



**ВПЕРЕД,
К КОММУНИЗМУ!**

№ 1
ЯНВАРЬ 1953
194 г.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Жоппите, любите, изучайте
Ильича, нашего учителя, нашего вождя.

Боритесь и побеждайте вра-
гов, внутренних и внешних, — по
Ильичу.

Стройте новую жизнь, новую
доту, новую культуру — по Ильичу.

Никогда не отказывайтесь от
малого в работе, ибо из малого стро-
ится великое, — в этом один из
важных заветов Ильича.

И. Сталин



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

ГОД ИЗДАНИЯ 4-й

№ 1

ЯНВАРЬ 1953 г.

Ответы тов. СТАЛИНА И. В.

на вопросы дипломатического корреспондента
„Нью-Йорк таймс“ Джеймса Рестона,
полученные 21 декабря 1952 г.

Вопрос. В момент наступления нового года и прихода новой администрации в Соединенных Штатах, придерживаетесь ли Вы еще своего убеждения о том, что Союз Советских Социалистических Республик и Соединенные Штаты могут в предстоящих годах жить мирно?

Ответ. Я продолжаю верить, что войну между Соединенными Штатами Америки и Советским Союзом нельзя считать неизбежной, что наши страны могут и впредь жить в мире.

Вопрос. Где, по Вашему мнению, источники современного международного напряжения?

Ответ. Везде и во всем, где только проявляются агрессивные действия политики „холодной войны“, ведомой против Советского Союза.

Вопрос. Приветствовали ли бы Вы дипломатические переговоры с представителями новой администрации Эйзенхауэра для рассмотрения возможности встречи между Вами и генералом Эйзенхауэром по вопросу об ослаблении международного напряжения?

Ответ. Я отношусь к такому предложению положительно.

Вопрос. Будете ли Вы сотрудничать в каком-либо новом дипломатическом мероприятии, имеющем целью положить конец войне в Корее?

Ответ. Я согласен сотрудничать, так как СССР заинтересован в ликвидации войны в Корее.

ПО ЗАВЕТАМ ВЕЛИКОГО ЛЕНИНА



ВАДЦАТЬ ПЕРВОГО января 1924 года умер Владимир Ильич Ленин, величайший гений человечества, основатель и вождь Коммунистической партии, организатор и руководитель первого в мире социалистического государства.

Выступая на II Всесоюзном съезде Советов 26 января 1924 года, товарищ Сталин дал от имени партии клятву с целью выполнить заветы Ленина: держать высоко и хранить в чистоте великое звание члена партии; хранить единство нашей партии, как зеницу ока; хранить и укреплять диктатуру пролетариата; укреплять всеми силами союз рабочих и крестьян; укреплять и расширять союз республик; укреплять Советскую Армию и Флот; укреплять и расширять союз трудящихся всего мира.

Коммунистическая партия и весь советский народ, руководимые гениальным продолжателем бессмертного дела Ленина товарищем Сталиным, с целью выполняют великую сталинскую клятву. Ежегодно, в день памяти В. И. Ленина, советские люди подводят итоги своей борьбы за осуществление ленинских заветов.

Выполняя ленинский завет, коммунисты держат высоко и хранят в чистоте великое звание члена партии.

Нет ничего выше звания члена Коммунистической партии, являющейся организующей и направляющей силой советского общества, представляющей собой ум, честь и совесть нашей эпохи. Коммунисты — это люди особенного склада, отдающие все свои силы, знания, энергию делу борьбы за счастье трудящихся, за коммунизм.

Еще более высоко поднял звание члена партии принятый XIX съездом Устав Коммунистической партии Советского Союза. Исходя из новых задач, стоящих перед нашей партией в строительстве коммунистического общества, Устав обязывает коммунистов всемерно охранять единство партии, как главное условие ее силы и могущества, быть активными бойцами за выполнение партийных решений, быть примером в труде, овладевать техникой своего дела, повседневно укреплять связь с массами, работать над повышением своей сознательности, над усвоением основ марксизма-ленинизма. Члены партии обязаны соблюдать партийную и государственную дисциплину, развивать критику и самокритику снизу, быть правдивыми и честными перед партией, хранить партийную и государственную тайну, на любом посту неуклонно проводить указания партии о правильном подборе кадров по их политическим и деловым качествам.

Обязанности и права члена партии, сформулированные в новом Уставе, являются наглядным подтверждением того, что коммунисты успешно осуществляют завет великого Ленина, настойчиво борются за то, чтобы еще выше поднять звание и значение члена партии как беззаветного борца за всенародное дело.

Выполняя ленинский завет, Коммунистическая партия хранит, как зеницу ока, единство своих рядов, выкованное в жестоких боях с врагами рабочего класса. Единство партийных рядов было, есть и будет основой крепости и непобедимости нашей партии, самой характерной чертой ее внутренней состояния, ее внутренней жизни.

Закалившись в огне суровых испытаний войны и в борьбе с трудностями послевоенного времени, Коммунистическая партия стала еще более окрепшей и единой, как никогда сплоченной вокруг своего Центрального Комитета, вокруг товарища Сталина. Непокоримой сплоченностью своих рядов партия обязана прежде всего нашему вождю и учителю товарищу Сталину, отстаивавшему ленинское единство партии.

Великий Ленин завещал нам хранить и укреплять диктатуру пролетариата.

Великая Октябрьская социалистическая революция впервые в истории и навсегда уничтожила государственную власть помещиков и капиталистов, передала власть в руки трудящихся. Образовавшееся в результате победы революции Советское государство означало установление диктатуры рабочего

класса, превращение рабочего класса из класса подневольного, угнетенного, в класс господствующий.

Вся тридцатипятилетняя история существования нашего государства убедительно свидетельствует о том, что диктатура рабочего класса представляет собой высшую форму демократии, что советский общественный и государственный строй есть подлинно народный строй, созданный самим народом, пользующийся его могучей поддержкой, обеспечивающий небывалый расцвет всех материальных и духовных сил народа. Ярким воплощением развернутого социалистического демократизма, законодательным закреплением демократических свобод и жизненных прав советских граждан является Сталинская Конституция — самая демократическая конституция в мире.

Демократизм советского строя ярко проявляется во время выборов органов государственной власти. В послевоенные годы дважды состоялись выборы в Верховный Совет СССР, в Верховные Советы союзных и автономных республик и в местные Советы депутатов трудящихся. Все они прошли в обстановке огромного политического подъема. Во время развернувшейся ныне подготовки к новым выборам в местные Советы депутатов трудящихся народы нашей страны еще и еще раз демонстрируют свою сплоченность вокруг Коммунистической партии, Советского правительства, вокруг великого вождя и учителя товарища Сталина.

Враги и вульгаризаторы марксизма проповедывали вреднейшую для нашего дела теорию ослабления и отмирания Советского государства в обстановке капиталистического окружения. Разбив и отбросив эту гнилую теорию, Коммунистическая партия, товарищ Сталин выдвинули и обосновали вывод о том, что в условиях, когда социалистическая революция победила в одной стране, а в большинстве других стран господствует капитализм, страна победившей революции должна не ослаблять, а всемерно усиливать свое государство, что государство сохранится и при коммунизме, если останется капиталистическое окружение.

