любовно назвал сталинской. В Великой Отечественной войне советского народа сталинская авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной.

Теснее сплотившись вокруг Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского правительства, советский народ победоносно строит коммунизм. В эту большую работу вносят свой вклад и наши самолетостроители. Я обещаю весь остаток моей жизни посвятить выполнению указания товарища Сталина о том, чтобы наши самолеты всегда были лучшими в мире.

А. Н. Туполев,
конструктор самолетов,
Герой Социалистического Труда,
член-корреспондент
Академии наук СССР

Мы не забудем указаний товарища Сталина о том, что одной из наших священных обязанностей является ограждение Советской Родины от возможных разбойничьих нападений мировых империалистов.

Прощаясь с дорогим учителем, вождем и полководцем, мы клянемся неустанно крепить боевое оснащение Советской Армии, клянемся проявить еще больше энергии, силы и дерзаний в выполнении заданий партии и правительства по совершенствованию авиационной техники. Клянемся бдительно стоять на своем посту.

Прощаясь с товарищем Сталиным, мы не расстаемся с ним. Сталин вечен и бессмертен, как сама жизнь. Сталин всегда будет с нами, будет освещать нам путь в счастливое коммунистическое завтра.

Бессмертное имя дорогого и любимого Иосифа Виссарионовича Сталина всегда будет жить в сердцах советского народа и всего прогрессивного человечества. Великая и ясная программа строительства коммунизма в СССР, которой товарищ Сталин вооружил партию и весь наш народ, будет претворена в жизнь.

А. И. Микоян,
конструктор самолетов

СТАЛИН ВЕЧЕН И БЕССМЕРТЕН, КАК САМА ЖИЗНЬ

Товарищ Сталин был создателем и руководителем советской авиации. Вся наша деятельность конструкторов, работающих над созданием авиационной техники, проходила под его непосредственным руководством. Не раз мне приходилось беседовать с Иосифом Виссарионовичем, и всегда его гениальные и исключительно ясные указания вселяли чувство уверенности, помогали решать насущные задачи по развитию авиационной техники. Каждая такая встреча вызвала огромный подъем творческой энергии всего нашего коллектива.

Невозможно забыть ни с чем несравнимую, присущую Иосифу Виссарионовичу ласку и ободрение взглядом, когда собеседник так нуждался в поддержке. Спокойный и уверенный отеческий совет товарища Сталина вливал много сил и энергии, вызывал новые идеи и дерзания.

Напрасно враги Советского государства рассчитывали на разброд и замешательство в наших рядах в связи с уходом от нас товарища Сталина. Они жестоко просчитались. Наша родная Коммунистическая партия и Советское правительство овладели ленинско-сталинским мастерством руководства, огромным опытом борьбы с врагом и борьбы за мир во всем мире. Коммунистическая партия Советского Союза побеждала и будет побеждать, ибо она кровными узами связана с широкими массами трудящихся. Главное условие силы и могущества нашей партии — стальное единство и монолитная сплоченность ее рядов, ее кровная связь с народом.

Дело руководства партией, страной передано в надежные руки славных учеников и соратников наших великих вождей Ленина и Сталина

С ИМЕНЕМ ВОЖДЯ

С именем товарища Сталина связаны не только грандиозные победы всего нашего народа, но и личные успехи и радости каждого советского человека.

Огромную, неоценимую помощь товарищ Сталин оказывал нам — советским конструкторам. На мою долю выпало большое счастье не раз встречаться с товарищем Сталиным. Помню, как сейчас, мои встречи с товарищем Сталиным, когда он, неустанно вникая во все малейшие технические подробности, руководил подготовкой первого перелета Валерия Чкалова по Сталинскому маршруту. На самолете АНТ-25 конструктора А. Н. Туполева был установлен только один мотор моей конструкции (М-34). От безотказной и непрерывной работы мотора в течение 3 суток зависел успех перелета. Мы все чувствовали свою огромную ответственность и работали по подготовке мотора день и ночь.

И вот, за два дня до перелета, меня спрашивает Иосиф Виссарионович, за-

кончены ли работы по подготовке двигателя? Отвечаю, что полностью закончены, двигатель установлен на самолет. Товарищ Сталин осведомился, вполне ли я уверен в безотказной работе двигателя во время перелета, можно ли доверить ему жизнь летчиков? Я ответил, что уверен в безотказной работе двигателя; и тогда товарищ Сталин сказал мне, что технические завоевания не должны сопровождаться человеческими жертвами, что жизнь человека дороже всего.

Я навсегда запомнил эти прекрасные

слова великого вождя и стремлюсь воплощать их на деле.

Товарищ Сталин неустанно трудился над укреплением нашего государства. Наша священная обязанность состоит в том, чтобы и в дальнейшем всесторонне укреплять Советское государство, мы будем и впредь по-сталински крепить активную оборону родной страны от нападения врагов.

А. А. Микулин,
конструктор авиамоторов, Герой
Социалистического Труда, академик

СОЗДАТЕЛЬ АВИАЦИОННОЙ АРТИЛЛЕРИИ

Товарищ Сталин был великим знаменосцем мира. Отстаивая дело мира, он постоянно учил нас помнить об угрозе военного нападения на нашу страну и не жалеть сил для укрепления активной обороны Советской Родины от агрессивных действий ее врагов. Неустанно повышая обороноспособность страны, товарищ Сталин уделял большое внимание всем видам современного оружия, в том числе и авиационной артиллерии.

Как известно, авиапушки во многом отличны от паземной артиллерии. Выбор типа пушки для определенного самолета, производство и тактическое применение авиационной артиллерии требуют специальных знаний. Этими знаниями в полной мере обладал и блестяще владел товарищ Сталин. Благодаря заботе и вниманию товарища Сталина, в области авиационной артиллерии и пушечной авиации наша страна по праву занимает первое место.

Великая Отечественная война показала гениальное предвидение товарища Сталина и в такой специфической области, как авиационная артиллерия.

ВСЕ СИЛЫ — БОРЬБЕ ЗА КОММУНИЗМ!

Пути совершенствования советской авиации определялись личными указаниями товарища Сталина.

Товарищ Сталин оказывал всемерную поддержку внедрению новой реактивной техники. Начиная с 1946 года, на воздушных парадах 1 мая, 7 ноября и особенно в дни Воздушного Флота, демонстрируются все новые и новые достижения в строительстве реактивных самолетов и овладении техникой полета на них.

В быстром развитии новой техники особо важное значение имели научные исследования. Советские ученые — самолетостроители и аэродинамики, вдохновляемые товарищем Сталиным и руководствуясь его гениальными трудами, быстро разрешали новые вопросы. Ежегодно среди лауреатов Сталинских премий можно было встретить имена видных ученых в области авиационных наук.

XIX съезд Коммунистической партии Советского Союза вручил советскому народу величественную программу, выполнение которой ведет нас к коммунизму. Большие задачи поставлены перед

В горячие дни Великой Отечественной войны, среди больших государственных дел товарищ Сталин находил время и вплотную занимался авиационным вооружением, с величайшей ясностью блестяще решал сугубо технические вопросы, давал указания по дальнейшему развитию этого дела.

Заботами величайшего гения человечества товарища Сталина в Советском Союзе выращены замечательные кадры и созданы конструкторские бюро и коллективы, работающие над улучшением авиационных пушек и над решением новых проблем, способствующих укреплению активной обороны Советской Родины от агрессивных действий ее врагов.

Следуя заветам нашего великого вождя, под руководством Коммунистической партии мы будем еще настойчивее укреплять обороноспособность Советской Родины.

Б. Г. Шпитальный,
конструктор авиационного вооружения,
Герой Социалистического Труда,
профессор, доктор технических наук

НАШ ОТЕЦ

Для нас, летчиков, так же как и для всех трудящихся, товарищ Сталин был родным отцом. Он вдохновлял нас на достижения и подвиги во славу социалистической Родины. Он нас воспитывал, учил работать и жить так, чтобы быть достойными своего великого народа.

Мне выпало счастье присутствовать на беседе товарища Сталина с группой летчиков и техников на аэродроме в Тушине.

Товарищ Сталин с исключительным вниманием и теплотой беседовал с нами. В заключение беседы летчики и техники дали Иосифу Виссарионовичу обещание совершенствовать свое мастерство и, не жалея своих сил, трудиться на укрепление могущества нашей Родины.

Товарищ Сталин постоянно следил за развитием авиационного спорта. Готовясь к празднику Дня Воздушного Флота — показу спортивных достижений, мы всегда знали, что на нас будет смотреть наш родной, наш любимый Сталин.

Нет с нами Иосифа Виссарионовича — нашего родного отца, любимого Сталина. Но мы всегда помнили и помним его указания — не останавливаться на достигнутом, а повседневно повышать и развивать свои знания и мастерство. Мы будем свято выполнять великие сталинские заветы.

П. Захудалин,
летчик Центрального аэроклуба СССР
имени В. П. Чкалова, мастер спорта

БЫТЬ ГОТОВЫМ К ЗАЩИТЕ РОДИНЫ

Заводская организация Досаафа прилагает все усилия к тому, чтобы еще лучше претворять в жизнь заветы великого Сталина, укреплять оборону нашей Родины, поднять оборонно-массовую работу нашей организации Досаафа на еще более высокую ступень.

За прошедший год многие досаафовцы завода овладели двумя и более оборонными специальностями. Мы поставили своей задачей добиться, чтобы вся молодежь без отрыва от производственной работы овладевала военным делом и готовила себя к защите нашей социалистической Родины. Молодежь любит нашу авиацию, созданную великим Сталиным. В учебных группах и кружках мы изучаем специальность авиационных мотористов. Идут занятия на учебном пункте комитета Досаафа, где оборудованы классы общевоинской, авиационной и военно-морской подготовки.

Выполняя заветы великих вождей В. И. Ленина и И. В. Сталина, члены Досаафа металлургического завода приносят все свои силы к тому, чтобы приобрести знания и навыки, которыми должен обладать защитник социалистической Родины.

Г. Говорухин,
председатель организации Досаафа
завода «Серп и Молот»

В. С. Пышнов,

заслуженный деятель науки и техники,
профессор

АВИАЦИЯ НА СЛУЖБЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ПЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

ВДОХНОВЛЕННЫЕ гениальным трудом И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», решениями XIX съезда партии, исторической речью товарища Сталина на съезде, советские люди с огромным подъемом борются за выполнение плана пятой сталинской пятилетки, за неуклонное повышение производительности труда, лучшее использование техники.

В общей системе социалистического народного хозяйства огромная роль принадлежит транспорту, одним из видов которого является воздушный транспорт.

За годы предвоенных сталинских пятилеток протяженность воздушных линий превысила 132 тысячи километров. В докладе на XVIII съезде партии товарищ Сталин указывал, что грузооборот воздушного транспорта за период с 1933 по 1938 год увеличился более чем в десять раз.

Гражданский Воздушный Флот превратился в важную отрасль народного хозяйства, способную решать большие народнохозяйственные задачи. Об этом свидетельствуют такие красноречивые цифры: за десять лет, с 1931 по 1940 год, количество перевезенных самолетами пассажиров увеличилось в 33 раза, почты — в 125 раз и грузов — в 350 раз.

По протяженности внутренних воздушных линий и перевозкам грузов транспортная авиация СССР уже в предвоенные годы заняла первое место в мире.

В годы Великой Отечественной войны большинство наших аэропортов и наземных сооружений на территории, временно оккупированной врагом, было разрушено.

Повседневная забота Коммунистической партии и Советского правительства, огромный политический и трудовой подъем, охвативший личный состав гражданской авиации в послевоенные годы, позволили быстро восстановить все разрушенное фашистскими захватчиками, добиться новых успехов в развитии воздушного транспорта.

В соответствии с послевоенным пятилетним планом гражданская авиация получила новую технику. Расширились воздушные сообщения в районах Сибири, Севера, Дальнего Востока. Протяженность внутренних воздушных линий была доведена до 175 тысяч километров. Высокое мастерство летного состава, оснащение самолетов и наземных служб новейшими техническими

Г. Писков,
инженер-полковник гражданской авиации

средствами позволили преодолеть былую сезонность в работе воздушного транспорта. Полеты транспортных самолетов в течение круглых суток, в любое время года, в сложных условиях погоды давно уже стали обычным явлением. Этим и объясняется значительный рост грузооборота воздушного транспорта. Грузооборот Гражданского Воздушного Флота, как указывал в докладе на XIX съезде партии товарищ Г. М. Маленков, вырос в 1952 году по сравнению с 1940 годом в 9,2 раза.

Значение воздушного транспорта все время возрастает. Директивами XIX съезда партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы предусмотрено дальнейшее расширение сети воздушных сообщений. Значительно увеличится парк транспортных самолетов, возрастет число аэропортов, оборудованных для круглосуточной работы. Грузооборот воздушного транспорта за пятилетие увеличится не менее чем в два раза.

Скоростные транспортные самолеты большой грузоподъемности, оборудованные по последнему слову техники, дают

возможность не только увеличить объем перевозок, но и значительно ускорить доставку пассажиров, почты и грузов

За время Великой Отечественной войны и в послевоенный период поток авиаперевозок значительно расширился. Создание мощной индустриальной базы и огромный размах промышленного строительства на Востоке настоятельно требовали расширения авиаперевозок в этих районах. Значительно увеличилось перевозки на авиалиниях, обслуживающих промышленные предприятия Поволжья и Урала. В числе этих линий Куйбышев—Горький, Куйбышев—Уфа—Челябинск—Свердловск, Куйбышев—Саратов—Сталинград.

После войны потребовалось связать прямым воздушным сообщением Ленинград с Уралом, Сибирью, Украиной, Поволжьем и Средней Азией, а Сибирь — с Казахстаном. Ставший крупным индустриальным центром Новосибирск имеет регулярное сообщение с городами Томск, Кемерово, Барнаул. Интересы развития нашей промышленности вызвали необходимость установления прямого воздушного сообщения между Ростовом и Сталинградом.

Восстановленные после войны промышленные районы Украины связаны авиалиниями с Куйбышевом, Саратовом, Казанью, Свердловском и Новосибирском, а также с Грозным и Баку. Организовано прямое сообщение из Киева и Харькова в Куйбышев, Свердловск и Новосибирск, что позволило значительно ускорить доставку срочных грузов для заводов, находящихся в этих районах.