В отчетном докладе на XIX съезде партии тов. Г. М. Маленков говорил, что «мы не имели бы тех успехов в нашем мирном строительстве, которыми мы теперь гордимся, если бы допустили ослабление нашего государства. Мы оказались бы безоружными перед лицом врагов и перед опасностью военного разгрома, если бы не укрепляли наше государство, нашу армию, наши карательные и разведывательные органы. Партия превратила Советскую страну в несокрушимую твердыню социализма потому, что она всемерно укрепляла и укрепляет социалистическое государство».

Вероломно напад на нашу страну, фашистская Германия рассчитывала на внутреннюю непрочность советского общественного и государственного строя, на слабость советского тыла. Однако враг жестоко просчитался. Как показала Великая Отечественная война, советский общественный и государственный строй является не только вполне жизнеспособным и устойчивым, но и представляет собой лучшую форму, образец организации общества и государства.

В послевоенный период еще больше развилась и усилилась основная функция нашего государства — функция хозяйственно-организаторской и культурно-воспитательной работы. Принятые XIX съездом партии директивы по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы вновь демонстрируют перед всем миром великую жизненную силу социализма, коренные преимущества социалистической системы хозяйства перед капиталистической системой. Пятый пятилетний план всесторонне учитывает требования открытого и научно обоснованного товарищем Сталиным основного экономического закона социализма. Существенные черты и требования этого закона — обеспечение максимального удовлетворения постоянно растущих материальных и культурных потребностей всего общества путем непрерывного роста и совершенствования социалистического производства на базе высшей техники. Исходя из основного экономического закона

социализма, пятая пятилетка определяет новый мощный подъем народного хозяйства СССР и обеспечивает дальнейший значительный рост материального благосостояния и культурного уровня народа. Выполнение пятого пятилетнего плана является крупным шагом вперед по пути развития от социализма к коммунизму.

Руководимые Коммунистической партией, товарищем Сталиным, советские люди и впредь будут укреплять наш общественный и государственный строй, укреплять экономическую мощь социалистического государства, настойчиво бороться за выполнение и перевыполнение народнохозяйственных планов.

Выполняя ленинский завет, партия и народ укрепляют псами силами союз рабочих и крестьян.

Товарищ Сталин указывал, что рабочие и крестьяне без наличия крепкого союза между ними не могли бы победить капиталистов и помещиков. Рабочие не могли бы разбить капиталистов без поддержки крестьян. Крестьяне не могли бы разбить помещиков без руководства со стороны рабочих. Но если раньше, в период гражданской войны, союз рабочих и крестьян имел форму военного союза, ибо он был направлен против Колчака и Деникина, то впоследствии союз рабочих и крестьян принял форму хозяйственного сотрудничества между городом и деревней, между рабочими и крестьянами, ибо он был направлен против купца и кулака, ибо он имел своей целью взаимное снабжение крестьян и рабочих всем необходимым. Созданный Коммунистической партией союз рабочих и крестьян явился той общественной силой, которая преодолела ожесточенное сопротивление отживших, реакционных классов, обеспечила уничтожение системы эксплуатации и утверждение новых, социалистических форм хозяйства.

Дальнейшее свое развитие ленинский тезис о союзе рабочих и крестьян получил в гениальном произведении товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР». «Огромная помощь нашему крестьянству», указывает в этом произведении товарищ Сталин, — со стороны социалистического города, со стороны нашего рабочего класса, оказанная в деле ликвидации помещиков и кулачества, укрепила почву для союза рабочего класса и крестьянства, а систематическое снабжение крестьянства и его колхозов первоклассными тракторами и другими машинами превратило союз рабочего класса и крестьянства в дружбу между ними». Конечно, отмечает далее товарищ Сталин, рабочие и колхозное крестьянство составляют все же два класса, отличающиеся друг от друга по своему положению. Но это различие ни в какой мере не ослабляет их дружбу. Наоборот, их интересы лежат на одной общей линии, на линии укрепления социалистического строя и победы коммунизма.

Коммунистическая партия и весь советский народ с честью выполняют ленинский завет — укреплять и расширять союз республик. Товарищ И. В. Сталин направляет всю работу партии по налаживанию братского сотрудничества народов нашей страны, по укреплению союза республик, по развитию экономики и культуры наших народов. Товарищу Сталину принадлежит исключительная роль в дальнейшем развитии марксистско-ленинского учения по национальному вопросу. Он обогатил марксизм-ленинизм теорией нации, развил ленинское учение о единстве национальных и интернациональных задач рабочего класса, о стратегии и тактике национально-освободительного движения в эпоху империализма, разработал теоретические основы национальной политики Коммунистической партии в условиях советского многонационального государства, создал учение о социалистических нациях и их развитии в борьбе за победу коммунизма.

Развитие социалистических наций в условиях советского общественного и государственного строя, ликвидация хозяйственного и культурного неравенства между ними, их братское сотрудничество как в деле защиты Советского государства от внешних врагов, так и в деле социалистического строительства привели к утверждению и полному торжеству в нашей стране идеологии равноправия наций, идеологии дружбы народов.

В настоящее время, когда в СССР осуществляется постепенный переход от социализма к коммунизму, дружба народов, населяющих Советский Союз, обогащается новым содержанием. Достигнутый советскими республиками высокий уровень экономики и культуры открыл возможности для еще более активного их участия в решении важнейших общесоюзных задач.

Выполняя ленинский завет, Коммунистическая партия и со-

ветский народ не щадят сил для того, чтобы укрепить нашу Советскую Армию, наш Военно-Морской Флот.

Созданная Лениным и Сталиным для защиты всемирно-исторических завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции, наша армия вот уже почти тридцать пять лет надежно охраняет государственные интересы Советского Союза, мирный созидательный труд советских людей.

В годы сталинских пятилеток, в результате осуществления ленинско-сталинской политики индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства, советский народ создал мощную экономическую базу, что дало возможность оснастить нашу армию первоклассной боевой техникой. Когда фашистская Германия напала на Советский Союз, наши Вооруженные Силы под водительством гениального полководца всех времен и народов товарища Сталина проявили замечательные образцы героизма, доблести и подлинного военного мастерства. В результате целого ряда исторических сражений они наголову разгромили армии германских фашистов и японских империалистов, мужественно отстояли честь, свободу и независимость Советской Родины.

В послевоенные годы успешное выполнение народнохозяйственных планов позволило оснастить Советскую Армию новым современным вооружением, что резко повысило ее боевые возможности. Советские воины настойчиво совершенствуют свои военные и политические знания, осваивают опыт Великой Отечественной войны, укрепляют дисциплину и организованность, всемерно повышают боевую готовность войск. Развиваясь на основе сталинской военной науки, Вооруженные Силы нашего государства бдительно несут свою веху, являясь надежной гарантией от всяких случайностей.

Стремление еще больше крепить активную оборону нашей Родины от агрессивных действий ее врагов, всенародная забота о росте могущества наших Вооруженных Сил ярко проявляются в патриотической деятельности Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

Выполняя ленинский завет, Коммунистическая партия и советский народ укрепляют и расширяют союз трудящихся всего мира. Партия ведет огромную работу по воспитанию масс в духе интернационализма и братства народов. Одна из главных задач партии, как указывается в ее новом Уставе, состоит в том, чтобы воспитывать членов общества в духе интернационализма и установления братских связей с трудящимися всех стран.

Победа Октябрьской революции означала коренной перелом в истории человечества, в исторических судьбах мирового капитализма, в освободительном движении мирового пролетариата.

После победы Октябрьской революции трудящиеся всего мира назвали партию Ленина — Сталина «Ударной бригадой» мирового революционного и рабочего движения. Этим они выражали надежду, что успехи «Ударной бригады» облегчат положение народам, томимым под гнетом капитализма.

Наша партия оправдала надежды трудящихся всего мира. В жестоких битвах с внешними и внутренними врагами она отстояла республику рабочих и крестьян, обеспечила построение социалистического общества.

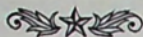
«Конечно, — говорил товарищ Сталин в своей исторической речи на XIX съезде партии, — очень трудно было выполнять эту почетную роль, пока «Ударная бригада» была одна-единственная и пока приходилось ей выполнять эту передовую роль почти в одиночестве. Но это было. Теперь — совсем другое дело. Теперь, когда от Китая и Кореи до Чехословакии и Венгрии появились новые «Ударные бригады» в лице народно-демократических стран, — теперь нашей партии легче стало бороться, да и работа пошла веселее».

Следуя великому примеру Советского Союза, опираясь на его бескорыстную поддержку, страны народной демократии уверенно встают на путь социалистического развития. Отношения между нашей страной и странами народной демократии основываются на ленинско-сталинском принципе интернационализма, дружбы народов и братской взаимной помощи.

К нашей стране, твердыне мира и дружбы между народами, обращены взоры всего передового человечества. Всемирное движение сторонников мира вдохновляется призывом великого знаменосца мира товарища Сталина: мир будет сохранен и упрочен, если народы возьмут дело сохранения мира в свои руки и будут отстаивать его до конца.

Верный заветам великого Ленина, руководимый и направляемый Коммунистической партией, гениальным продолжателем дела Ленина товарищем Сталиным, советский народ уверенно идет вперед, к победе коммунизма.

В нашей стране широко разворачивается подготовка к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Воодушевленные гениальным произведением товарища И. В. Сталина „Экономические проблемы социализма в СССР“, решениями XIX съезда КПСС, члены Досаафа вместе со всем советским народом добиваются новых успехов в коммунистическом строительстве.



В НОВОМ ГОДУ— К НОВЫМ УСПЕХАМ!

В ОБСТАНОВКЕ БОЛЬШОГО производственного подъема встретил наш народ новый, 1953 год. Вдохновленные историческими решениями XIX съезда Коммунистической партии, гениальным произведением товарища Сталина «Экономические проблемы социализма в СССР» и его речью на съезде, советские люди с огромным энтузиазмом претворяют в жизнь пятый пятилетний план, своим самоотверженным трудом создают условия для постепенного перехода от социализма к коммунизму.

Вместе со всем советским народом вдохновленно трудятся во славу социалистической Родины члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. На заводах и фабриках, в колхозах и МТС, в учреждениях и учебных заведениях—всюду члены Досаафа стремятся быть в числе передовиков, везде они показывают образцы социалистического отношения к своим обязанностям. Наряду с этим в свободное от работы или учебы время они настойчиво овладевают избранными ими специальностями общевойскового, военно-технического, авиационного или военно-морского дела, занимаются различными видами спорта. Все помыслы и поступки советских патриотов направлены на то, чтобы еще могущественнее была наша любимая Советская Родина, светоч мира, прогресса и демократии.

В прошедшем 1952 году организации Досаафа провели большую и плодотворную работу по вовлечению в ряды Общества населения, по пропаганде и распространению военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний. Значительно увеличилось количество первичных организаций, являющихся основой Общества; создано много новых учебных групп, кружков, курсов и спортивных команд. Повседневное руководство партийных органи-

заций, конкретная, деловая помощь со стороны комсомола и профсоюзов, инициатива и самодеятельность членов Общества—все это позволило оживить работу местных коллективов Досаафа, сделать ее интересной и многогранной.

Велики и радостны успехи, достигнутые в прошлом году нашими спортсменами. 1952 год обогатил советский спорт большим числом новых всесоюзных и мировых рекордов. Неоднократно превышали мировые рекорды наши парашютисты и планеристы. Несколько новых, в том числе абсолютных, мировых рекордов установлено во время Всесоюзных соревнований авиамodelистов-спортсменов. Только один алмаатинский авиамodelист Петр Величковский установил три новых мировых рекорда по классу радиоуправляемых моделей самолетов. Среди чемпионов страны появились имена молодых, еще недавно никому не известных спортсменов, и это свидетельствует о силе нашего спорта, о его массовости, о непрерывном притоке новых спортивных кадров.

Однако, наряду с несомненными достижениями, в деятельности нашего Общества еще имеют место весьма серьезные недостатки. В новом году этим недостаткам надо объявить решительную борьбу, следует резко двинуть вперед все участки широкой и разносторонней деятельности Досаафа.

Самое пристальное внимание необходимо 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 Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Устав Досаафа требует, чтобы каждый член Общества не только сам деятельно участвовал в работе первичной организации, настойчиво изучал военное дело по избранной специальности, но и был страстным про-

пагандистом целей и задач Общества, активно содействовал увеличению его рядов.

Практика показывает, что лучшим средством роста рядов Досаафа является широкое разъяснение тех задач, которые ставит перед собой Общество, а также оживление деятельности существующих первичных организаций. Яркая беседа о героической истории Советских Вооруженных Сил, надежно охраняющих мирный, созидательный труд нашего народа, о подвигах, совершенных воинами Советской Армии в годы Великой Отечественной войны, сразу же вызовет огромный интерес у самой широкой аудитории. Большая любовь нашего народа к Советской Армии, горячее стремление всячески содействовать ее укреплению,— вот что привлекает советских патриотов к участию в работе Досаафа. Создание учебной группы или кружка по той или иной специальности, активизация работы курсов и спортивных команд,— все это, как правило, сопровождается вступлением советских граждан в ряды Общества, быстрым увеличением численности его первичных организаций.

Особое внимание в новом году следует обратить на коренное улучшение работы первичных организаций Досаафа на крупных предприятиях, а также на создание коллективов Досаафа в сельской местности. Не должно быть ни одного предприятия, совхоза, колхоза, машинно-тракторной станции без крепкой, работоспособной организации Общества.

Успех всей деятельности Досаафа в огромной мере будет зависеть от того, насколько наши кадры проникнутся сознанием необходимости и важности порученной им работы, как они сумеют привлечь широкие массы трудящихся к овладению военным делом. Отсюда ясно, что правильный подбор кадров по их политическим и деловым качествам, воспитание у них чувства высокой от-

ответственности за порученное дело, обучение их наиболее действенным методом организационной работы, — все это составляет важнейшую задачу оргкомитетов Досаафа. В новом году работу с кадрами, с активом надо поднять на еще более высокий уровень. Следует понять, что без широкого актива, способного наладить организационно-массовую работу, ни один коллектив Общества не будет в состоянии выполнить стоящие перед ним задачи.