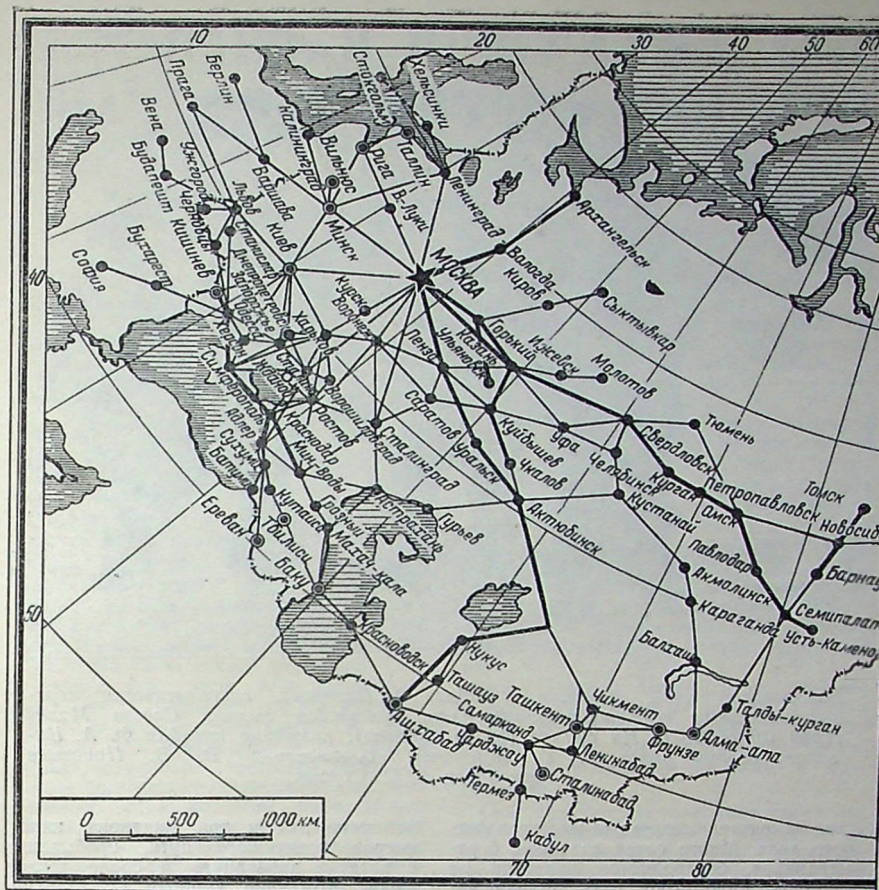
Для обслуживания нужд промышленности Казахстана были открыты линии из Новосибирска и Свердловска в Алма-Ату и из Москвы в Усть-Каменогорск. Эта последняя линия, проходящая через ряд областных центров, действует очень эффективно и объем авиаперевозок на ней быстро растет.

После войны впервые было организовано воздушное сообщение из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Якутск, Сталинобад, Фрунзе, что позволило в 5—6 раз сократить время пребывания в пути пассажиров, почты, груза. Самолеты как бы приблизили эти отдаленные районы к столице нашей Родины.

Во много раз возросли интенсивность и особенно объем пассажирских авиаперевозок на авиалиниях, идущих из Москвы на Восток, в Казахстан, Среднюю Азию,



Знатный летчик гражданской авиации
командир корабля Н. Маркин.



Жирными линиями обозначены маршруты, открытые в пятой пятилетке.

СХЕМА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ



С помощью воздушного транспорта народнохозяйственные грузы могут перевозиться в больших количествах. Однако еще большее значение имеет то, что авиаперевозки при минимальной затрате времени осуществляются между пунктами, разделенными расстоянием в тысячи километров. Так, например, расстояние Москва — Хабаровск скорый пассажирский поезд проходит за 229 часов, а самолет покрывает его за 28 часов.

Для лучшего и бесперебойного обслуживания великих строек коммунизма было значительно усилено движение самолетов из Москвы в Куйбышев, Сталинград, Ростов, Симферополь.

Гражданский Воздушный Флот принимает активное участие в обслуживании строительства Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций на Волге, Главного Туркменского канала, Каховской гидроэлектростанции на Днепре, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов.

Почти ежедневно со всех концов нашей страны на все эти стройки на самолетах доставляются различные специалисты, инженеры, изыскатели, научные работники. Только за 1952 год совершены тысячи полетов, перевезено свыше десяти тысяч пассажиров и доставлено много тысяч тонн срочных грузов и почты.

За два последних года лишь для Главного Туркменского канала на самолетах было доставлено около восьми

тысяч работников и свыше трех тысяч тонн различного оборудования и запасных частей.

Быстрая и своевременная доставка грузов и специалистов способствует ускорению строительства гигантских гидроэлектростанций, каналов, оросительных систем.

Для центрального пульта управления одного из шлюзов Волго-Донского канала имени В. И. Ленина в Киеве изготовлялись точные измерительные приборы. Сам же пульт монтировался на одном из московских заводов. Летчики ГВФ обеспечили своевременную доставку приборов в Москву и тем самым помогли осуществить монтаж сложного агрегата в короткий срок.

Недавно строителям Главного Туркменского канала срочно потребовалось приборное оборудование, которое изготовлялось на одном из заводов Сибири. Никакой другой транспорт не мог обеспечить доставку этого груза в сроки, предусмотренные планом строительства. Это сделала авиация.

На великих стройках коммунизма самолеты широко используются для аэрофотосъемки, визуального обследования районов и для многих других целей.

В настоящее время воздушный транспорт обслуживает почти все крупнейшие промышленные предприятия, где бы они ни находились.

Воздушный транспорт дает огромный выигрыш во времени и экономит государству большие средства. На самолетах перевозятся самые разнообразные грузы для заводов и фабрик, срочность доставки которых вполне оправдывает вызванные этим несколько повышенные транспортные расходы.

Еще не так давно на поездку поездом из Москвы в Усть-Каменогорск и обратно требовалось более двух недель. Теперь на это требуется около 3—4 дней. Раньше командировка в Южно-Сахалинск или Якутск занимала более двух месяцев, а сейчас полет из Москвы до Сахалина и обратно занимает всего лишь 5 дней.

В целях лучшего обслуживания грузоотправителей сейчас на многих авиалиниях введено специально грузовое движение самолетов.

Основную массу грузов, перевозимых на самолетах, составляют материалы, полуфабрикаты, запасные части для машиностроительных заводов. Основными получателями этих грузов являются такие крупные предприятия, как Уралмашзавод, Горьковский автомобильный завод имени Молотова, Челябинский, Сталинградский тракторные заводы и другие.

Часто на самолетах перевозятся высококачественная сталь, подшипники, радиоаппаратура, резина, приборы, провод, электрооборудование, жидкий кислород, лаки, краски. Недавно из Новосибирска в Москву была доставлена для 1-й меховой фабрики большая партия шкурок чернотелых лис. Из Средней Азии и Закавказья часто доставляется в Москву шелк.

В больших масштабах производятся перевозки грузов в бездорожных райо-

нах. Так, например, серные рудники, находящиеся в песках Кара-Кумов, почти полностью обескураживаются самолетами. На рудники самолетами доставляются оборудование, запасные части, горючее, продукты питания и даже питьевая вода. В обратный рейс самолеты загружаются серой.

В послевоенный период значительно расширена сеть воздушных линий, связывающих отдаленные промышленные районы Урала, Сибири, Караганды с курортами Крыма и Кавказа. Десятки тысяч трудящихся ежегодно прилетают на отдых в эти всемирно известные здравницы Советского Союза. Путешествие на самолете занимает не более одного-двух дней, а из целого ряда крупных городов — Ленинграда, Куйбышева, Свердловска, Ташкента — пассажиры прибывают на курорт в день вылета.

Для удовлетворения все возрастающих культурных потребностей населения почти во все промышленные центры самолетами из Москвы доставляются матрицы газеты «Правда» и других центральных газет. В 1952 году газеты с матриц, перевозимых на самолетах, печатались в двенадцати городах (Хабаровск, Новосибирск, Куйбышев и другие), а в нынешнем году начали печататься, кроме того, также в Свердловске и Львове. Ежедневно на самолетах отправляется несколько миллионов экземпляров газет.

Воздушный транспорт Советского Союза оказывает большую помощь в развитии промышленности стран народной демократии. Сейчас из Москвы самолеты регулярно летают в Берлин, Бухарест, Будапешт, Варшаву, Прагу, Пекин, Тирану, Софию, Улан-Батор.

За тридцать лет своего существования Гражданский Воздушный Флот выра-



Хабаровский край. Экипажу корабля Ф. Назарова, систематически перевыполняющему производственный план, присужден вымпел Совета Министров Союза ССР. На снимке (слева направо): командир корабля Ф. А. Назаров, второй пилот В. Т. Журавель, бортмеханик В. В. Приезжев и бортрадист А. С. Ступин.

стил замечательные кадры мастеров летного дела. Много сотен летчиков, бортмехаников, бортрадистов налетали по миллиону километров. Есть летчики, на-

летавшие два и три миллиона километров воздушного пути, пробывшие в воздухе двенадцать и более тысяч часов. Командир корабля Н. Маркин в скором времени завершит палат четвертого миллиона километров.

Грамотно эксплуатируя авиационную технику, творчески относясь к делу, лучшие экипажи ГВФ систематически перевыполняют планы перевозок, в каждом рейсе добиваются высоких экономических показателей, сберегают тысячи килограммов горючего, дают десятки и сотни тысяч рублей сверхплановых накоплений.

Ежеквартально подводятся итоги Всеобщего социалистического соревнования экипажей транспортных самолетов. Победителям вручается награда — вымпел Совета Министров Союза ССР. Сейчас вымпелы развешаются на борту самолетов командиров кораблей Героя Советского Союза Г. Черкашина, А. Твеленева, Ф. Назарова, В. Лягина и П. Владимирского. Экипажи этих командиров добились наилучших показателей.

Все шире разворачивается социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана пятой сталинской пятилетки. Воодушевленные решениями XIX съезда партии, гениальным трудом товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его исторической речью на съезде, летчики гражданской авиации прилагают все свои силы, знания и опыт к тому, чтобы лучше, полнее обслуживать нужды народного хозяйства страны, с каждым месяцем представляющего все больший и больший спрос на скоростные перевозки.



Якутская АССР. Экипаж самолета 49-31, возглавляемый командиром А. И. Твеленевым, добился высоких производственных показателей. По решению ВЦСПС и Главного управления Гражданского Воздушного Флота экипажу А. И. Твеленева за отличную работу в четвертом квартале минувшего года присуждены первая премия и переходящий вымпел Совета Министров Союза ССР. На снимке — экипаж корабля 49-31. Слева направо: командир корабля А. И. Твеленев, второй пилот Н. Д. Опренко, бортмеханик Е. И. Бударин, бортрадист И. З. Воробьев.

БОЕВАЯ ПРОГРАММА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПАТРИОТИЧЕСКОГО ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации
Н. Каманин,
заместитель председателя Оргкомитета Досаафа СССР

ВЕРНЫЕ заветам великого Сталина, советские люди самоотверженно трудятся над осуществлением постепенного перехода от социализма к коммунизму. Под руководством Коммунистической партии Советского Союза и родного Советского правительства наш народ невиданными в истории темпами развивает промышленность, транспорт, сельское хозяйство, науку, культуру, искусство, смело преобразует природу. Черты коммунистического общества все явственнее и осязательнее входят в жизнь советских людей.

Для того, чтобы успешно развертывать гигантское строительство, советскому народу нужен прочный и длительный мир. На протяжении всей своей истории Советский Союз упорно отстаивал и отстаивает дело мира. «Да здравствует мир между народами! Долой поджигателей войны!» — провозгласил в своей речи на XIX съезде партии гениальный вождь и учитель советского народа и всего прогрессивного человечества, знаменосец мира во всем мире Иосиф Виссарионович Сталин. Сталинская программа мира все больше овладевает сердцами и умами простых людей земного шара, берущих дело мира в свои руки и готовых отстаивать его до конца.

Однако миролюбие Советского Союза, основанное на коренных особенностях нашего общественного и государственного строя, отнюдь не означает, что мы хотя бы на один миг можем забыть о прорисках международного империализма, ослабить внимание к вопросам обороны. «Наша священная обязанность», — говорил тов. Г. М. Маленков в своей речи на траурном митинге, посвященном похоронам И. В. Сталина, — состоит в том, чтобы всемерно укреплять могущественные Советские Вооруженные Силы. Мы должны держать их в состоянии боевой готовности для сокрушительного отпора любому нападению врага».

Выполняя заветы И. В. Сталина, Коммунистическая партия, Советское правительство ни на минуту не забывают об укреплении и развитии активной обороны нашей Родины, о повышении боевой мощи Вооруженных Сил.

Советская Армия закалена в боях с многочисленными врагами родной земли, умудрена богатейшим опытом Великой Отечественной войны, вооружена новейшей техникой, которая резко повысила ее боевые возможности. Наша армия во всей своей жизни и деятельности руководствуется сталинской военной наукой. Советские Вооруженные Силы не грозят ничьим рубежам, но если враг осмелится посягнуть на нашу советскую землю, то они с честью выполнят свой долг перед Родиной, дадут

сокрушительный отпор любому агрессору.

Армия не может победить, если ее не поддерживает народ. В беззаветной поддержке, которую оказывает нашей армии весь советский народ, — источник силы и могущества Советской Армии. В капиталистических странах народ боится армии, там между народом и армией существует преграда. Другое дело у нас. «У нас, — указывал товарищ Сталин в своей речи на торжественном пленуме Московского Совета, посвященном десятой годовщине Красной Армии, 25 февраля 1928 года, — наоборот, народ и армия составляют одно целое, одну семью. Нигде в мире нет таких любовных и заботливых отношений со стороны народа к армии, как у нас. У нас армию любят, ее уважают, о ней заботятся. Почему? Потому, что впервые в мире рабочие и крестьяне создали свою собственную армию, которая служит не господам, а бывшим рабам, ныне освобожденным рабочим и крестьянам».

Советский народ снабжает свою армию всем необходимым для того, чтобы как можно более успешной и плодотворной была боевая учеба ее частей и подразделений, чтобы быстрее совершенствовалось их воинское мастерство. Воины Советской Армии есть неотделимая часть всего нашего народа, защитники его интересов, его мирного созидательного труда, и это удешевляет их силы, придает уверенность, помогает добиваться новых успехов в боевой и политической подготовке.

Ярким проявлением любви нашего народа к Советской Армии, его горячего стремления всемерно укреплять активную оборону социалистического Отечества является деятельность Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Принимая активное участие в работе этой массовой оборонной организации, трудящиеся нашей страны выражают тем самым свою решимость всеми силами повышать обороноспособность нашей великой социалистической Родины.

Коммунистическая партия, Советское правительство создают все условия для плодотворной деятельности Досаафа. Эти условия должны быть максимально использованы для того, чтобы еще шире развернуть военно-массовую и учебно-спортивную работу среди членов добровольного общества и населения, добиться новых успехов в приобретении ими военных знаний.

Огромное значение для коренного улучшения всей деятельности Досаафа, для подъема этой деятельности на новый, более высокий уровень имеет редакционная статья «Правды» от 22 февраля с. г. — «Множить ряды патриоти-

ческого оборонного общества». Эта статья еще и еще раз свидетельствует о том, какое большое значение придает партия Ленина — Сталина разрыванию в нашей стране массовой оборонной и спортивной работы, воспитанию умелых, бесстрашных, бойких, уверенных в своих силах, готовых преодолеть любые трудности защитников социалистической Родины. Статья центрального органа нашей партии, посвященная Досаафу, представляет собой развернутую программу работы патриотической оборонной организации; в ней намечены конкретные пути достижения новых значительных успехов во всех звеньях разносторонней деятельности нашего Общества.

Для того, чтобы успешно защищать Родину, надо быть хорошо подготовленным духовно и физически, надо в совершенстве владеть одной или несколькими военными специальностями. Всесторонняя подготовка наших людей к активной обороне социалистической Родины, уверенно идущей по пути к коммунизму, должна стать насущной потребностью каждого советского патриота — защитника Родины, должна занять подобающее ей место в жизни и быту всех наших людей. Отстаивая дело мира, вдохновенно трудясь над выполнением пятого пятилетнего плана, повышая свой идейно-политический уровень и деловую квалификацию, советские люди должны вместе с тем упорно и настойчиво, систематически, изо дня в день приобретать военные знания, овладевать различными специальностями общевойскового, военно-технического, авиационного и военно-морского дела.