В новом, 1953 году необходимо значительно улучшить военно-массовую и учебную работу. Особенно это относится к авиационно-массовой работе, которая в ряде организаций Общества пущена на самотек. Даже в передовых коллективах Досаафа (таких, например, как первичная организация Московского ордена Ленина мясокомбината имени А. И. Микояна и др.) авиационно-массовая и учебная работа является самым отстающим звеном. Почти никакой авиационно-массовой работы не ведется в Рязанской, Тульской и ряде других областей. Плохо обстоит с ней дело в сельской местности.

Между тем, советские люди, и особенно наша молодежь, испытывают огромный интерес к авиации, к успехам сталинского Воздушного Флота. Многие из них сами мечтают о том, чтобы стать летчиками, техниками, конструкторами, прославить нашу Родину новыми достижениями в области авиации. Каждая обстоятельная лекция, беседа, каждый доклад об истории отечественной авиации, о подвигах сталинских соколов в боях с врагами Отчизны, о достижениях советского самолетостроения собирают большое число слушателей, пользуются у них неизменным успехом.

Когда в колхозе «Восток», Луговского района, Джамбулской области (Казхаская ССР) по инициативе комсомольцев была создана учебная группа укладчиков парашютов, заниматься в ней изъявили желание многие члены артели. Первичная организация Досаафа этого колхоза сразу же выросла в несколько раз. То же самое повторилось и в расположенном неподалеку колхозе имени Тельмана. В авиационных учебных группах этих колхозов уже состоялись выпуски, и сейчас в них проходят занятия с новыми контингентами слушателей.

Авиационные учебные группы и кружки могут быть созданы на каждом предприятии, в колхозе, учреждении, учебном заведении. Надо лишь, чтобы первичная организация проявила инициативу, а районный оргкомитет поддержал ее начинание.

В новом году надо добиться того, чтобы в каждой первичной организации регулярно работали учебные группы и кружки, систематически проводились лекции, доклады и беседы, устраивались встречи с ветеранами Великой Отечественной войны, прославленными сталинскими соколами, организовывались экскурсии на военные выставки и в музеи.

Необходимо также, чтобы каждый член Досаафа своевременно вносил членские взносы. Нельзя мириться с имеющимися случаями просрочки уплаты членских взносов, являющейся недо-



Ученик 8 класса 52-й средней школы г. Симферополя комсомолец Владимир Новак — победитель 13-х областных авиамodelьных соревнований.

Фото Ф. Задорина

пустным нарушением общественной дисциплины.

Большие и ответственные задачи стоят в 1953 году также перед нашими спортсменами. Сделать советский спорт, в том числе авиационный, еще более массовым, добиться новых, еще более высоких показателей — почетный долг всей спортивной общественности.

Значительную работу предстоит проделать нашим летчикам-спортсменам. Их никак не могут удовлетворить результаты, достигнутые в прошлом году на Четвертых всесоюзных соревнованиях по самолетному спорту. Эти результаты свидетельствуют о том, что летчики-спортсмены должны еще тщательнее и настойчивее совершенствовать технику пилотирования, повышать слаженность, не пренебрегать «мелочами».

Большой популярностью пользуется среди молодежи планерный спорт. Показательно, что в результате упорной спортивной борьбы абсолютным чемпионом по планерному спорту 1952 года среди женщин стала молодая спортсменка Нина Слесаренко. Много юношей и девушек страстно мечтает научиться летать на планере, добиться новых рекордов в этом виде спорта. Однако большая тяга к планерному спорту еще до сих пор слабо поддерживается оргкомитетами Досаафа. Еще очень мало у нас учебных групп планеристов, планерных спортивных команд, плохо обстоит дело с материальной базой. Двинуть вперед этот, до сих пор еще отстающий участок спортивной работы — такова задача организаций Общества.

Во второй половине прошлого года выдающихся успехов добились парашю-

тисты. Им установлен ряд всесоюзных и мировых рекордов. Но эти успехи не дают им права успокаиваться на достигнутом. Как показали соревнования, даже у наиболее выдающихся мастеров, таких, как абсолютный чемпион по парашютному спорту 1952 года Е. Науменко и другие, недостаточно отработаны отдельные элементы прыжка с парашютом. В новом году, наряду с борьбой за массовое развитие парашютизма, необходимо самое серьезное внимание уделить овладению техникой управления телом в свободном падении, мастерством точного приземления.

Еще более широкое распространение должен получить в 1953 году авиамоделизм. Это произойдет в том случае, если оргкомитеты Досаафа еще настойчивее займутся подготовкой инструкторов — руководителей авиамodelьных кружков, создадут юным строителям «малой авиации» благоприятные условия для плодотворной работы.

Успешное развитие всех видов авиационного спорта зависит в первую очередь от постановки учебы и воспитательной работы в аэроклубах. Большинство руководителей аэроклубов хорошо понимает всю важность возложенной на них задачи и с чувством высокой ответственности относится к порученному делу. Такие аэроклубы и авиатехнические клубы, как Краснодарский, Сталинский, Ленинградский, Одесский и другие, своевременно начали новый учебный год, настойчиво борются за то, чтобы дать своим курсантам прочные, глубокие знания. Крепкая дисциплина, организованность и порядок, точное соблюдение всех наставлений и курсов, упорная и настойчивая учеба — вот что обеспечит успех дела. Воспитывать курсантов в духе безграничной преданности Советской Родине, партии Ленина — Сталина, готовить высококвалифицированных, культурных спортсменов, подлинных мастеров своего дела — почетная задача наших аэроклубов.

Успех работы всех организаций Досаафа в новом году будет зависеть от уровня организационной работы, от того, как будет развернуто социалистическое соревнование, в какой мере будет привлечен к этой работе широкий актив. Все члены Общества должны принимать самое деятельное участие в жизни его организаций, быть активными борцами за выполнение стоящих перед Обществом задач. Необходимо еще шире развешивать критику и самокритику и особенно критику снизу, решительнее выявлять недостатки, объявлять непримиримую борьбу с настроениями пренебрежения к общественным делам и упоения успехами в работе.

Организации Досаафа вступили в новый, 1953 год, имея значительный опыт работы, обладая большими силами и широкими возможностями. Они с честью выполняют большие и ответственные задачи, стоящие перед ними в этом году, поднимают на еще более высокий уровень пропаганду военных знаний, организационную, военно-массовую и учебную деятельность. Залогом этого является повседневное внимание и помощь, которые оказывают нашему Обществу Коммунистическая партия, Советское правительство, великий вождь и учитель товарищ Сталин.