Самое пристальное внимание следует уделять росту рядов Общества. Вовлечение населения в Досааф и привлечение его к активному участию в военно-массовой и учебной работе является одной из основных задач патриотического оборонного Общества.

Многочисленные факты свидетельствуют о том, что рост рядов Общества во многом зависит от того, насколько активно и плодотворно работают его первичные организации. Если на предприятии, в колхозе, в учебном заведении деятельность первичной организации Досаафа не ограничивается, как это еще иногда бывает, лишь сбором членских взносов, если регулярно работают кружки и учебные группы, читаются лекции и доклады, устраиваются встречи с бывальными воинами, Героями Советского Союза, организуются экскурсии на военные выставки и в музеи, то все это сразу же скажется на численном составе данной организации. Лучший тому пример — рост первичной организации Досаафа электростанции в г. Ульяновске. Здесь имеются военный уголок, тир, приобретены учебные и па-

глядные пособия, мотоцикл, малокалиберные винтовки. Систематически работают кружки ПВХО, учебные группы судовых электриков, стрелков, курсы мотоциклистов, стрелковые команды. Регулярно приглашаются лекторы и докладчики из аэроклуба, радиоклуба, районного и городского оргкомитетов Общества. Все это привело к тому, что первичная организация стала пользоваться большим авторитетом среди рабочих электростанции и за короткий срок выросла более чем в десять раз.

Значительных успехов в росте рядов Общества добились досаафовские организации Харьковской, Кемеровской, Свердловской и ряда других областей. Однако так обстоит далеко не везде. Почти не увеличиваются ряды Общества в Ленинградской, Тамбовской, Молотовской и Архангельской областях. Нет досаафовских организаций более чем в половине колхозов Калининской и Горьковской областей. Во многих организациях Досаафа военно-массовая работа пущена на самотек.

Все эти недостатки должны быть устранены в самый короткий срок. В редакционной статье «Правды» указывается, что первичные организации Досаафа должны быть на каждом предприятии, в каждом колхозе и совхозе, в каждом учреждении и учебном заведении. Там, где их нет, они должны быть созданы. Необходимо вовлечь в ряды Общества большинство рабочих, колхозников, служащих, учащихся, студентов, добиться плодотворной работы его первичных организаций.

Особенно отстающим участком является авиационно-массовая работа. Даже в некоторых передовых организациях Досаафа пропаганде авиационных знаний уделяется, как правило, очень мало внимания. Так, например, на рижском текстильном комбинате «Саркана текстилнеца», где неплохо поставлена работа различных учебных групп и кружков, совершенно отсутствуют группы и кружки по специальностям авиации. Недооценивают авиационно-массовую работу в Карело-Финской республиканской, Ярославской областной и ряде других организаций Общества.

Авиационные кружки и учебные группы могут создаваться и успешно работать не только в городе, но и в сельской местности. Об этом свидетельствует опыт работы первичных организаций Досаафа в колхозе имени Свердлова, Яльчинского района, Чувашской АССР, где систематически занимается учебная группа укладчиков парашютов, в колхозе имени Тельмана, Луговского района, Джамбульской области, где специальной авиамоториста овладевает почти весь актив артели, и во многих других местах. Горячее стремление нашей молодежи овладеть авиационными специальностями, содействовать укреплению могущества сталинского Воздушного Флота должно всячески поощряться и поддерживаться всеми местными комитетами Досаафа.

Полтора года назад члены Досаафа ленинградского завода «Электросила» призвали нашу молодежь овладевать комплексом военных знаний. Этот патристический призыв нашел живой отклик во многих досаафовских организациях. Лучшие наши парашютисты, пла-

неристы, пилоты умеют, как правило, и отлично стрелять, метать гранату, ходить на лыжах, окапываться, владеют одним из видов связи. Однако комплекс военных знаний не стал еще обязательной программой для всех тех, кто занимается в кружках, учебных группах, спортивных командах. Помогать нашей молодежи овладевать комплексом военных знаний, создавать условия, в которых военно-массовая и учебная работа могла бы принести наиболее высокие результаты, — такова задача местных комитетов Досаафа.

Большое значение для успешного развертывания всесторонней военной подготовки имеют руководство и помощь со стороны местных партийных организаций и руководителей предприятий. Так, например, если организация Досаафа Уралвагонзавода за последнее время вдвое увеличила свои ряды, подготовила немало авиамехаников, планеристов, стрелков, радистов, парашютистов, мотоциклистов и других специалистов военного дела, то в этом успехе, наряду с энергичной работой широкого актива, немалая заслуга партийной организации и дирекции завода. Хорошая материальная база во многом содействовала успешному развертыванию учебной работы.

«К сожалению, — пишет «Правда» в редакционной статье, — не все местные партийные организации, руководители предприятий, учреждений и учебных заведений поняли значение деятельности ДОСААФ, важность широкого развертывания военно-массовой и учебной работы. Некоторые руководители полагают, что если наша страна борется за мир и проводит политику мира, если у нас имеются огромные успехи в выполнении народнохозяйственных планов, что в свою очередь приводит к укреплению могущества Советской Родины, то повышение гражданскими СССР своих военных знаний является делом второстепенным или даже не обязательным. Подобные взгляды порождают политическую беспечность и благодушие, усыпляют наш народ, притупляют его бдительность».

Такого рода настроения не могут быть терпимы. «Правда» указывает, что местные партийные и советские организации, профсоюзные и комсомольские органы, а также руководители предприятий, учреждений, учебных заведений, колхозов призваны постоянно интересоваться деятельностью комитетов Досаафа, направлять их и помогать им в решении возложенных на них задач.

Устав Досаафа выдвигает в качестве одной из основных задач Общества развитие массового спорта: лыжного, стрелкового, самолетного, парашютного, планерного, радиолобительского, автомобильного, мотоциклетного, конного, военно-морского и водного, а также авиационного и морского моделизма. Задача сейчас заключается в том, чтобы сделать советский спорт еще более массовым, поднять спортивно-технические результаты наших спортсменов, развивать в первую очередь военно-прикладные виды спорта, имеющие большое значение для укрепления активной обороны Советской Родины.

Большой популярностью пользуется среди нашей молодежи авиационный

спорт. Многие наши авиационные спортсмены добились выдающихся успехов, прославили Советскую Родину замечательными рекордами. Ряд всесоюзных и мировых рекордов установили парашютисты, планеристы. Особенно великие достижения советских авиамodelистов. Из пяти существующих абсолютных мировых рекордов четыре принадлежат строителям «малой авиации» Советского Союза. В таблице мировых авиамodelных рекордов СССР уверенно удерживает первое место.

Однако можно ли считать, что все виды авиационного спорта развиваются у нас равномерно, что в каждом из них достигнуты замечательные успехи? К сожалению, нет. Прошлогодние соревнования по самолётному спорту со всей наглядностью показали, что перед нашими летчиками-спортсменами стоят еще большие задачи по совершенствованию техники пилотирования, повышению слетанности и т. п.

Славные традиции, большие заслуги имеет наш планерный спорт. Однако он еще отстает от запросов нашей авиационной молодежи. Редко практикуются парящие полеты, в резком улучшении нуждается материально-техническая база. Руководство планерного отдела Оргкомитета Досаафа, руководители некоторых аэроклубов недооценивают этот увлекательнейший вид спорта, не прислушиваются к запросам спортсменов, не поддерживают их инициативу.

Успешное развитие всех видов авиационного спорта зависит в первую очередь от качества учебы и уровня всей воспитательной работы в аэроклубах. Аэроклубы призваны воспитывать курсантов в духе советского патриотизма, преданности социалистической Родине и готовности к ее защите. Высокообразовательных, культурных спортсменов, полных мастеров своего дела, готовых в любую минуту отдать свои знания делу обороны нашего Отечества — вот кого желает видеть наш народ в воспитанниках аэроклубов.

Наши люди знают, что новая война, если ее нам навяжут империалисты, потребует глубоких военных знаний, мастерского владения новейшей военной техникой, огромного напряжения физических сил, выносливости, ловкости, находчивости, умения ориентироваться в самых сложных условиях. Все эти качества надо приобретать сейчас, приобретать упорно и настойчиво, не жалея сил и энергии, не откладывая на завтра то, что можно сделать сегодня. «Необходимо, — пишет «Правда» в редакционной статье, — дать полный простор патристическому стремлению нашей молодежи к овладению военными знаниями, к развитию физкультуры и спорта, всячески поддерживать это стремление, создавать условия, в которых военно-массовая и учебная работа могла бы принести высокие результаты».

Вдохновенно трудясь на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах, овладевая различными военными специальностями в кружках, учебных группах, командах, клубах, члены Досаафа выражают тем самым свою безграничную преданность Коммунистической партии, Советскому правительству, свое горячее стремление крепить могущество социалистической Родины.

*Необходимо дать полный простор патриотическому стремлению нашей молодежи к овладению военными знаниями, к развитию физкультуры и спорта, всячески поддержать это стремление, создать условия, в которых военно-массовая и учебная работа могла бы при-
нести высокие результаты.*

„Правда“ 22 февраля 1953 г.

ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА В АЭРОКЛУБЕ

СОВЕТСКОЕ государство, Коммунистическая партия большой заботой и любовью окружают молодое поколение нашей страны. Советская власть открыла молодежи доступ ко всем сокровищам просвещения, науки, литературы и искусства. «Наше государство,—говорил товарищ Сталин,—отличается от всех других государств тем, что оно не жалеет средств на хороший уход за детьми и хорошее воспитание молодежи».

Вопросам воспитания советского юношества в духе пламенного советского патриотизма огромное внимание уделял XIX съезд Коммунистической партии. Указав на важность всемерного усиления идейно-политического воспитания советского народа, съезд вместе с тем отметил необходимость обеспечить дальнейшее развитие физической культуры и спорта.

Советская молодежь горячо любит спорт, в том числе авиационный. Юноши и девушки многих подмосковных городов, занимаясь в областном аэроклубе, добиваются хороших результатов в различных видах авиационного спорта. По итогам работы за 1952 год наш Московский областной аэроклуб занял одно из первых мест среди аэроклубов страны. Мы добились хороших результатов не только во внутриклубной работе, но также и в распространении авиационных знаний среди населения.

Воспитанница нашего аэроклуба А. Самосадова добилась в 1952 году двух рекордных достижений, которыми одновременно перекрывалось пять рекордов: два мировых и два всесоюзных — женских и один абсолютный всесоюзный рекорд.

В минувшем году внутриклубные соревнования по самолётному, планерному, парашютному и авиамодельному спорту носили массовый характер. Наряду с опытными спортсменами — пилотами Николаевым, Барановым и Шаталиным,



Группа курсантов Московского областного аэроклуба на экскурсии в Серпуховском краеведческом музее осматривает комнату И. В. Сталина. Товарищ Сталин жил и работал здесь в октябре — декабре 1919 года, когда в Серпухове находился штаб Южного фронта.

планеристами Самосадовой и Сергеевым, парашютистами Кустовым, Шиповым и другими товарищами в соревнованиях участвовали десятки молодых спортсменов — членов Досаафа. Звание чемпиона аэроклуба по планерному спорту в 1952 году завоевал раклит Шаров, по парашютному спорту — шлифовщица Юрьева.

Соревнования привлекли большое внимание молодежи, число заявлений с просьбой о принятии в аэроклуб значительно возросло. Много юношей и девушек выразило желание овладеть авиационным спортом.

Наши спортивные успехи в значительной степени объясняются широким распространением авиационных знаний среди населения. Эту задачу коллектив аэроклуба успешно выполняет благода-

ря целеустремленной политико-воспитательной работе, проводимой партийной, профсоюзной и комсомольской организациями аэроклуба.

Для распространения авиационных знаний среди городского и сельского населения нами создан специальный коллектив агитаторов. Все наши агитаторы распределены по предприятиям и учебным заведениям. Они проводят там вечера, доклады, беседы о сталинской авиации, налаживают работу первичных организаций Досаафа, создают новые первичные организации. На предприятиях демонстрируется авиационная выставка. Для агитаторов, работающих на предприятиях, делаются инструктивные доклады о том, как лучше наладить работу первичной организации Досаафа.

Серьезная политико-воспитательная работа ведется с курсантским составом аэроклуба. Занятия в системе политической учебы проходят регулярно, в точном соответствии с утвержденной программой. В основе всей политико-воспитательной работы и политической учебы — гениальный труд товарища Сталина

«Экономические проблемы социализма в СССР», его речь на заключительном заседании XIX съезда Коммунистической партии и исторические решения съезда.

Политические занятия проводятся хорошо подготовленными руководителями, причем их конспекты и планы утверждаются заместителем начальника аэроклуба по политической части. Темы политических занятий тесно увязываются с текущими событиями.

Систематически для курсантов проводятся политинформации. В клубе читаются лекции и доклады, ежемесячно устраиваются вечера, на которых подводятся итоги работы, проделанной за прошедший месяц и ставятся задачи на следующий месяц. На таких вечерах обычно присутствует весь постоянный со-



Штурман Московского областного аэроклуба Олег Семенович Елистратов изучает материалы XIX съезда Коммунистической партии Советского Союза.

став и некоторые бывшие воспитанники аэроклуба, которые в настоящее время учатся в авиационных училищах или уже окончили учебу.

Активно ведется переписка с бывшими курсантами аэроклуба. Их письма зачитываются всем курсантам и вызывают у них самый живой отклик.

Летно-технический состав аэроклуба поддерживает тесную связь с преподавателями средних школ, интересуясь успеваемостью и поведением учащихся, являющихся нашими курсантами. Если учащийся не успевает по каким-либо дисциплинам в школе, то по просьбе нашего представителя ему оказывается помощь в виде дополнительных занятий или консультаций. Существенную помощь аэроклубу во всей его работе оказывают комсомольские организации школ и городские комитеты ВЛКСМ. Недисциплинированных курсантов вызывают на беседу к секретарю горкома комсомола. Как правило, после такой беседы курсант повышает успеваемость в теоретической подготовке. Именно так произошло с курсантом Антоновым, который одно время стал пропускать занятия. После того, как секретарь горкома комсомола побеседовал с ним, т. Антонов стал регулярно посещать занятия, его успеваемость повысилась.

Курсанты активно участвуют в степной печати аэроклуба. Многие из них помещают заметки о своей учебе, а также о жизни и деятельности аэроклуба в специально выпускаемых боевых листках.

Комсомольская организация аэроклуба приглашает на свои собрания комсомольцев-курсантов. Чаще всего комсомольские собрания посвящаются вопросам улучшения учебы, повышения дисциплины, воспитания молодежи в духе советского патриотизма. Специальные комсомольские собрания были посвящены обсуждению докладов на темы: «Любить Родину, как любили ее Александр Матросов, Юрий Смирнов, Виктор Талалихин», «СССР — первое в мире социалистическое государство рабочих и крестьян» и ряд других.

Помимо этого, комсомольская организация проводит вечера молодежи, посвященные разным темам, например: «Что дала советская власть молодежи», «За что мы любим нашу Отчизну». Эти вечера имеют большое воспитательное значение.

Весь постоянный состав аэроклуба изучает марксистско-ленинскую теорию. Система партийного просвещения построена на глубоком изучении гениального труда товарища И. В. Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», его исторической речи на XIX съезде Коммунистической партии и решений съезда.