НАШИ ПЛАНЫ

Добиваться новых успехов

Г. Говорухин,

председатель комитета Досаафа завода «Серп и Молот»

В прошлом году организация Досаафа Московского металлургического дважды орденноносного завода «Серп и Молот» проделала значительную работу. Многие металлурги стали членами Досаафа. В своей работе заводской комитет Досаафа опирался на многочисленный актив, который помогал проводить различные мероприятия по военной, авиационной и военно-морской работе. В цехах завода мы проводили лекции, доклады и беседы, раскрывали в них цели и задачи Общества. В гостях у металлургов нашего завода побывало много Героев Советского Союза. Они рассказывали о своих боевых подвигах в годы Отечественной войны, призывали членов Общества крепить активную оборону социалистической Отчизны.

Среди знатных людей Советской Армии, побывавших на заводе, были Герои Советского Союза тт. Веденеев, Водопьянов, Круzinков, Себрова.

В цехах завода организованы военные уголки и витрины, отображающие жизнь и работу Досаафа. Многие члены Общества приобрели по несколько специальностей. Комсомольцы Н. М. Прохоров, В. А. Диволовский, В. И. Якуничев, И. И. Панфилов получили специально авиаинструкторов, стрелков-разрядников, лыжников, а тт. Прохоров и Якуничев, кроме этого, овладели и специальными мотоциклистами.

Комитет организации Досаафа завода стремился дать возможность своим членам, помимо учебной работы, регулярно заниматься различными видами оборонного спорта.

Для учебной работы по подготовке авиационных специалистов мы оборудовали специальный авиационный класс. Сейчас в нем имеются необходимые учебные и наглядные пособия — мотор, парашют, различные авиационные приборы.

Заводской комитет Досаафа полностью выполнил свой план подготовки авиационных специалистов в 1952 году. Овладели авиационными специальностями модельщики И. И. Егоров и В. И. Абрамов, подручный сталевара А. И. Поляков, кузнец В. П. Миронов, формовщик А. В. Смирнов и многие другие рабочие.

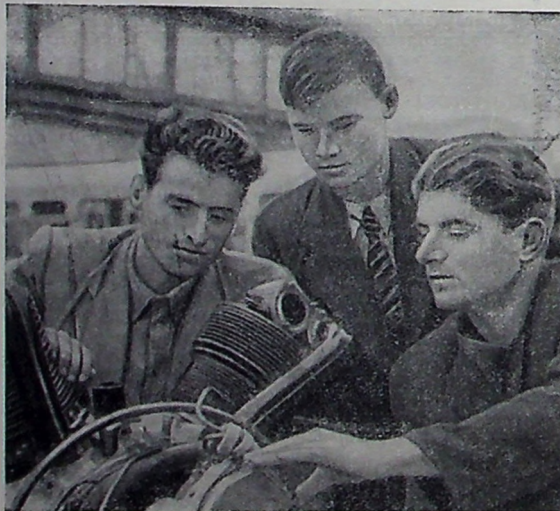
Многообразная работа, которую призвано решать наше Общество, не всегда находила должную поддержку со стороны некоторых руководителей цеховых организаций. Слабо работали члены Досаафа в круп-

ных молодежных цехах — фасонолитейном, калибровочном. Заводской комитет Досаафа еще не добился отличной организационно-массовой работы с членами Общества. Исходя из решений партийного комитета завода, который нам указал на ряд существенных недостатков в работе, заводской комитет Досаафа перестраивает свою работу. Мы стараемся с помощью актива в ближайшее время устранить эти недостатки.

В наступившем 1953 году наша организация будет добиваться новых успехов в организационной, учебной и спортивной работе. Мы хотим, чтобы славный коллектив металлургов был полностью досаафовским, чтобы каждый член Общества неустанно работал над повышением своих военных знаний.

Многотысячный досаафовский коллектив столичных металлургов, вооруженный историческими решениями XIX съезда Коммунистической партии Советского Союза, приложит все силы к тому, чтобы с честью выполнить стоящие перед Обществом почетные задачи в деле укрепления активной обороны нашей Родины.

Говорухин



При организации Досаафа Абхазской автотранспортной конторы (г. Сухуми) работает учебная группа авиамотористов. Занятиями в группе руководит офицер запаса инструктор-общественник Николай Александрович Веденеев. На снимке (слева направо): отличники учебы В. Малалян, В. Голубев, К. Кокая.

Фото Ф. Задорина

Углубить военно-массовую работу

А. Грачев,

председатель комитета Досаафа колхоза «Желтка», Рамонского района

Первичная организация Досаафа нашего колхоза — совсем молодая. В январе она отмечает годовщину со дня своего рождения.

Немалых успехов добились колхозные активисты Общества в прошлом году. Созданы и работают учебные группы авиамотористов, старшин шлюпок, стрелковый и телевизионный кружки. При правлении колхоза силами активистов оборудован учебный класс. Сейчас первичная организация Досаафа располагает авиационным мотором М-11, моторной и гребной шлюпками, двумя винтовками, большим количеством учебных и наглядных пособий.

Велика тяга колхозников к изучению авиационных специальностей. В учебной группе авиамотористов, которую вел член комитета авиатехник запаса Г. И. Мясоутов, занималось 11 человек. Колхозники были частыми гостями районного уголка авиации. С большим интересом изучали они историю отечественной авиации, знакомились с достижениями советских авиаконструкторов. В нашу первичную организацию регулярно приезжали Герои Советского Союза, заслуженные летчики. Так, например, Герой Советского Союза В. В. Марков ко Дню Воздушного Флота провел живую беседу об отважных сталинских соколах.

Однако, наряду с успехами, в работе нашей первичной организации Досаафа были и недостатки. Еще не удалось вовлечь всех колхозников в Общество, мало у нас стрелков-разрядников, не был организован парашютный кружок.

А у нас есть все данные, чтобы в новом, 1953 году устранить эти недостатки. Актив Общества обязался усилить военно-массовую работу среди колхозников, подготовить стрелков-разрядников. По инициативе членов Досаафа П. Пряхой, А. Шекина и В. Самодурова в колхозе создается парашютный кружок. Все это привлечет в ряды Общества новые массы колхозников.

Грачев

НА 1953 ГОД

Буду повышать мастерство

В. Балашов,
чемпион СССР по самолетному спорту

На Четвертых всесоюзных соревнованиях летчиков-спортсменов я завоевал звание чемпиона Советского Союза по самолетному спорту. Это звание обязывает ко многому.

На новый, 1953 год я поставил перед собой задачу дальнейшего совершенствования всех элементов техники пилотирования самолета.

С особой тщательностью буду готовиться к Пятым всесоюзным соревнованиям летчиков-спортсменов, тренироваться по всем летным упражнениям, в частности, отрабатывать полет по маршруту с посадкой на незнакомой местности.

В новом году буду неустанно повышать свое мастерство, готовить новые кадры спортсменов, передавать им свои знания и свой опыт.

В. Балашов



Все силы для расцвета любимого спорта!

В. Симонов,
летчик-планерист

В одном из полетов на планере на атмосферных (так называемых стоячих) волнах я достиг высоты 4900 м, что является новым всесоюзным рекордом.