Перед началом учебного года в сети партийного просвещения члены партийного бюро беседовали с каждым работником аэроклуба, выясняя, кто, где и каким образом желает повышать свой идейно-политический уровень. Отдельным товарищам, затруднявшимся в самостоятельном выборе той или иной формы учебы, члены партийного бюро советовали, где им целесообразнее учиться. В результате партийной организацией аэроклуба были созданы: политшколы, кружки основного и повышенного типа по изучению истории партии и группа самостоятельно изучающих марксистско-ленинскую теорию. Руководители кружков по марксистско-ленинской подготовке подобраны из работников аэроклуба. Все они являются членами Коммунистической партии и имеют достаточный опыт пропагандистской работы. Пропагандисты регулярно посещают семинары. Для группы самостоятельно изучающих теорию марксизма-ленинизма читаются лекции, выделены консультанты, а также проводятся семинары под руководством инструкторов городского комитета КПСС.

Партийное бюро систематически за-

слушивает на своих заседаниях сообщения отдельных пропагандистов о проведенных ими занятиях, организует обмен опытом работы пропагандистов, а также заслушивает отчеты отдельных коммунистов о том, как они повышают свой идейно-политический уровень. Имелись случаи, когда некоторые коммунисты невнимательно относились к своей марксистско-ленинской подготовке, недостаточно активно участвовали в собесаждениях, плохо изучали рекомендованный материал. Это можно сказать о коммунистах Гоцеве, Арикайне. После разбора вопроса о них на партийном бюро эти товарищи изжили свои недостатки и стали заниматься лучше. Коммунист Мирохин, самостоятельно изучавший теорию марксизма-ленинизма, часто не приходил на доклады. Естественно, что при беседах с ним выяснилось, что он плохо знает проходимый материал. В результате т. Мирохина пришлось вызвать на партийное бюро, где ему указали, что он может заниматься хорошо. После этого т. Мирохин добился немалых успехов в учебе.

На партийных собраниях неоднократно обсуждались вопросы о марксистско-ленинской учебе коммунистов аэроклуба. При этом отдельные коммунисты подвергались резкой критике за слабое изучение проходимого материала. На собраниях указывалось также на упущения партийного бюро в руководстве марксистско-ленинской учебой, на недостатки некоторых пропагандистов. На основе критических замечаний коммунистов принимались развернутые решения, направленные на устранение недостатков и улучшение работы по изучению марксистско-ленинской теории. В результате всех этих мероприятий партийная организация добилась вполне



В Московском областном аэроклубе занимается кружок повышенного типа по изучению истории партии.

Фото В. Тюккеля

удовлетворительной организации учебы. Итоговые занятия в кружках и политехнике показали, что личный состав аэроклуба активно претворяет в жизнь требования Центрального Комитета Коммунистической партии по идеологическим вопросам.

Всю свою работу партийная, профсоюзная и комсомольская организации аэроклуба направляют на помощь командованию, стремясь отлично выполнить задание по подготовке авиационных специалистов. Одновременно проводится большая работа по распространению авиационных знаний среди населения. При первичных городских и сельских организациях Досаафа работают кружки авиамоделлистов, планеристов, парашютистов, авиамехаников, метеонаблюдателей, в которых обучается много юношей и девушек. Так, например, на фабрике «Красный текстильщик» работают 8 кружков по авиационному делу. В Серпуховской фельдшерско-акушерской школе работает 3 кружка. Много кружков создано при других организациях и предприятиях.

Летом центр политико-воспитательной работы переносится на аэродром, в лагерь. Партийное бюро выделяет агитаторов, которые проводят беседы как по текущим событиям, так и по вопросам, связанным с полетами или работой по подготовке материальной части.

В летние дни на старте регулярно выпускаются боевые листки. Над выпуском этих листков с любовью трудятся коммунисты Баранов, Кузьмичев и комсомолец Невский. Содержание боевых листков охватывает все стороны летной работы. В них сообщается о задачах летного дня, оперативно отражаются достижения отличников учебы, вскрываются ошибки и недочеты. Когда спортсмен-пилот Колчунов, вылетевший первым среди товарищей, отлично совершил самостоятельный полет, боевой листок поместил об этом его рассказ. Спортсмен Фомолев при выполнении самостоятельного полета нарушил постановление. Это нашло отражение в боевом листке. Безобразявщик, присланный на старт, оказался несправным, а шофер т. Пашков не мог устранить несправность. Об этом появляется заметка.

После окончания летного дня боевые листки вывешивались на видном месте для общего обозрения, и весь личный состав узнавал о всем интересном, что произошло в течение летного дня.

В политико-воспитательной работе партийная организация отводит много места докладам, лекциям, беседам, политической информации, демонстрации кинофильмов, выступлению художественной самодеятельности.

Агитаторы-коммунисты тт. Куприянов, Рыбаков, инструкторы-летчики тт. Сумароков, Ходырев и другие коммунисты стали душой своих отрядов. Они постоянно общаются с широкими массами спортсменов и систематически ведут политико-воспитательную работу. Глубокое знание жизни коллектива помогает партийной организации умело направлять работу коммунистов на успешное решение задач, стоящих перед аэроклубом.



Курсанты Московского областного аэроклуба на политзанятиях. Руководит занятиями коммунист Н. Ф. Сидоров.

Фото В. Тюккеля

Партийная организация принимает активное участие во всей производственной жизни аэроклуба. На партийном, а затем и на профсоюзном собрании ставился вопрос о состоянии трудовой дисциплины. В своих выступлениях коммунисты и члены профсоюза резко критиковали тех, кто допускал недочеты в работе, вносили конкретные предложения, направленные на укрепление трудовой дисциплины. Случаи нарушения трудовой дисциплины критикуются стенной газетой.

Каждый коммунист своим примерным поведением оказывает влияние на других членов коллектива. Вопросам повышения авангардной роли членов и кандидатов партии мы уделяем особенно много внимания.

Коммунисты систематически обсуждают на партийных собраниях вопросы производственного характера. Так, например, группа т. Озольца отставала в подготовке авиационных специалистов. Выполнение плана ставилось под угрозу. Коммунисты обсудили этот вопрос, отметили ряд практических мероприятий, мобилизовали весь коллектив на выполнение поставленной задачи. В результате принятых мер группа закончила выполнение плана в срок, без летных и других происшествий, обеспечив при этом высокое качество подготовки.

Не остаются без внимания партийной организации и случаи ухудшения посещаемости занятий курсантами. Партийное бюро обсуждало сообщение начальника учебной части аэроклуба т. Иванова о посещаемости занятий курсантами. В результате этого обсуждения были приняты меры и количество пропусков занятий значительно сократилось. Воспитательная работа с курсантами ведется также путем индивидуальных бесед, используется стенная газета.

Применение различных гибких форм партийно-политической работы помогает партийному бюро повседневно пропагандировать марксистско-ленинское учение, гениальный труд товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР», его речь на заключительном заседании XIX съезда Коммунистической партии и исторические решения съезда, разъяснять политику партии и Советского правительства. Лишь в последнее время проведено свыше сорока докладов, лекций и бесед на разнообразные темы.

Благодаря политико-воспитательной работе между экипажами организовано социалистическое соревнование. Итоги соревнования между экипажами подводятся в конце каждой недели. Фамилии передовиков соревнования заносятся на доску отличников.

Великую силу политико-воспитательной работы мы ощутили на конкретных итогах летной учебы. В минувшем году экзаменационная комиссия дала высокую оценку теоретической подготовке курсантов. По летной практике девяносто пять процентов наших питомцев получили на экзаменах отличную оценку и пять процентов — хорошую. У инструкторов-летчиков Кочергина, Сумарокова, Арюшина, Гольцова, Лемешко все спортивные закончили обучение с оценкой «отлично».

В результате правильно организованной учебной и политико-воспитательной работы наш аэроклуб занял почетное место среди передовых аэроклубов Советского Союза.

Герой Советского Союза А. Орлов, заместитель начальника по политчасти Московского областного аэроклуба

РАБОТЫ АКАДЕМИКА С. А. ЧАПЛЫГИНА ПО ТЕОРИИ МЕХАНИЗИРОВАННОГО КРЫЛА

А. Космодемьянский,

профессор, доктор физико-математических наук,
член-корреспондент Академии артиллерийских наук

АКАДЕМИК Сергей Алексеевич Чаплыгин (1869—1942 гг.) — выдающийся советский ученый, создатель широко известных методов теоретической аэродинамики. С. А. Чаплыгин первый в истории науки указал пути исследования течений газа (воздуха) с большими скоростями, близкими к скорости распространения звука, когда становится необходимым учет сжимаемости газа. Он заложил основы современной теоретической аэродинамики больших скоростей полета.

В замечательной работе «О влиянии плоскопараллельного потока воздуха на движущееся в нем цилиндрическое крыло» (1926 г.) С. А. Чаплыгин разработал теорию определения основных сил, действующих на крыло самолета при его ускоренном или замедленном движении. Эта работа послужила началом многочисленных исследований советских ученых в области аэродинамики неустановившихся движений.

В течение многих лет, начиная с 1911 года, С. А. Чаплыгин работал над созданием методов расчета аэродинамических сил, действующих на крыло самолета, снабженное добавочными приспособлениями: маленьким крылышком впереди, так называемым предкрылком, маленьким крылышком сзади — закрылком, пластиной, отклоняющейся от нижней поверхности крыла, — щитком или щитовидным закрылком и другими.

Крыло с дополнительными предкрылком, закрылком или щитком, положение которых может изменяться по желанию летчика, называется механизированным. Основные методы расчета подъемной силы механизированного крыла были разработаны С. А. Чаплыгиным за несколько лет до широкого применения этих крыльев в самолетостроении.

К работам по механизированному крылу С. А. Чаплыгин приступил вполне сформировавшимся ученым, известным своими исследованиями по теории крыла самолета. В замечательной статье «Схематическая теория разрезного крыла аэроплана» (1921 г.) Сергей Алексеевич писал, что его учитель, отец

русской авиации, профессор Николай Егорович Жуковский с большим вниманием относился к научным результатам, полученным в этом направлении.

«Ввиду того, что я в свое время делился с покойным своими соображениями по трактуемому вопросу и добытыми тогда результатами, ввиду интереса, проявленного Николаем Егоровичем к поставленной задаче, — сообщал С. А. Чаплыгин во введении к статье, — интереса, с которым он неизменно относился ко всем новым начинаниям своих учеников, я позволяю себе посвятить этот труд его светлomu имени». Далее Сергей Алексеевич писал, что в работе «Теория решетчатого крыла» (1914 г.) «...были указаны некоторые выгоды та-

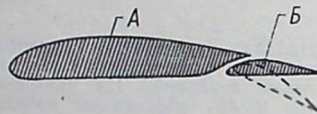


Рис. 2. Крыло с закрылком.

кого рода крыльев аэроплана (механизированных крыльев) ввиду их более значительной подъемной силы и предполагаемой большей устойчивости»¹.

Механизация крыла вызывается потребностью получить вполне определенные летные характеристики. В данном случае речь идет о максимальной и посадочной скоростях самолета. Стремясь получить возможно большую максимальную скорость, конструкторы стали применять тонкие, близкие к симметричным, профили крыльев. На малых углах атаки такие крылья имеют незначительные коэффициенты лобового сопротивления и при заданной мощности мотора позволяют получить большие скорости полета. Однако у самолетов с тонкими профилями крыльев сравнительно малы коэффициенты максимальной подъемной силы и поэтому посадочные скорости велики. Большую же подъемную силу развивают крылья относительно толстых и сильно изогнутых профилей, но у них и лобовое сопротивление большое. Отсюда видно, что получить одновременно большую максимальную скорость и малую посадочную скорость было довольно трудно.

Эту проблему смело разрешили авиационные ученые и конструкторы нашей страны, создав механизированные

крылья. Идея механизации крыла состоит в том, что, сохраняя аэродинамические свойства крыла в режиме максимальной скорости полета неизменными, получают возможно большие коэффициенты максимальной подъемной силы ($C_{y \max}$), что обеспечивает наименьшие посадочные скорости самолета.

С. А. Чаплыгин первый указал способ получения увеличенных значений $C_{y \max}$ путем присоединения к основному крылу добавочных устройств и создал теорию механизированного крыла. Наиболее распространенными типами такого крыла являются: крыло с предкрылком, крыло с закрылком, крыло с простым щитком.

Крыло с предкрылком (рис. 1) представляет систему двух крыльев: основного (А) и добавочного (Б). При полете самолета с крейсерской или максимальной скоростью предкрылок плотно прижат к основному крылу, так что получается сплошное крыло, имеющее малый коэффициент лобового сопротивления. При посадке добавочное крыло отделяется от основного. Между ними образуется щель, в которую устремляется поток воздуха. Как показывают теория С. А. Чаплыгина и опыт полетов, подъемная сила такого «разрезного крыла» получается больше (крыло будет иметь увеличенный $C_{y \max}$).

Крыло с закрылком устроено аналогично. Только в этом случае добавочное крылышко располагается около задней кромки крыла (рис. 2).

В самолетостроении очень распространены простые щитки. Щиток (рис. 3) — прямоугольная продолговатая пластинка, расположенная на нижней поверхности крыла вблизи задней кромки. Во время полета самолета с крейсерской или максимальной скоростью щиток прижат к крылу. При посадке щиток отклоняют на угол 45—60 градусов. В результате увеличивается подъемная сила крыла, что и позволяет получить меньшую посадочную скорость.

Малые посадочные скорости — гарантия безопасности полетов. Посадочные скорости пассажирских и транспортных самолетов обычно не превышают 90—110 километров в час. Истребители имеют несколько большую скорость посадки. Аэродинамические свойства крыльев обычных профилей таковы, что



Рис. 1. Крыло с предкрылком.

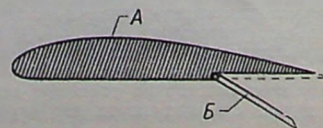


Рис. 3. Крыло с простым щитком.

¹ С. А. Чаплыгин. Схематическая теория разрезного крыла аэроплана (посвящается памяти Н. Е. Жуковского). Собрание сочинений. Том II. Гостехиздат. Москва. 1951 г. Стр. 431.

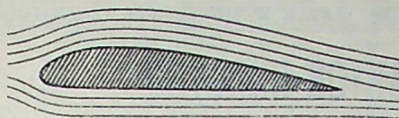


Рис. 4. Плавное обтекание крыла при малых углах атаки.

увеличение максимальной скорости полета вызывает повышение посадочной скорости. Большая посадочная скорость осложняет эксплуатацию материальной части, требует высококвалифицированных и специально натренированных летчиков, обширных аэродромов с бетонированными полосами и сильно затрудняет использование самолетов в боевых условиях на полевых посадочных площадках ограниченного размера. При скоростях больше 180—200 км/час посадка на полевой аэродром почти невозможна, так как динамические нагрузки на шасси при ударах о неровности почвы становятся весьма значительными. Естественно, поэтому, стремление конструкторов скоростных самолетов найти типы крыльев, которые позволяли бы иметь большие максимальные скорости при достаточно малой посадочной скорости.

Работы С. А. Чаплыгина по теории подъемной силы механизированного крыла были опубликованы в 1914, 1921, 1931 и 1935 гг. Математически они сложны, и мы изложим здесь основные результаты, полученные выдающимся ученым, без подробных доказательств, ограничившись необходимыми пояснениями сути дела.

В теоретической аэродинамике доказывается, что для небольших углов атаки при условии плавного (безотрывного) обтекания подъемную силу на погонный метр размаха крыла с относительно мало изогнутым профилем можно вычислять по формуле:

$$Y = K \rho b (\alpha + \beta).$$

Здесь K — некоторый коэффициент, ρ — плотность воздуха, b — средняя хорда, α — угол атаки и β — величина, характеризующая изогнутость профиля. Из этой формулы ясно, что если K и ρ заданы, то увеличивать подъемную силу можно тремя способами: путем увеличения средней хорды крыла, угла атаки или изогнутости профиля.

Механизация крыла имеет в виду использование одного или нескольких из упомянутых способов. Рассмотрим, например, работу предкрылка. В аэродинамике хорошо известно, что крыло без предкрылка увеличивает подъемную силу только до определенного (критического) угла атаки. Этот угол для крыльев, применяемых в самолетостро-



Рис. 5. Обтекание крыла с отрывом струй и вихреобразованием при больших (закритических) углах атаки.



Рис. 6. Коэффициент подъемной силы крыла с предкрылком.

нии, не превышает обычно 15—16 градусов. При дальнейшем увеличении угла атаки подъемная сила крыла начинает уменьшаться, так как плавность обтекания нарушается и за крылом возникает завихренная область (рис. 4 и 5).

Если бы удалось сохранить плавное обтекание крыла для углов атаки больше 15—16 градусов, тогда, согласно приведенной выше формуле, мы получили бы увеличенную подъемную силу. Работа предкрылка и состоит, главным образом, в том, чтобы улучшить обтекание крыла. Мощный поток воздуха, проходящий в щель между крылом и предкрылком, препятствует образованию вихрей и сохраняет плавное обтекание до больших углов атаки. Если у крыла с плотно прижатым предкрылком отрыв струй и образование вихрей начинаются с углов атаки 15—16 градусов, то для крыла с отодвинутым предкрылком плавное, безотрывное обтекание сохраняется до 22—25 градусов. Крыло с предкрылком позволяет производить посадку самолета при значительно больших углах атаки и получать меньшие посадочные скорости.

В работах С. А. Чаплыгина 1914 и 1921 гг. впервые было строго доказано, что наличие предкрылка позволяет увеличить подъемную силу крыла. Это открытие ученый сделал на основе чисто теоретических расчетов. Правильность его выводов была подтверждена позднее продувками профилей крыльев в аэродинамических трубах и на практике.

Рассмотрим теперь работу щитка. Когда щиток начинает отклоняться от нижней поверхности крыла, то, как показал С. А. Чаплыгин, изменение геометрического вида профиля получается эквивалентным увеличению относитель-



Рис. 7. Коэффициент подъемной силы крыла со щитком.

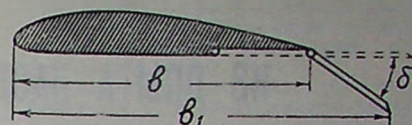


Рис. 8. Крыло со скользящим щитком (δ — угол отклонения щитка, b — хорда крыла при неопущенном щитке, b_1 — хорда при опущенном щитке).

ной изогнутости профиля, т. е. увеличению параметра β . Следовательно, отклонение щитка позволяет получить большую подъемную силу при заданном угле атаки.

На рис. 6 и 7 даны кривые коэффициентов подъемной силы крыла с предкрылком и крыла со щитком.

Работа закрылки соответствует работе щитка и сводится, главным образом, к увеличению относительной изогнутости профиля.

Строгое математическое доказательство аэродинамического воздействия щитка и закрылки на работу крыла было дано в работах С. А. Чаплыгина «К теории отрывка и закрылки», опубликованных в 1931 и 1935 гг. в сотрудничестве с профессорами Н. С. Аржанниковым и В. В. Голубевым.

Если щиток сделать скользящим, то можно одновременно с увеличением изогнутости профиля β увеличивать и хорду профиля b . В таком случае увеличение подъемной силы будет еще более значительным. На рис. 8 показан профиль крыла со скользящим щитком.

Работы С. А. Чаплыгина по теории механизированного крыла написаны в своеобразной творческой манере механика-аналитика. Изучающего их поражает необычайная отточенность формулировок, сжатость и даже скудость в выводах. Для исследований С. А. Чаплыгина характерны четкая постановка проблем с выставлением на вид всех ограничивающих предположений, а затем строгий математический анализ в духе классической школы механиков-аналитиков. Здесь нет никаких отступлений и рассуждений по аналогии, все в рамках логической последовательности суждений. Обзоры научных исследований своих предшественников С. А. Чаплыгин также дает в отчеканенной изысканной трактовке, где в немногих предложениях содержится все наиболее важное, прогрессивное и существенное.

Классические труды С. А. Чаплыгина по теории механизированного крыла и его другие замечательные исследования значительно опередили аэродинамическую науку за рубежом. Первые теоретические исследования по механизированным крыльям стали появляться в зарубежных научно-технических журналах только в 1935—1940 гг. Подавляющее большинство этих работ исходит из идей и методов, выдвинутых С. А. Чаплыгиным и его учеником В. В. Голубевым.

Создание теории механизированного крыла — блестящее достижение нашей научной мысли.

ИЗ ОПЫТА НАЗЕМНОЙ ПОДГОТОВКИ КУРСАНТОВ-ПИЛОТОВ

НАЗЕМНАЯ подготовка курсантов-пилотов в аэроклубах является переходным этапом от теории к практическому обучению полетам. Она позволяет значительно улучшить качество летного обучения, сэкономить время учебы и материальные затраты.

В процессе наземной подготовки курсанты должны изучить содержание предстоящих летных упражнений, получить необходимые знания и навыки, обеспечивающие успешное выполнение этих упражнений.

Методы наземной подготовки определяются в зависимости от учебной цели и содержания упражнения. Здесь может быть рассказ и объяснение, беседа с решением коротких задач, показ с помощью наглядных и учебных пособий, розыгрыш полета, практические работы, отработка отдельных элементов полета на тренировочной аппаратуре. Используя эти методы, инструктор добивается более полного представления курсантом процесса полета, что очень важно для того, чтобы в будущем, уже в полете, курсант действовал не механически, а сознательно.

Практика и опыт многих лет говорят о том, что качество и результаты наземной подготовки в первую очередь зависят от инструктора-летчика, его методики и личной подготовки. Инструктору-летчику необходимо иметь тщательно составленный конспект и хорошо продуманный план занятий. Он должен отлично знать весь прорабатываемый материал. Свой рассказ инструктор должен строить четко, точно выражать свои мысли, следить за культурой речи. Точное и простое изложение темы способствует правильному пониманию ее курсантами, что обеспечит и правильность действий в полете. Большое значение имеют учебные и наглядные пособия и правильное их применение.

В прошлом году в нашем аэроклубе перед началом наземной подготовки все инструкторы составили подробные конспекты по всем упражнениям, приготовили необходимые учебные пособия. Однако не все сумели использовать эти пособия, некоторые инструкторы занятия проводили на недостаточно высоком уровне. Так, например, инструктор Г. Савельев материал излагал вяло, не последовательно, часто заглядывал в конспект, допускал неточные формулировки, а иногда и ошибки. Имея комплект наглядных пособий — модель самолета, силуэты самолета и горизонта, миннатор-старт, различные схемы, — он все положения самолета старался изобразить с помощью жестов — руками или тетрадкой. Видя недостаточную подготовку инструктора, курсанты чувствовали себя стесненно, вопросов не задавали. Они ушли с занятий, не поняв значительной доли того, что пытался им объяснить инструктор.

Слабая методическая подготовка инструктора Савельева, его неумение правильно вести наземную подготовку сказались и на других процессах обучения

А. Випокуров,
ет. инструктор, летчик-методист

курсантов. Несмотря на помощь, оказанную т. Савельеву руководителями аэроклуба, курсанты его группы имели большой вывозной налет и успеваемость у них была ниже, чем у курсантов других групп.

В прогивоположность т. Савельеву инструкторы-летчики А. Емелин, Н. Новаторов и другие хорошо провели наземную подготовку. Занятия в их группах проходили интересно. Все эволюции самолета инструкторы объясняли на моделях самолетов, фотографиях и других наглядных учебных пособиях.

Чувствуя уверенность в своих инструкторах, курсанты задавали им много вопросов, уточняли, как выполняются различные элементы полета, что надо делать, чтобы лучше усвоить упражнение. У этих инструкторов курсанты вылетели самостоятельно раньше, с меньшим вывозным налетом и с лучшими оценками.

Некоторые инструкторы недооценивают наземную подготовку, ошибочно полагая, что достаточно показать курсанту выполнение упражнения в полете, и тот все сразу же усвоит. Так, например, в нашем аэроклубе недооценивал роль наземной подготовки инструктор С. Мурачковский. В 1952 году т. Мурачковский допустил ряд методических ошибок. После объяснения или разбора очередного упражнения инструктор обязан произвести опрос всех курсантов, чтобы выяснить, как они усвоили пройденный материал. Тов. Мурачковский этого правила не придерживался, ограничивался опросом двух-трех курсантов.

Очень немногие курсанты осмеливались задавать вопросы этому инструктору. Не желая выглядеть хуже других, ни о чем не спрашивал его и курсант Степачков, который как по теории, так и по наземной подготовке материал усваивал медленно.

Не придавая большого значения наземной подготовке, инструктор Мурачковский все надежды возлагал на полеты. Но когда начались полеты, он вскоре убедился, что курсанты, которые имели недостаточные знания по наземной подготовке, и летали хуже. Среди них особенно выделялся курсант Степачков, который к наземной подготовке относился с таким же пренебрежением, как и его инструктор. Он надеялся все понять в воздухе, во время полетов с инструктором.

Но чем больше летали, тем больше чувствовалось отставание курсанта Степачкова. Другие курсанты давно уже летали самостоятельно, а у него дело не двигалось и основные элементы полета — расчет и посадка — ему не удавались.

Идя по линии наименьшего сопротивления, инструктор Мурачковский поставил вопрос об отбеглении курсанта Степачкова по летной неспособности. Однако руководители аэроклуба с этим

не согласились. Заняться с отстающим курсантом было предложено летчикам С. Жучкову и А. Старшинову. Выяснилось, что курсант Степачков не знал последовательности действий в полете по прямоугольному маршруту, неправильно распределял внимание при посадке и не имел четкого представления о факторах, влияющих на расчет.

Немало труда пришлось затратить летчикам Жучкову и Старшинову для того, чтобы Степачков хорошо усвоил все упражнения по наземной подготовке и мог правильно разбираться в своих ошибках. Но в связи с этим не замедлили сказаться и результаты летного обучения. Вскоре т. Степачков вылетел самостоятельно и успешно закончил всю программу. Для многих инструкторов этот пример был яркой демонстрацией огромной роли наземной подготовки в обучении курсантов-пилотов и авиационных спортсменов.

В наземной подготовке нельзя допускать условностей, не следует упускать из виду ни одной мелочи, так как иногда это влечет за собой крупные недостатки при обучении пилотированию.

Курсант Дьяков чрезмерно зажимал рычаги управления. Во время наземной подготовки этот недостаток не был устранен. Когда начались полеты, Дьяков особенно сильно нажимал на педали. Его движения погами были грубые, несообразные. Развороты он выполнял, как правило, слишком отклоняя руль поворота. И вот выяснилось, что причиной этих ошибок была тесная обувь. Сапоги сильно жали ноги, из-за этого курсант терял чувствительность, не мог соразмерять свои движения, допуская указанные ошибки.

В группе т. Савельева курсанты слабо реагировали на замечания инструктора в полете, иногда действовали совсем не так, как он им указывал. Курсант не понимал инструктора, инструктор нервничал, излишне кричал в переговорный аппарат, и полеты не достигали своей цели.

Причиной оказалась «мелочь». Тов. Савельев не проверил переговорный аппарат. На земле, когда мотор не работал, курсантам были слышны указания инструктора. В полете же из-за шума мотора слышимость ухудшилась и многих замечаний инструктора курсанты не понимали.

Инструктор всегда должен сочетать практику с теорией. Всегда лучше будет летать тот курсант, который ясно представляет себе всю динамику полета. Знание теории поможет ему быстро разбираться в причинах возникновения ошибок и грамотно ее исправить. Инструкторы-летчики обязаны уметь не только рассказывать, как выполняется тот или иной элемент полета, но и объяснить его теоретически. Для этого в нашем аэроклубе с инструкторами проводятся занятия по теории и технике полета. Темы этих занятий сочетаются со всей программой летного обучения курсантов.

Учтя недочеты, имевшиеся в прошлом году, летний состав нашего аэроклуба к нынешнему учебному году подготовился более тщательно. Так, у каждого летчика имеется комплект различных методических пособий, собранных в специальном чемодане. Здесь модель самолета, миниатюр-старт, силуэты самолета и горизонта, фотоальбом, курс учебно-лётной подготовки, методические указания, различные схемы и чертежи.

Кроме этого, для групповых занятий и для занятий на старте сделана специальная витрина и имеется переносный стенд с хорошо нарисованными схемами, изображениями различных элементов полета. По всем упражнениям с летным

составом проведены методические совещания и показательные занятия.

Одним из решающих условий успешного обучения курсантов является высокая и сознательная дисциплина. Некоторые инструкторы и особенно молодые авиамеханики подчас допускают неправильные взаимоотношения с курсантами, что в дальнейшем чрезвычайно отрицательно сказывается на всем процессе обучения. Как и на всех других этапах учебы, в период наземной подготовки инструкторы и авиамеханики должны воспитывать курсантов в духе воинской дисциплины, учить их уставным взаимоотношениям со старшими и друг с другом. Инструктор всегда должен пода-

вать пример высокой дисциплинированности. С выходом курсантов на аэродром требовательность к ним должна еще больше повыситься.

Коммунистическая партия, Советское правительство и лично товарищ Сталин создали все условия для развития массового авиационного спорта в нашей стране. Необходимо неустанно обогащать советскую методику обучения молодежи летному искусству. Это будет способствовать еще более широкому развращению творческих сил наших инструкторских кадров, дальнейшему повышению уровня подготовки пилотов, повышению мастерства наших авиационных спортсменов.

НАГЛЯДНОЕ ПОСОБИЕ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ РЕЖИМОВ ПОЛЕТА

В. Шарай,
инженер

ИЗВЕСТНО, что режим полета самолета определяется углами атаки. Углом атаки самолета называется угол, образованный хордой крыла и направлением потока воздуха. Поток воздуха всегда направлен вдоль траектории полета. В полете величина угла атаки может изменяться летчиком посредством отклонения руля высоты.

Этот угол нельзя путать с установочным углом крыла, т. е. с углом, образованным хордой крыла и продольной осью самолета. Величина установочного угла крыла выбирается конструктором при расчете самолета и в полете измениться не может.

Полет самолета может осуществляться на различных углах атаки — от близкого к критическому при посадке¹, до отрицательного (меньше угла пикирования), при котором совершается перевёрнутый полет.

Не все самолеты используют весь диапазон углов атаки. Этот диапазон необходим для пилотажных самолетов, но не нужен для транспортных и пассажирских. Например, полет самолета Ут-2, являющегося пилотажным, может осуществляться с углами атаки от 16° (при посадке) до 6° (при перевёрнутом полете). Полет же пассажирского самолета Ли-2 может осуществляться с углами атаки от 15° (при посадке) до 1° (при максимальной скорости).

Понятия об угле атаки самолета и установочном угле крыла должны быть четко усвоены учащимися еще до изучения режимов полета. Рисунки модели крыла и самолета оказывают преподавателям большую помощь при изложении этой важной темы.