В 1952 году я много работал над изучением районов возникновения атмосферных волн. Такими районами изобилуют Кавказ и Тянь-Шаньские горы. Подробно изучая материалы метеорологического комитета Всесоюзной планерной секции Досаафа, я готовился к тому, чтобы облетать эти районы, получить все необходимые сведения о возможности освоения их советскими планеристами. В своей работе я учел ошибки в методике высотных полетов, тренировал себя к штурму стратосферы.

В 1953 году все мои помыслы направлены на то, чтобы как можно шире развернуть работу по освоению атмосферных волн. Мне хочется передать свой опыт молодым планеристам, улучшить результаты своих спортивных достижений.

В новом году советские планеристы во славу своей великой Родины завоеуют новые рекорды, добьются еще большего расцвета планерного спорта!

В. Симонов

Передавать опыт молодежи

Е. Науменко,
абсолютный чемпион СССР
по парашютному спорту

Шестые всесоюзные соревнования на лично-командное первенство 1952 года по парашютному спорту продемонстрировали возросшее мастерство советских парашютистов. Наши спортсмены добились новых успехов в овладении техникой управления парашютом, а также в управлении телом в свободном падении во время прыжка с задержкой раскрытия парашюта.

На прошлогодних соревнованиях я завоевал звание абсолютного чемпиона СССР, а также чемпиона по точности приземления с высоты 1000 метров. Хуже обстояло у меня дело с техникой управления телом при свободном падении. Из-за этого я упустил первенство по комбинированным прыжкам — самому любимому моему упражнению.

У меня имеется план личной учебы. Мне придется много поработать над тем, чтобы как следует овладеть техникой управления телом в свободном падении. От этого зависят успешность обучения молодых спортсменов, а также мои результаты на Всесоюзных парашютных соревнованиях 1953 года.

В новом году я буду продолжать передавать свой опыт молодым спортсменам-парашютистам. При этом я постараюсь использовать более совершенную методику с тем, чтобы мои ученики приобрели навыки в управлении парашютом и в расчетах на прыжок не в два-три сезона, как обычно, а в течение одного учебного сезона.

г. Киев.

Науменко



Освоить опыт лучших авиамоделлистов

И. Кулаковский,
инструктор-авиамоделлист

Строя авиационные модели, мы стремимся обеспечить наибольшие дальность, высоту и скорость их полета. Важным условием для этого я считаю увеличение продолжительности полета авиамоделей.

Давно я задумал построить модель самолета, способную продержаться в воздухе возможно дольше. Выполнить такую задачу — дело нелегкое. Существующие нормы ФАИ ограничивают вес модели, миделево сечение фюзеляжа, площадь несущих плоскостей, нагрузку. Передо мной возникла также необходимость создать специальный авиамоделльный компрессионный моторчик.

Весь опыт и знания вложил я в эту работу, преодолевая встречавшиеся трудности. Особенно сложным оказалось sobлюдности выбранную мною форму модели. Однако я не отступил от нее, так как отступить — значило ухудшить аэродинамические качества модели. Авиамоделю я снабдил автоматическим устройством, позволяющим заранее отрегулировать желаемую высоту полета.

Большой труд увенчался успехом. На Всесоюзных соревнованиях авиамоделлистов 1952 года эта модель продержалась в воздухе 6 часов 1 минуту, превзойдя абсолютный мировой рекорд продолжительности полета.

В наступившем 1953 году я буду работать над авиационной моделью, которая, благодаря применению автоматических устройств, получит возможность превзойти многие из достигнутых показателей.

Своим опытом я поделюсь со всеми авиамоделлистами. Мне хочется, чтобы богатый опыт советских авиамоделлистов стал достоянием массы молодежи, решившей заняться постройкой летающих моделей.

г. Одесса.

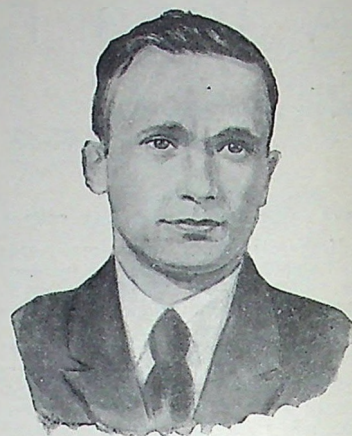
И. Кулаковский



Чемпион СССР по самолетному спорту на 1952 год М. Гордей (по самолету Як-18)



Чемпион СССР по первому упражнению на самолете Як-18 В. Балашов.



Чемпион СССР по самолетному спорту на 1952 год П. Пысенков (по самолету Як-11)

АВИАЦИОННЫЙ спортивный сезон 1952 года был насыщен богатыми событиями. Авиационные спортсмены прославили нашу Родину новыми блестящими успехами.

Первыми происходили соревнования авиамodelистов. На них было установлено более десятка всесоюзных и мировых рекордов.

В таблицу всесоюзных и мировых рекордов внесли свои поправки планеристы. Украинский спортсмен В. Ефименко пролетел на планере А-9 конструктора, лауреата Сталинской премии О. Антонова 636,877 километра в заранее намеченный пункт, перекрыв одновременно всесоюзный и мировой рекорды. Серпуховская спортсменка А. Самосядова на 100-километровом треугольном маршруте на том же планере достигла скорости 52,2 километра в час. Этот результат на 2,2 километра превышает мировой рекорд для женщин.

Особенно выдающихся успехов добились советские парашютисты, еще раз доказавшие, что во всем мире им нет равных по отваге и мастерству. Для наших парашютистов теперь уже стало обычным делом, прыгая с высоты 800 и 1000 метров, приземляться в круг радиусом 150 и 100 метров.

В этом году парашютисты установили наибольшее количество рекордов. На Всесоюзных парашютных соревнованиях было перекрыто три индивидуальных и два групповых рекорда на точность приземления. Накануне XIX съезда Коммунистической партии парашютисты-досафловцы установили три индивидуальных и четыре групповых высотных рекорда. Наши спортсмены освоили прыжки с парашютом с высоты 10 тысяч метров не только днем, но и ночью.

Высокий класс техники пилотирования был показан также на Всесоюзных соревнованиях летчиков-спортсменов.

СОВЕТСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ

А. Павлов

Рис. художника Л. Столыго

Итоги спортивного сезона радуют сердца наших авиационных спортсменов, вдохновляют их на новые подвиги. Достижения советских летчиков, планеристов, парашютистов, авиамodelистов еще раз подтверждают слова В. П. Чкалова: «Нет таких трудностей, которых мы не могли бы преодолеть! Нет таких рекордов, которых мы не могли бы завоевать!»

Успехи советского авиационного спорта вполне закономерны. Вдохновляемые великими победами советского народа в строительстве коммунизма, наши спортсмены настойчиво повышают свое мастерство, находят все новые и новые

качества в отечественной авиационной технике.

Советский авиационный спорт — самый передовой, прогрессивный спорт в мире — служит интересам народа. Спорт в Советском Союзе является одним из действенных средств воспитания и физической закалки строителей коммунистического общества. О развитии спорта, в том числе и авиационного, повседневно заботятся Коммунистическая партия, Советское правительство, лично товарищ Сталин. На необходимость всемерного развития спорта в нашей стране указывается на пятом съезде партии по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы.