В процессе объяснения режимов полета указывается, что они характеризуются прямолинейностью и равномерностью движения. При горизонтальном полете самолет движется параллельно горизонту, в режиме подъема — по наклонной вверх, а при планировании — по наклонной вниз.

Во всех случаях полет возможен на различных углах атаки. В зависимости от их величины самолет принимает к траектории некоторое определенное положение, обуславливающее скорость по-

лета. Подъемная сила в любом режиме полета остается перпендикулярной набегающему потоку воздуха, а лобовое сопротивление — параллельно ему.

Несложное наглядное пособие очень облегчает задачу преподавателя, объясняющего направление аэродинамических сил и режимы полетов.

Пособие представляет собой фанерный щит 1 размером 1000×700 мм, окрашенный в синий цвет. На щите масляной краской изображены горизонт, а также траектории подъема, горизонтального полета и планирования. Насколько выше центра щита на одной общей оси закреплен подвижной, вырезанный из 4-миллиметровой фанеры, диск 2 (диаметр диска 400 мм), окрашенный также в синий цвет. По диаметру масляной краской проведена линия, изображающая траекторию полета, вдоль которой нанесены стрелки, указы-

вающие направление набегающего потока воздуха. На оси приклеплены силуэты самолета 3 и стрелки 4.

Силуэт самолета вырезан из фанеры, раскрашен. На силуэте начерчены продольная ось, профиль крыла с хордой и горизонтальное оперение.

Стрелки, показывающие направление подъемной силы и лобового сопротивления, вырезаны из жести. Стрелка, указывающая направление подъемной силы, прикреплена к диску и поэтому все время остается перпендикулярной набегающему потоку воздуха.

Поворачивая диск, силуэту самолета можно придать положения, соответствующие горизонтальному полету, подъему и планированию под разными углами.

Поворачивая силуэт самолета, не трогая диска, можно показать, что любой режим полета возможен на различных углах атаки. Во всех случаях стрелки указывают неизменное направление подъемной силы и лобового сопротивления относительно набегающего потока воздуха.



¹ Угол атаки при посадке несколько меньше критического.

АВИАМОДЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ МБ-05-Ф И МКС-05-Ф

С КОНСТРУИРОВАННЫЙ мной форсированный двигатель МБ-05-Ф (рис. 1) предназначен для установки на скоростных летающих моделях. Его опытный образец с электрической системой зажигания давал мощность до 1,28 л. с. С зажиганием от калильной свечи двигатель носит наименование МКС-05-Ф (рис. 2) и развивает мощность до 1,5 л. с. Моделями с этим двигателем установлен ряд рекордов. В их числе — всеююзный рекорд скорости полета кордовой модели с поршневым двигателем (181 км/час).

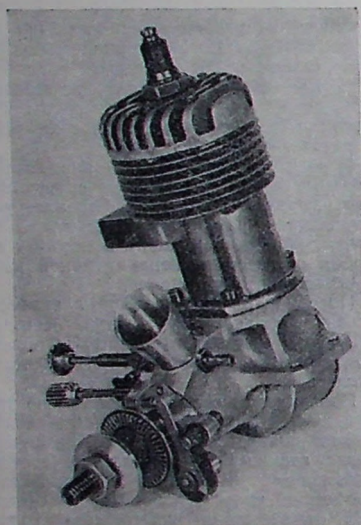


Рис. 1. Авиамодельный двигатель МБ-05-Ф с электрическим зажиганием.

Основные данные двигателя: вращение вала — правое, допускается установка только тянущего винта; охлаждение — воздушное; продувка — прямоточная, дефлекторная с газораспределением через вал (диаграмму газораспределения см. на рис. 4); длина — 103 мм; высота — 120 мм; ширина — 52 мм; вес со свечой без винта, бачка, бензопровода и электрооборудования — 305 г; ход поршня — 24 мм; диаметр цилиндра — 23 мм; рабочий объем цилиндра — 9,96 см³; степень сжатия — 8; зазор между электродами свечи — 0,5 мм; зазор между контактами прерывателя — 0,2—0,4 мм. Максимальное число оборотов с маховиком — 24 000 об/мин. Внешняя характеристика двигателей МБ-05-Ф и МКС-05-Ф показана на рис. 3.

Основная часть двигателя — картер. На нем смонтированы все остальные детали (рис. 4). Картер сделан из закаленного дуралюмина марки Д-16. В передней части, над втулкой вала, имеет-

Конструктор О. Гаевский

ся фланец, сквозь который проходит всасывающий патрубок. На верхнем фланце четырьмя болтами крепится цилиндр. В месте соединения картера с задней крышкой проложено бумажное кольцо. В картер запрессована втулка из фосфористой бронзы марки БрФ 7-02 и поставлен опорный шариковый подшипник для вала. Передняя часть шейки картера имеет кольцевой желобок для крепления прерывателя. В нижний фланец вставлены пружина и цилиндрический фиксатор положения прерывателя.

На левой и правой сторонах картера имеются выступы с отверстиями для закрепления двигателя на модели.

Если необходимо закрепить двигатель на переднем шпангоуте, задняя крышка может быть заменена специальным фланцем (рис. 5).

Цилиндр — точеный из стали марки 30 ХГСА (хромониль). Выхлопной и перепускной патрубки сделаны из мягкой листовой стали толщиной 0,5 мм. После припайки патрубков к цилиндру (для пайки применяется красная медь) цилиндр закаляют до твердости Рс 54 (по Роквеллу). Головка крепится к цилиндру шестью болтами. Она сделана из дуралюмина и имеет развитое оребрение.

Поршень двигателя изготовлен из закаленного дуралюмина марки Д-16-Т. На днище он имеет гребень с наклоном в сторону выхлопа. На боковой поверхности поршня проточены два узких желобка для поршневых колец и один широкий желобок для улучшения охлаждения и уменьшения трущейся поверхности. С внутренней стороны поршня имеются бобышки для поршневого пальца. Поршневой палец сделан из мягкой стали марки С-25, цементирован на глу-

бину 0,3 мм, закален до Рс 63—64, шлифован и полирован. В отверстия пальца с обеих сторон вставлены заглушки, которые устраняют опасность повреждения пальцем зеркала цилиндра. Поршневые кольца из стали У-8 закалены до твердости Рс 61—63.

Шатун — из закаленного дуралюмина Д-16. Верхняя головка — без вкладыша, в нижнюю запрессован антифрикционный вкладыш из бронзы БрФ 7-02. Смазка трущихся поверхностей производится через отверстия в головках шатуна.

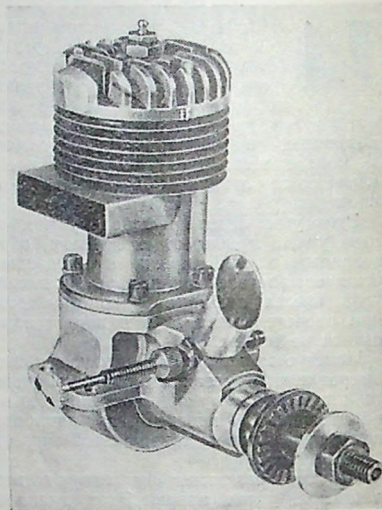


Рис. 2. Авиамодельный двигатель МКС-05-Ф с зажиганием от калильной свечи.

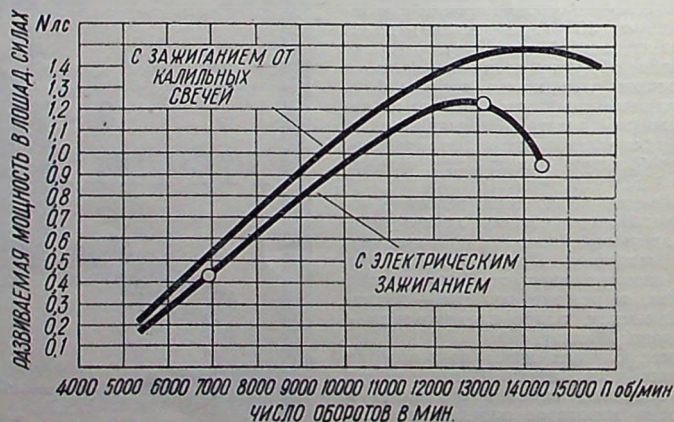


Рис. 3. Внешняя характеристика двигателей МБ-05-Ф и МКС-05-Ф

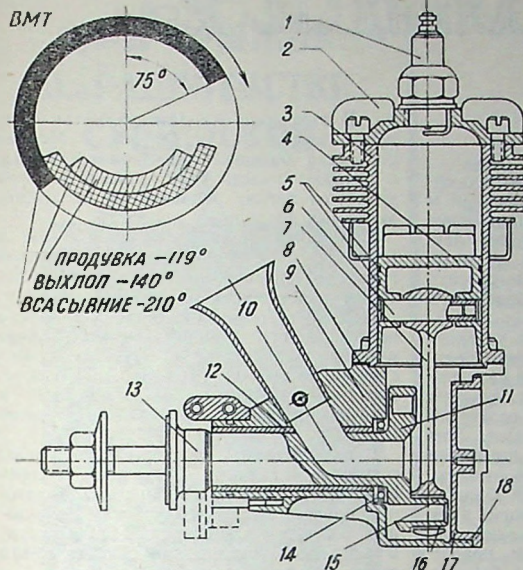


Рис. 4. Продольный разрез двигателя МБ-05-Ф и схема газораспределения. 1—свеча; 2—головка цилиндра; 3—цилиндр; 4—поршень; 5—поршневые кольца; 6—поршневой палец; 7—шатун; 8—прокладка; 9—картер; 10—всасывающий патрубок; 11—вал; 12—бронзовая штулка; 13—кулачковая шайба; 14—упорный подшипник; 15—шейка кривошипа; 16—вкладыш; 17—крышка; 18—прокладка.

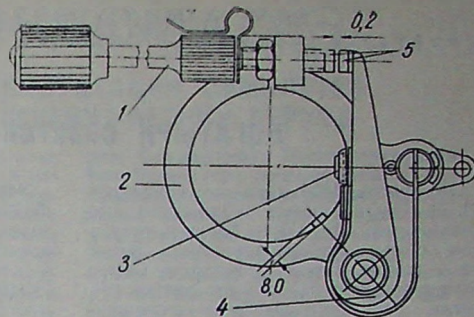


Рис. 6. Прерыватель. 1—фиксирующая ручка; 2—корпус прерывателя; 3—текстолитовая подушечка; 4—молоточек с пружиной; 5—контакты.

Коленчатый вал — из мягкой стали марки С-25. Его трущиеся части цементированы на глубину 0,4 мм, закалены до Rc 63—64 и шлифованы. Кроме своего прямого назначения, вал двигателя исполняет также роль клапана, обеспечивающего такты всасывания. Через полость вала горячая смесь поступает в картер.

Карбюратор — простейшего пульверизационного типа (без поплавковой камеры) с жиклером, проходное отверстие которого регулируется иглой.

В случае применения электрического зажигания двигатель снабжается стандартной бобиной, конденсатором и сухими батареями напряжением 4,5 вольт (от карманных фонарей). Прерыватель состоит из надеты на шейку вала кулачковой шайбы, дуралюминового фасонного корпуса, молоточка с пружиной, наковальни и ручки (рис. 6). Контакты прерывателя вольфрамовые. Замыкание контактов длится в течение поворота вала двигателя на 120°. Зазор между контактами не должен превышать 0,4 мм. Такая регулировка обеспечивает надежную работу прерывателя на больших оборотах. Опережение зажигания регулируется поворотом прерывателя. Для закрепления прерывателя в определенном положении служат фиксатор и ручка. При электрическом зажигании желательно применять свечи с фарфоровыми или слюдяными изолято-

рами (рис. 7). Зазор между электродами свечи может быть от 0,2 до 0,5 мм (в зависимости от мощности батарей питания). При слабых батареях или малом зазоре между электродами двигатель запускается плохо.

Во втором варианте этого двигателя — МКС-05-Ф — зажигание производится от калильной свечи. Для перехода с электрического зажигания на калильное надо снять прерыватель и взамен электрической свечи ввернуть калильную (одного из видов, изображенных на рис. 7).

При электрическом зажигании двигатель работает хорошо на бензине марок Б-70, 4Б-78, А-70. Применение бензина даже с небольшой примесью воды или долго стоявшего в открытой посуде затрудняет запуск. Для смазки в бензин добавляется масло. Испытания показали, что смесь, состоящая из одной части авиамасла марки МК или МС (услов-

ной вязкости от 20 до 25° по Энглеру — при 50°) и трех частей бензина, является лучшей. Попадая в картер вместе с горючей смесью, масло оседает на стенках и проникает сквозь отверстия на все трущиеся поверхности. Особенно важно обеспечение смазкой вала и нижней головки шатуна с шейкой кривошипа.

Для запуска двигателя с калильной свечой нельзя применять бензин, так как спираль свечи очень быстро сгорает, а в качестве смазочного материала следует пользоваться только касторовым маслом. Следует применять только спиртовые горючие смеси, состоящие из одной части касторового масла и трех частей метилового (древесного) или этилового (винного) спирта крепостью не ниже 96°.

Двигатель МБ-05-Ф развивает наибольшую мощность с винтом диаметром 290 мм, а двигатель МКС-05-Ф — с винтом диаметром 210 мм.

В форсированных авиамодельных двигателях МБ-05-Ф и МКС-05-Ф не исчерпаны возможности дальнейшего увеличения мощности и улучшения эксплуатационных данных. Дальнейшая работа в этой области необходима: новые высокооборотные двигатели нужны для достижения еще больших скоростей полета летающих моделей.

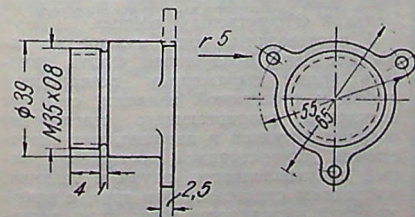


Рис. 5. Фланец для крепления двигателя на переднем шпангоуте.

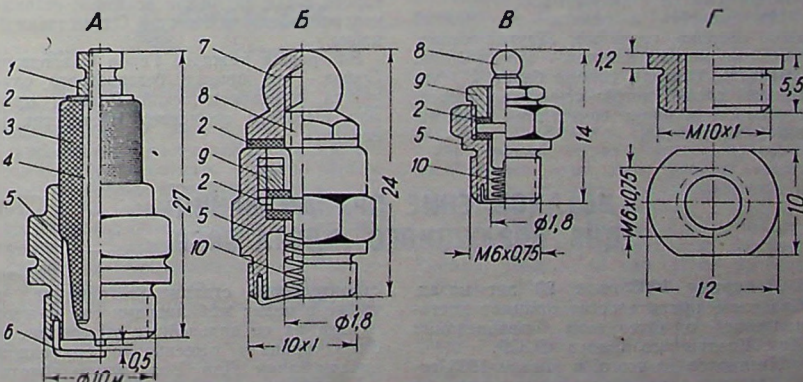


Рис. 7. Свечи. А. Электрическая свеча С-1; Б. Калильная свеча КС-02; В. Калильная свеча КС-03; Г. Переходник к калильной свече КС-03. 1—гайка электрода; 2—прокладка; 3—изолятор из слюды; 4—центральный электрод; 5—корпус; 6—боковой электрод; 7—головка; 8—электрод; 9—гайка; 10—спираль (нихром или константан, сечение 0,2 мм, 6 витков).

АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

БОГАТЫРИ СОВЕТСКОЙ ЗЕМЛИ

16 апреля 1934 года по инициативе Н. В. Сталина, была установлена высшая степень отличия за заслуги, связанные с совершением героического подвига, — звание Героя Советского Союза. 20 апреля того же года это звание первыми получили советские летчики — участники спасения челюскинцев.

В начале 1934 года на дальнем севере был затерт льдами пароход «Челюскин». Весь мир с тревогой ожидал сообщений о судьбе героического экипажа. Казалось, челюскинцам грозит неминуемая гибель. Но советская страна не оставляет в беде своих сынов.

Челюскинцы были спасены. Их, всех до единого, вывели со льдины советские летчики.

«Восхищены Вашей героической работой по спасению челюскинцев, — радиовали в Арктику летчикам товарищ Сталин и его ближайšie соратники. — Гордимся Вашей победой над силами стихии. Рады, что Вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой родины».

За этот доблестный подвиг наиболее отличившиеся при спасении челюскинцев летчики А. В. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Камини, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов и Н. В. Доронины были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Характеризуя высокие моральные качества героев-летчиков, товарищ Сталин 13 августа 1936 года на приеме экипажа самолета АНТ-25 в составе В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова и А. В. Белякова сказал:

«Смелость и отвага — неотъемлемые качества Героя Советского Союза. Летчик — это концентрированная воля, характер, умение идти на риск».

Но смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Эти указания товарища Сталина о сочетании смелости и отваги с умением и знаниями стали важнейшим принципом воспитания и обучения советских летчиков, всех советских воинов. Мудрые указания вождя помогли вырастить многие тысячи новых Героев Советского Союза.

За годы, прошедшие со дня установления этого звания, семья Героев Советского Союза выросла, приняв в свои ряды многих лучших сынов и дочерей нашего народа. Героизм в советской стране стал подлинно массовым. Это особенно ярко сказалось в памятные годы Великой Отечественной войны. Справедливый характер нашей борьбы против фашизма, вдохновляющая идея защиты великих социалистических завоеваний порождали в нашем народе массовый героизм, которого не было и не может быть в капиталистических странах.

Первыми звание Героя Советского Союза в ходе Великой Отечественной войны получили отважные сталинские соколы Степан Здоровцев, Михаил Жуков и Петр Харитонов.

Всего в период Великой Отечественной войны звания Героя Советского Союза были удостоены 11 420 советских воинов. 102 из них получили по две медали «Золотая Звезда». Звание Героя Советского Союза получили более двух тысяч летчиков и штурманов. 63 прославленных летчика были удостоены этого почетного звания дважды, а летчики-истребители Александр Покрышкин, сбивший 59 фашистских самолетов, и Иван Кожедуб, сбивший 62 самолета врага, — стали кавалерами трех Золотых Звезд.

Звание Героя Советского Союза присвоено Иосифу Виссарионовичу Сталину, под мудрым руководством которого была одержана всемирно-историческая победа в Великой Отечественной войне.

Биография каждого Героя Советского Союза — это пример беззаветной служения социалистической Родине, пример высокого воинского мастерства и отваги.

УСТАНОВЛЕНИЕ ПРАЗДНОВАНИЯ ДНЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

28 апреля 1933 года, 20 лет назад, Советское правительство приняло постановление о ежегодном праздновании Дня Воздушного Флота СССР.

Незадолго до этого, в январе 1933 года, выступая на объединенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) с докладом об итогах первой пятилетки, товарищ Сталин заявил:

«У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

В ознаменование серьезных успехов в

строительстве сталинской авиации, а также в целях мобилизации сил нашего народа на ее дальнейшее укрепление и было принято решение о ежегодном праздновании Дня Воздушного Флота.

У советских людей стало традицией отмечать этот день с гордостью достижениями нашей авиации, авиационной науки и техники, совершенства летного мастерства сталинских соколов.

Первые День Воздушного Флота СССР праздновался 18 августа 1933 го-

да. В этот день на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе в Москве состоялся большой авиационный парад, в котором участвовали самолеты всех типов, от легких разведчиков до многомоторных воздушных кораблей.

В заключение праздника впервые в мире был совершен одновременный групповой прыжок парашютистов, в котором участвовало 62 человека.

Первый День Воздушного Флота встречала вся страна. Большие авиационные празднества состоялись в Москве, Ленинграде, Тбилиси, Харькове, Воронеже, Минске, Новосибирске и многих других городах Советского Союза.

В годы Великой Отечественной войны советские летчики отмечали День Воздушного Флота славными победами над врагом. В 1941 году День Воздушного Флота отмечался 17 августа. В этот день сталинские соколы сбили свыше 20 вражеских самолетов.

Памятным для советских летчиков было празднование Дня Воздушного Флота в 1944 году. Он отмечался 20 августа. В приказе Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза И. Сталина говорилось:

«В воздушных битвах с врагом наши летчики показали беспримерную доблесть, героизм и мужество, а командиры и начальники — умение и военное мастерство в руководстве воздушными операциями».

В итоге наша боевая авиация имеет теперь полное господство в воздухе над авиацией врага».

Особенно радостным был День Воздушного Флота в 1945 году, отмечавшийся 19 августа. Он был ознаменован приказом Верховного Главнокомандующего Генералиссимуса Советского Союза И. Сталина. Приветствуя и поздравляя летчиков, штурманов, воздушных стрелков, радистов, мотористов, вооруженцев, механиков, техников, инженеров, офицеров и генералов, а также рабочих, служащих и конструкторов авиационной промышленности с днем праздника авиации, товарищ Сталин указывал, что в Великой Отечественной войне наша авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной.

«В боях за свободу и независимость нашего Отечества, — указывал товарищ Сталин, — советские летчики дали немало примеров беззаветной стойкости, отваги и подлинного героизма. Они вписали много ярких страниц в историю Великой Отечественной войны».

В послевоенные годы каждое празднование Дня Воздушного Флота являлось ярким выражением всенародной любви к сталинской авиации, с гордостью и неуклонно возрастающего мастерства военных летчиков и авиационных спортсменов, демонстрацией достижений нашей промышленности, науки и техники, наглядным свидетельством того, с какой энергией выполняется советскими летчиками поставленная перед ними товарищем Сталиным задача — летать дальше, быстрее и выше всех.

500-Й ПРЫЖОК ПАРАШЮТИСТКИ СУЩИНСКОЙ



Мастер спорта О. М. Сущинская.

1 марта на Тушинском аэродроме известная парашютистка, мастер спорта О. М. Сущинская совершила свой юбилейный пятистотый прыжок с парашютом.

Заниматься авиационным спортом Ольга Сущинская начала с 1937 года. Будучи артисткой театра имени Станиславского и Немировича-Данченко, она одновременно обучалась парашютным прыжкам. В 1938 году молодая спортсменка овладела также мастерством пилотирования самолета и сейчас имеет на своем счету уже более 3 200 летных часов. В годы Великой Отечественной войны славная патристка добровольно ушла в армию и работала инструктором летчиков-парашютистов.

В 1951 году Сущинская участвовала в женском групповом ночном прыжке с высоты 7 100 м. Этот результат является всесоюзным рекордом, превышающим мировое достижение по одному из видов парашютного спорта.

В настоящее время Сущинская — командир парашютной группы Московского городского аэроклуба Досаафа, где она ведет большую учебно-воспитательную работу, передает свой многолетний опыт и знания молодежи.

С. Стрельцов

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ И ПЛАНЕРОВ В ВЕСЕННЕ-ЛЕТНИЙ ПЕРИОД

При хранении самолетов и планеров под открытым небом в весенний период (апрель—май) существует опасность загнивания отдельных деревянных частей, вследствие проникновения к ним воды. Загниванию наиболее подвержены нервюры, задние кромки обшивки и прилегающая к ним обшивка крыльев, нервюры элеронов, нижние лонжероны, килевая стойка, задняя рама и фанерная обшивка фюзеляжа, нервюры у задней кромки, нижняя полка и фанерная стенка заднего лонжерона, задняя и обшивка центроплана (в самолете УТ-2), нижняя полка и фанерная стенка заднего лонжерона стабилизатора, нижняя полка и передняя стенка лонжерона руля высоты, нижняя часть лонжерона руля поворотов.

Признаки загнивания древесины различны. Вначале происходит растрескивание лакокрасочного покрытия и появляется синева. После этого появляется плесень или белый порошкообразный налет. Затем происходит полное разрушение покраски, дерево покрывается глубокой сплошной синевой, переходящей в коричнево-красный цвет, его прочность понижается.

Для устранения замеченных повреждений надо прежде всего вскрыть полотно обшивки.

При первой и второй стадии загнивания пораженные места необходимо просушить, зачистить, обработать антисептиком (10% раство-

ром формалина). После просушки возобновляется лакокрасочное покрытие и восстанавливается полотно обшивки. При третьей стадии пораженные детали заменяются новыми. Наращивать детали путем склейки «на ус» не рекомендуется, так как они быстро заражаются от загнившей детали.

Чтобы предохранить древесину от загнивания, надо следить за целостностью полотна и лакокрасочного покрытия фюзеляжа, крыла и хвостового оперения. Нельзя допускать скапливания воды в закрытых местах. Дренажные отверстия крыла, фюзеляжа и хвостового оперения должны быть чисты. На стоянке хвостовую часть самолета следует поднимать и укрепить на козлке. Планеры на стоянках также надо устанавливать на козельки или на специальные приспособления, не допуская соприкосновения посадочной лыжи с грунтом.

При осмотрах самолетов и планеров надо обращать внимание на каждую неровность обшивки. Отставание обшивки от каркаса крыла (УТ-2) можно определить простукиванием. Простукивание производится легкими ударами молотка. При ударах по непроклеенному месту или по обшивке, отставшей от каркаса крыла, молоток отскакивает более резко, получается глухой звук удара. Появление трещин на лакокрасочном покрытии приводит к просачиванию и скоплению воды в отдельных частях самолета.

Инженер П. Кунццкий



Н. В. ИНОЗЕМЦЕВ. *Основы теории реактивных двигателей*. Издательство Досааф. Москва, 1952 г. 198 стр. Цена 7 руб. Книга в доступной для младшего технического персонала авиации форме излагает основы теории реактивных двигателей. В первой главе читателю даются необходимые сведения о типах современных авиационных двигателей и параметрах, определяющих их качества. В последующих главах рассказывается о ракетных, прямоточных воздушно-реактивных, турбореактивных, турбовинтовых и двухконтурных турбореактивных двигателях. В заключительной главе дана сравнительная оценка качества газотурбинных двигателей по удельным параметрам.

М. С. АРЛАЗОРОВ. *Константин Эдуардович Циолковский*. Государственное издательство технико-теоретической литературы. Москва, 1952 г. 127 стр. Тираж 25.000 экз. Цена 1 руб. 95 коп. Эта книга знакомит читателя с жизнью

и деятельностью замечательного русского ученого и изобретателя Константина Эдуардовича Циолковского, которого товарищ И. В. Сталин назвал знаменитым деятелем науки. Наряду с автобиографическими данными автор популярно рассказывает о существе исследований К. Э. Циолковского в области воздухоплавания, аэродинамики и реактивного движения. Перед читателем встает яркий образ ученого-патриота, посвятившего всю свою долгую жизнь трудам по авиации, ракетоплаванию и межпланетным сообщениям.

М. КУПФЕР. *Модель самолета «летающее крыло»*. Издательство Досааф. Москва, 1952 г. 48 стр. Цена 85 коп. Брошюра вышла в серии «Библиотека юного конструктора» и ставит своей целью помочь начинающему авиамоделю правильно проектировать, строить и регулировать одну из интереснейших моделей самолетов типа «летающее крыло». В брошюре дано краткое описание конструкции модели, рассказывается о том, как изготовить отдельные части модели и произвести их сборку. В отдельных разделах брошюры юный авиаконструктор найдет ценные советы по регулировке, запуску и проектированию модели типа «летающее крыло».

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова получила извещения Международной авиационной федерации (ФАИ) об утверждении ряда достижений советских авиамodelистов в качестве новых абсолютных мировых, а также мировых рекордов.

★ 6 августа 1952 года на соревнованиях в г. Сумы модель самолета с механическим двигателем, построенная одесским авиамodelистом Игорем Кулаковским, продержалась в воздухе 6 час. 01 мин. Это достижение И. Кулаковского утверждено в качестве абсолютного мирового рекорда продолжительности полета для всех типов летающих моделей и мирового рекорда продолжительности полета по классу моделей самолетов с механическими двигателями.

Необходимо отметить, что компрессионный моторчик, стоявший на модели, был также сконструирован и построен самим И. Кулаковским.

Перекрытые И. Кулаковским рекорды были установлены в 1951 году и принадлежали москвичу В. Петухову, модель которого продержалась в воздухе 5 час. 10 мин.

★ 14 августа 1952 года на XIII Белорусских республиканских соревнованиях авиамodelистов стартовала модель самолета, сконструированная и построенная Евгением Борисевичем, учащимся Пинского техникума. На модели был установлен бензиновый моторчик АММ. Она совершила посадку на расстоянии 378,756 км от места взлета — около г. Почеп, Брянской области. Таким образом, в 1952 году советскими авиамodelистами был завоеван второй абсолютный мировой рекорд — рекорд дальности полета по прямой, ныне официально признанный ФАИ. Достижение Е. Борисевича утверждено также и в качестве мирового рекорда дальности полета по прямой по классу моделей самолетов с механическими двигателями.

★ На II Всесоюзных соревнованиях авиамodelистов-спортсменов в г. Сумы алмаатинец Петр Величковский 2 и 3 августа 1952 года запустил свою модель самолета с механическим двигателем, управляемую в полете по радио. Модель продержалась в воздухе 1 час 02 мин. 30 сек., достигла высоты 845 м и показала на стометровой базе среднюю скорость полета по прямой, равную 39,299 км/час.

Все эти три достижения признаны ФАИ мировыми авиамodelными рекордами. Прежний мировой рекорд продолжительности полета по этому классу моделей, установленный 15 июня 1952 года, принадлежал американскому авиамodelисту В. Гуд и равнялся 40 мин. 27,8 сек.

Рекорды высоты и скорости полета по классу радиоуправляемых моделей самолетов, установленные П. Величковским, регистрируются впервые.

★ Во время спортивной встречи авиамodelистов в г. Сумы москвич Владимир Куманин выступал со скорост-

ной моделью типа «летающее крыло», снабженной резиновым мотором. Конструкция модели позволяла взлетать ей как с земли, так и с водной поверхности.

8 августа 1952 года, взлетев с воды, модель показала на пятидесятиметровой базе среднюю скорость полета по прямой 69,230 км/час, а 9 августа при старте с земли эта модель развила скорость 56,250 км/час. Оба достижения утверждены ФАИ в качестве новых мировых рекордов. Прежние рекорды скорости полета по прямой по этим классам моделей принадлежали также В. Куманину.

★ ФАИ утвержден в качестве мирового рекорда продолжительности полет модели гидросамолета с механическим двигателем, сконструированной и построенной московским авиамodelистом-спортсменом Николаем Батурловым. 8 августа 1952 года его модель находилась в воздухе 4 часа 18 мин. 20 сек.

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила ряд достижений авиамodelистов-спортсменов в качестве новых всесоюзных рекордов.