Забота Родины о развитии спорта наполняет сердца советских юношей и девушек большой гордостью. Выступая на митинге в честь XIX съезда партии, молодой спортсмен Краснодарского краевого аэроклуба, рабочий одного из заводов т. Гончаров говорил: «Где, в какой стране, может мечтать простой рабочий стать летчиком? Это может быть только в советской стране. Эту возможность дали нам Коммунистическая партия, наш любимый отец и учитель великий Сталин».

Богатая материально-техническая база, которую советский народ предоставил в распоряжение спортсменов, открывает неограниченные возможности для роста массовости авиационного спорта, для улучшения его качественных показателей.

Советский авиационный спортсмен по своим моральным качествам не имеет себе равных. В нем воплощены лучшие черты советского человека, воспитанного великой партией Ленина — Сталина. Все свои знания и умение советский спортсмен отдает делу укрепления могущества нашего социалистического государства, активной обороны Родины.

Овладевая высотами авиационного мастерства, он готов в любую минуту выступить на защиту священных рубежей советской Отчизны.

Коммунистическая партия, великий Сталин неустанно воспитывают авиаторов в духе животворного советского патриотизма, беспредельной преданности своему народу, своей Родине. Моральный облик советского спортсмена-авиатора определяется именно этими драгоценными качествами. Ему чужды такие пережитки капитализма, как индивидуализм, карьеризм, зазнайство, стремление одержать победу за счет всего коллектива, за счет товарищей. Для советского авиатора интересы государства, народа, коллектива дороже всего. Он меньше всего заботится о личной славе, он знает, что его подвиг, его победа не останутся незамеченными, будут по достоинству оценены.

Великий летчик нашего времени В. П. Чкалов олицетворял в себе лучшие черты советских авиаторов. Своими героическими перелетами по сталинским маршрутам он навеки прославил нашу Родину. Любовь к вождю народов И. В. Сталину, к советской Отчизне вдохновляла его, помогала преодолевать трудности. Вот что говорит о своих перелетах В. П. Чкалов: «Мы летели на Север, через полюс, над льдами Центральной Арктики, над тундрой и горными хребтами Канады не для личной славы. Мы хотели показать всему миру возможности и силу советской авиации, мощь и технику Советской страны. Мы хотели умножить славу своей социалистической Родины... Над ледяными просторами Арктики мы ни одной минуты не чувствовали себя одиночками. Мы знали, что всегда и везде с нами весь наш великий и свободный народ, вся наша страна, партия, правительство, Сталин!»

Любовь к своей Родине, к великому Сталину, стремление прославить подвигами советскую Отчизну являются источником всех достижений спортсменов Досаафа. Недавно советские люди узнали о замечательных рекордных прыжках парашютистов Общества. Прыжки с больших высот с затяжкой 100—150 и более секунд требуют мастерства, умения, высоких моральных и физических сил. Наши спортсмены воспитаны так, что не боятся трудностей, смело преодолевают их.

«Когда мы совершали высотный прыжок, — рассказывает чемпион страны среди женщин, рекордсменка Н. Швейцова, — никто из нас не думал о личной славе. Нас воспитали Коммунистическая партия, комсомол, вырастила Родина. Мы стремились своим трудом отблагодарить их за заботу о советских спортсменах. Спасибо великому Сталину за то, что мы, молодежь, можем осуществлять свои дерзновенные мечты!»

Благородные моральные черты наших спортсменов ярко проявляются на внутриклубных и всесоюзных соревнованиях. Обычно на таких соревнованиях идет острая спортивная борьба за первенство, за честь своей команды, своего коллектива. Среди спортсменов царит здоровое стремление быть впереди, но это стремление основано на возросшем мастерстве, на всесторонней закалке, на

глубоких знаниях. Каждая победа спортсмена встречается с радостью, ибо эта победа вносит вклад в развитие советского авиационного спорта. Спортсмена-победителя искренне поздравляют «соперники», желают ему новых успехов. В то же время лучшие спортсмены не скрывают своих «секретов», делятся опытом, рассказывают о том, как они добились успеха. Так было на парашютных соревнованиях, когда украинские спортсмены одержали замечательную победу, завоевав первенство. Спортсмены-летчики команд всех ведомств, участвовавших во всесоюзных соревнованиях, радовались успеху летчиков Военно-Воздушных Сил Советской Армии П. Пысенкова и М. Гордея, занявших первые места в многоборье и завоевавших звание чемпионов страны.

Таковы традиции советского авиационного спорта. Вместе с тем это является результатом воспитательной работы, ведущейся в аэроклубах и других коллективах Досаафа. Настойчиво улучшают свою деятельность советы клубов, а также секции. Все чаще читаются доклады и лекции о могуществе советской авиации, героических подвигах сталинских летчиков, о достижениях советских спортсменов. Спортсмены участвуют в общественной работе — выступают с докладами на предприятиях и в учебных заведениях, руководят учебными группами. Абсолютный чемпион страны по парашютному спорту Е. Науменко нередко бывает в районах Киевской области, где помогает молодым патриотам овладевать парашютизмом. Чемпионы и рекордсмены В. Селиверстова, Э. Чернышева и другие в качестве инструкторов-общественников возглавляют группы парашютистов.

Успехи, достигнутые авиаторами в прошлом году, свидетельствуют о том, что у нас имеются все возможности поднять спорт на новую, еще более высокую ступень, сделать его еще более массовым. Путь к этому — дальнейшее улучшение воспитательной работы среди спортсменов, повышение качества теоретической учебы и практической подготовки.

И, конечно, нельзя терпеть недостатки, имеющиеся еще в учебе спортсменов. В некоторых аэроклубах воспитательной работе не уделяют должного внимания. Так, например, плохо поставлена воспитательная работа в Удмуртском республиканском аэроклубе.

— У нас, — говорит рекордсменка страны, спортсменка этого клуба В. Волжанина, — очень мало занимаются со спортсменами. Соревнования проводятся редко. Лекции и доклады, которые расширяли бы наши знания, обобщали опыт лучших спортсменов, совсем не организуются. Между тем молодежь Ижевска и других городов и районов республики любит авиацию, стремится



Сверху вниз: абсолютный чемпион СССР по планерному спорту на 1952 год М. Веретенников, мировая рекордсменка А. Самосадова, мировой рекордсмен В. Ефименко



овладеть высотами спортивного мастерства.

Недавно актив парашютистов столицы обсуждал состояние дел в парашютной секции Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова. В ходе обсуждения были вскрыты серьезные недостатки как в работе секции, так и всего клуба. Выяснилось, что в этом клубе мало занимаются со спортсменами, особенно с теми, кто уже добился некоторых успехов. В секции отсутствуют критика и самокритика. Как только спортсмен становится чемпионом или рекорсменом, о нем забывают. Так было, например, с Л. Волковой. Завоевав в 1950 году звание чемпиона страны, она совсем перестала заниматься парашютным спортом. На этот факт никто не обратил внимания. Нечто подобное произошло и с чемпионом страны 1951 года Н. Сковородневой. Вместо того, чтобы воспитывать эту способную спортсменку в духе требовательности к себе, к повышению своего идейного уровня, совершенствованию мастерства, в клубе стали превозносить ее заслуги, безудержно расхваливали. Все это привело к зазнайству, высокомерию. Сковороднева мало училась управлять куполом парашюта, не изучала теорию прыжка, метеорологию.