★ 28 ноября 1952 года модель самолета типа «летающее крыло» с механическим двигателем 1-й категории (объем цилиндра до 2,5 куб. см), летая по кругу на привязи, развила на мерной километровой дистанции среднюю скорость полета, равную 112,910 км/час. Конструктор модели днепрпетровский авиамodelист Владимир Васильченко превали официальный мировой рекорд, ко-

горый принадлежал ранее американцу Г. Леддингтону.

★ Воронежский авиамodelист Евгений Коршиков 31 декабря 1952 года запустил свою кордовую модель автожира с механическим двигателем, имеющим рабочий объем цилиндра 4,4 куб. см. Километровую дистанцию по кругу модель пролетела со средней скоростью 78,156 км/час., что является всесоюзным рекордом по этому классу моделей.

★ 4 января 1953 года известный авиамodelист-рекордсмен Михаил Васильченко успешно открыл спортивный сезон этого года. 137,984 км/час. — такая средняя скорость полета по кругу его модели автожира с механическим двигателем (объем цилиндра — 10 куб. см). Эта скорость превышает официально признанный мировой рекорд по соответствующему классу моделей на 83,012 км/час.

★ 6 января 1953 года авиамodelист-спортсмен Владимир Васильченко открыл счет скоростным рекордам по классу моделей гидросамолетов типа «летающее крыло» с механическими двигателями, имеющими объем цилиндра 10 куб. см. Его модель, летая по кругу на корде, показала среднюю скорость 138,517 км/час.

★ 9 января 1953 года Михаил Васильченко достиг исключительного спортивного результата — его модель самолета-бесхвостки с реактивным двигателем его же конструкции пролетела километровую дистанцию по кругу со средней скоростью 264,776 км/час.

Такой скорости еще не было отмечено в таблицах авиамodelных рекордов ФАИ!

Письмо в редакцию

РАЙОННЫЙ ОРГКОМИТЕТ НЕ ПОМОГАЕТ АВИАМОДЕЛИСТАМ

Мне часто приходится читать о достижениях авиационных спортсменов, живущих в разных городах и селах нашей страны. Почему же у нас, в городе Барвенково, Харьковской области, авиационный спорт, даже такой наиболее доступный вид его, как авиамodelизм, находится в заоне?

До сих пор в Барвенково и во всем Барвенковском районе не создано ни одного авиамodelного кружка. Районный оргкомитет Досаафа совершенно не заботится об авиамodelистах, и они целиком предоставлены самим себе. Придется строить модель — и никто тебе не поможет советом, не скажет, как сделать лучше.

Не ощущаем мы также заботы со стороны районного оргкомитета Досаафа о том, чтобы обеспечить авиамodelистов необходимым строительным материалом. В городе негде достать фанеры, резины,

эмали, папиросной бумаги. Нет также и авиамodelных двигателей. Технической литературы по авиамodelизму в книжных магазинах никогда не бывает.

Из-за бездеятельности районного оргкомитета и отсутствия необходимых материалов авиамodelизм в Барвенково не развивается, несмотря на то, что в городе и районе имеется много желающих строить авиационные модели.

Барвенковские авиамodelисты все же надеются, что районный оргкомитет Досаафа обратит внимание на эту интересную и важную отрасль авиационного спорта и создаст благоприятные условия для ее развития. Необходимо также, чтобы этим делом больше интересовался и Харьковский областной оргкомитет Общества.

Авиамodelист Юрий Алтухов
г. Барвенково,
Харьковской области, УССР.

Злодеяния ВОЗДУШНЫХ ГАНГСТЕРОВ

Е. Семенов

«Американские миллиардеры, — писал В. И. Ленин, — эти современные рабовладельцы, открыли особенно трагическую страницу в кровавой истории кровавого империализма». Товарищ Сталин указывал, что весь процесс развития США «...шел через ряд насилий, угнетений...» Американский империализм является самой реакционной и темной силой, международным жандармом, душителем свободы народов.

Более двух с половиной лет американские империалисты ведут захватническую, разбойничью войну в Корее, убивают беззащитных стариков, женщин и детей, разрушают мирные города и села, расстреливают военнопленных. История еще не знала таких жестоких преступлений, какие совершают в Корее американские людоеды.

Алчные, наглые, ослепленные бешеной злобой ко всему передовому, прогрессивному, миллиардеры Соединенных Штатов Америки на муках и страданиях корейского народа загребают огромные барыши. Только за первый год войны в Корее они нажили 23 миллиарда долларов, причем их прибыли в дальнейшем еще более возросли. Американские магнаты, видя призрак грозного экономического кризиса, неутомимо надвигающегося на Соединенные Штаты Америки, жаждут продолжения войны в Корее, срывают мирное решение корейского вопроса. Грабеж народов, массовые убийства, шпионаж — таково истинное разбойничье лицо американского империализма.

Американская военщина является верным прислужником монополий. Она стала на путь гитлеровской тирании, кровавого разбоя. Американские агрессоры, ведя войну в Корее, стремятся расширить войну на Дальнем Востоке. На полях Кореи генералы из Пентагона готовят убийц, грабителей и насильников для нападения на миролюбивые народы.

Прикрываясь флагом Организации Объединенных Наций, варвары из-за океана не останавливаются перед самыми зверскими преступлениями, попирают элементарные нормы и конвенции о ведении войны. Американские агрессоры применяют в Корее и Северо-Восточном Китае запрещенное международными договорами бактериологическое и химическое оружие, систематически сбрасывают микробы чумы, холеры, тифа и других заразных болезней. Как указывается в сообщении Комиссии ЦК ЕДЮФ Кореи по расследованию злодеяний и определению ущерба, причиненных американскими агрессорами и кликой Ли Сын Мана, с 28 января по 25 марта 1952 г. бактериологическое

оружие против корейского народа было применено более 400 раз.

С циничным людоедским бахвальством американские воздушные гангстеры объявили о том, что они не прекратят бомбардировки с воздуха до тех пор, пока не превратят города и села Северной Кореи в сплошную зону выжженной земли. И гнусные выродки всеми силами стремятся привести в исполнение этот чудовищный заговор против человечества.

С болью в сердце думаем мы о многострадальном Пхеньяне — героической столице Корейской Народно-Демократической Республики. Уже третий год продолжаются разбойничьи бомбардировки этого некогда цветущего, большого города, не имеющего никаких военных объектов. В 1952 году американские самолеты сбросили на Пхеньян и его пригороды 52 380 бомб разного калибра, в том числе фугасные, зажигательные, брзангные, напалмовые и бактериологические. Территория Пхеньяна не превышает 52 квадратных километров. Выходит по простому подсчету, что на каждый квадратный километр территории города была сброшена 1 000 бомб.

За время войны американские самолеты уничтожили в Пхеньяне 42 больницы, университет, семь институтов, 75 школ. С садистским изувечеством воздушные пираты бросают бомбы на театр, католический костел, на старинный ажурный павильон, являющийся

шедевром корейского зодчества. С брешущего полета злодеи расстреливают женщин, детей и стариков, разрушают фугасными бомбами и сжигают напалмом жилые постройки и землянки мирных жителей, уничтожают школы, больницы, детские дома.

Но Пхеньян, этот город-герой, продолжает бороться. В огне закаляются сердца. Жители приобретают все больший опыт борьбы с вражескими бомбардировками. Под руководством Трудовой партии корейский народ мужественно защищает свою свободу, честь и независимость, решительно срывает преступные планы американских агрессоров.

В бессильной ярости воздушные бандинты генерала-палача Кларка продолжают ожесточенные варварские бомбардировки и обстрелы корейских городов и сел. С каждым днем растет список преступлений, совершаемых американскими агрессорами. За период с 11 по 31 июля 1952 года американская авиация только в одной провинции разрушила и сожгла 200 деревень; число жертв только за один июль в три с половиной раза превышает число жертв за весь 1951 год.

Недавно восемь американских «летающих крепостей» подвергли бомбежке район Саривоня, сбросив на город и его окрестности свыше 260 фугасных и 90 напалмовых бомб. Погибло много мирных жителей. В деревне Соамри американские палачи разбомбили больницу Красного Креста, амбулаторию, начальную школу, ферму, поставившую молоко детям-сиротам, и все тридцать шесть крестьянских фанз. Деревня Соамри сгорела дотла, погибла треть ее жителей, убито и ранено около тридцати детей. Такая же судьба постигла множество других деревень, волостных и уездных центров. Тяжелые бомбы до основания разрушили многие города и села Кореи. Летчики-преступники «войск ООН» заливают напалмом поля, сады, огороды, уничтожают людей, сметая с земли плоды их трудов.

Факты свидетельствуют о величайшем



Здание средней школы в Пхеньяне, разрушенное американской авиацией.



Бактериологическая бомба, наиболее часто сбрасываемая в Корею американской авиацией. Она имеет форму бумажного цилиндра, снабженного маленьким парашютом, прикрепленным к верхней части, и дистанционным взрывателем.

моральном падении американских летчиков, этих наемных убийц. Пилот одного из американских авиасоединений Томас Сифлинг в своем дневнике хвалится тем, что более семидесяти раз варварски бомбил мирные города и села восточного побережья Кореи, что за три месяца пребывания в Корею он заработал в два раза больше долларов, чем за год второй мировой войны в Европе.

Зенитчики Корейской Народной армии сбили самолет капитана Фарлера — летчика американской бомбардировочной авиакорпуса. Незадачливый вояка спустился на парашюте. В альбоме Фарлера оказалось тридцать шесть фотоснимков, на которых были запечатлены результаты бомбежки корейских городов и сел. Под каждым снимком стояли цифры «50», «90», «110» — количество долларов, полученных Фарлером за его «боевую» работу. Так, например, цифра «110» значится под снимком, на котором видны пожары и трупы людей в Вонсане. Бандит хладнокровно записал, что за убийство мирных жителей в Вонсане он опустил в карман сто десять долларов.

С радостью читаем мы сообщения о том, что зенитные части Корейской Народной армии и стрелки-охотники с каждым днем увеличивают счет сбитых ими американских самолетов. Авиация США несет большие потери в Корею. В октябре 1952 года было сбито и повреждено 824 американских самолета, в ноябре — 622, в декабре — 524. Командующий американским 5-м авиасоединением генерал Баркус, говоря о меткости огня зенитчиков Корейской Народной армии и китайских добровольцев, вынужден был признать: «Они появляются всюду, где появляемся мы».

Американские воздушные пираты все более и более убеждаются в том, что с зенитчиками Корейской Народной армии и стрелками-охотниками шутки плохи. На своей шкуре в этом убедился летчик Джеральд Финк. Финк, так же, как и его друзья по разбою, мечтал о долларах, которые потекут к нему в карман после «удачных» выле-

тов. Не сбылись мечты! Во время первого же вылета его самолет был сбит, а сам он взят в плен.

В районе Хэчжу, у 38-й параллели, американские реактивные самолеты сбросили с пикирования около двухсот бомб на одну из зенитных батарей Корейской Народной армии. Зенитчики под командованием офицера члена Трудовой партии Ким Хван Бена Сена отразили все атаки врага и сбили девять американских самолетов.

Большое количество вражеских самолетов уничтожили стрелки-охотники. Двадцатилетний юноша-крестьянин Ким Ки У за три месяца сбил одиннадцать самолетов противника. Сейчас он — дважды Герой Корейской Народно-Демократической Республики.

Герой Корейской Народно-Демократической Республики Пе Кен Хо рассказывает:

— Семнадцатилетним юношей я ушел в армию и стал охотником за вражескими самолетами. Эта специальность дает мне возможность ежедневно мстить за все злодеяния, совершенные американцами на нашей земле. На моем боевом счету шесть уничтоженных американских самолетов, из них четыре Б-26 и два реактивных Ф-80. Я радуюсь, когда мне удастся сбить крылатого хищника, сеющего повсюду смерть.

Как бы ни злобствовали, как бы ни бесновались кровавый палач Кларк и его воздушные бандиты, им не сломить воли героического корейского народа к сопротивлению американским агрессорам.

Под руководством Трудовой партии Кореи, своего вождя Ким Ир Сена корейский народ с братской помощью китайских добровольцев ведет мужественную борьбу против империалистических захватчиков, за честь, свободу и независимость своей родины.

На стороне отважного народа Кореи — симпатии и поддержка всего миролюбивого человечества. Все громче и громче звучат голоса миллионов людей, требующих прекращения кровавой американской интервенции в Корею.

СОДЕРЖАНИЕ

К	полному торжеству дела	1
Ленина — Сталина		
Выполним заветы великого		
Сталина		4
Г. Писков. Авиация на службе промышленности в пятой пятилетке		6
Н. Каманин. Боевая программа деятельности патристического оборонного общества		9
А. Орлов. Политическая работа в аэроклубе		11
А. Космодемьянский. Работы академика С. А. Чаплыгина по теории механизированного крыла		14
А. Винокуров. Из опыта наземной подготовки курсантов-пилотов		16
В. Шарай. Наглядное пособие для изучения режимов полета		17
О. Гаевский. Авиамодельные двигатели МБ-05-Ф и МКС-05-Ф		18
Авиационный календарь		20
С. Стрельцов. 500-й прыжок парашютистки Сушинской		21
П. Куницкий. Особенности эксплуатации самолетов и пилотов в весенне-летний период (консультация)		21
Новые книги		21
В. Авиационной спортивной комиссии		22
Е. Семенов. Злодеяния воздушных гангстеров		23

На первой странице обложки — выпускник Московского энергетического института Виктор Першин. Закончив курс летной подготовки на самолете УТ-2, а позднее и на Як-18, он с увлечением занимается также и парашютным спортом. В. Першин сочетает личную парашютную подготовку с большой общественной работой в качестве инструктора-парашютиста. Он обучил немало парашютистов и имеет на своем счету 120 прыжков с парашютом.

Виктор Першин — неоднократный участник воздушных парадов, состоявшихся в прошлые годы в День Воздушной Флота. Недавно ему присвоено звание мастера спорта.

На четвертой странице обложки: авиаремонтная мастерская аэроклуба готовится к летнему спортивному сезону. Лучшие производственники мастерской — слесарь Е. В. Кошерников (справа) и столяр А. Д. Лебедев ремонтируют крыло планера.

Рисунки художника Л. Столыгово с фотографий В. Туккеля.

К этому номеру журнала приложена вкладка «Положение о Всесоюзной спартакиаде первичных организаций ДОСААФ».

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

Адрес редакции: Москва, Ново-Рязанская ул., 23, тел. Е 1-69-33 и Е 1-68-71.

Г-97502.

Тираж 30 000 экз.

Сдано в произв. 2-III-1953 г. Подп. к печ. 9-IV-1953 г.

Издательство Досаафа.

Бум. 60 × 92¹/₈ — 1,5 бум. л. 3 п. л. Зак. 109.

Цена 3 руб.

13-я журнальная типография Союзполиграфпрома, Главиздата Министерства Культуры СССР, Москва, Гарднеровский пер., 1а

(Обложка отпечатана в 3-й типографии Главиздата «Красный пролетарий».)



Фармацевт 75-й аптеки г. Москвы Тамара Сорокина, являясь отличной производственницей, успешно занимается парашютным спортом. На ее счету — 112 прыжков с парашютом. Имея звание парашютиста первого разряда, она обучила в прошлом году 46 парашютистов.

Фото В. Тюккеля

57
П.ЯШ. 1303
ТЕХ. БИБЛИОТЕКЕ
2 1.12 КР РОД

Цена 3 р.