Советский спортсмен честен и правдив. Эти качества позволяют ему правильно оценивать свои возможности, критически относиться к собственной деятельности. Любую свою ошибку или недостаток спортсмен должен признать с тем, чтобы быстрее их устранить и больше не допускать. Это положение особенно важно для авиационного спортсмена. В авиации, как известно, нет «мелочей». Любой, даже самый незначительный промах летчика, планериста или парашютиста может привести к весьма нежелательным последствиям. Необходимо постоянно воспитывать у спортсменов нетерпимость к недостаткам, честность, правдивость, стремление помочь товарищу.

Коммунистическая партия уделяет огромное внимание развращению критики и самокритики, являющимися движущей силой нашего общества. «Для того, чтобы успешно двигать наше дело вперед, — указывал Г. М. Маленков в отчетном докладе о работе ЦК ВКП(б) XIX съезду партии, — надо вести решительную борьбу с отрицательными явлениями, направлять внимание партии и всех советских людей на устранение недостатков в работе, а для этого необходимо широко развращать самокритику и особенно критику снизу». Эти указания имеют прямое отношение и к аэроклубам, к спортивным организациям. Широкое развращение критики и самокритики позволит еще больше поднять активность всех спортсменов, еще больше двинуть вперед советский авиационный спорт.

Сверху вниз: парашютистка-рекордсменка В. Вологжина, абсолютная чемпионка СССР по парашютному спорту на 1952 год Н. Швейнова, парашютистка-рекордсменка В. Селверстова.



Абсолютный чемпион СССР по парашютному спорту на 1952 год Е. Науменко.

Новые ответственные задачи стоят перед советским авиационным спортом. С каждым годом повышаются требования к спортсменам, к их культурному уровню, мастерству, физической закалке.

С 1 января 1953 года введена в действие новая Единая всесоюзная спортивная классификация. В нее включены новые разрядные требования и нормы по авиационным видам спорта. Предоставляя молодежи широкие возможности для развертывания массового авиационного спорта, новая классификация в то же время предъявляет повышенные требования к физической закалке спортсмена и росту его мастерства.

Многочисленные примеры свидетельствуют о том, что спортсмены не могут довольствоваться достигнутым. Кто забывает об этих требованиях, тот неминуемо отстает.

Творец авиационного могущества нашей Родины товарищ Сталин гениально обрисовал облик советского летчика. «Летчик, — сказал товарищ Сталин, — 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 великого Сталина являются программой в обучении и воспитании авиаторов. Коммунистическая партия заботится о том, чтобы наши авиационные спортсмены сочетали в себе беспредельную преданность Отчизне, героизм с умением.

Воспитание этих драгоценных качеств является залогом наших дальнейших успехов в развитии авиационного спорта.



А. Емольпов

ХМУРИТСЯ раннее утро. Низко, чуть не цепляясь за сосны, плывут свинцовые облака. Иногда в провалах между тучами показывается кусочек голубого неба.

Начальник Московского областного аэроклуба Федор Васильевич Тарасов посмотрел на небо.

— Наверняка распогодится. Будем летать! — сказал он подошедшему командиру отряда учебных самолетов Озолину.

Через несколько минут техники и курсанты приступили к подготовке машины к полетам. Мощно гудят прогретые моторы, и вот первый самолет срысывается с места, бежит по полю и уходит в воздух. Полеты начались.

На линию исполнительного старта вырулил самолет. В нем курсант Качанов и инструктор-летчик Виктор Кочергин. Стартер взмахнул белым флажком, и быстрокрылый Як-18 стремительно рванулся вперед и ушел в голубой простор неба.

Сделав круг над аэродромом, машина мягко приземлилась на три точки. Короткая пробежка, и самолет опять поднимается в воздух. После третьего круга летчики зарулили на старт. Кочергин вылез из кабины, а его место занял командир отряда Озолин. Он проверяет сегодня технику пилотирования у курсанта перед самостоятельным вылетом.

Приняв зачет от Качанова, Озолин докладывает начальнику аэроклуба о готовности курсанта к самостоятельному вылету. Самостоятельный полет разрешен.

Какое это большое событие! И не только для Качанова, но и для курсантов всей группы инструктора-летчика Кочергина. Они оживленно хлопочут у машины: одни осматривают шасси, другие ташат в заднюю кабину бал-

ласт, кто-то поправляет Качанову ремни парашюта.

Качанов закрыл колпак над кабиной и сразу же почувствовал себя несколько непривычно. Один. На минуту его охватило волнение. Но вот в наушниках слышен голос начальника полетов: «Взлет разрешаю». Волнение исчезло, будто его и не было. Все внимание на взлет. Качанов плавно двигает вперед сектор газа, мотор набирает обороты и машина трогается с места. Движения курсанта точны, уверенны. Самолет отрывается от земли и, повинаясь воле летчика, идет низко над аэродромом. Набрал нужную скорость, Качанов ослабляет давление на ручку управления, и Як-18 круто взмывает вверх.

Кочергин отошел от старта, закурил и долго смотрел вслед уходящему самолету. Вот и еще один из курсантов научился сложному мастерству — вожделению самолета. А скоро и все они, еще недавно имевшие только теоретическое понятие о разворотах, виражах, петле, станут настоящими летчиками-спортсменами.

Волнующее, радостное чувство охватило инструктора. И вот так каждый раз, когда становится хорошо видно, как выросло мастерство каждого курсанта за время учебы в аэроклубе, сколько новых, хороших качеств прибавилось в его характере, поведении. И во всем этом заслуга инструктора. А ведь сначала надо тщательно изучить каждого, чтобы найти самый короткий путь к успеху. Тут и советы, и теплая беседа, наставления, а иногда, нечего грех таить, и крепкое внушение за сделанную оплошность. Каждому свое.

Больше всего пришлось поработать инструктору с курсантами Солонинкиным и Фаломеевым. Виктор Солонинкин недавно окончил среднюю школу. Юноша он сообразительный, но несколько самовлюбленный, излишне самоуве-

ренный. Фаломеев учится в вечерней средней школе рабочей молодежи. Он отличается скромностью, пылкостью, любознательностью. Знания даются ему тяжелее, чем Солонинкину, но зато уж если он что узнал, то усваивает это прочно.

Внимательно наблюдал инструктор за поведением обоих курсантов. Он видел, с каким упорством и настойчивостью изучал теоретический курс Фаломеев. Все же он немного отставал от своих товарищей.

Как-то инструктор посоветовал Солонинкину помочь отстающему товарищу. Но тот не принял этого совета. Он и сам не любил подолгу засиживаться за книгой, а тут еще помогать другому! Вместо этого Солонинкин иногда даже подшучивал над Фаломеевым.

Шло время. Фаломеев, упорно работая над собой, заметно подтянулся и в учебе уже шел наравне со всеми. Солонинкин же, рассчитывая на то, что ему все дается легко, относился к занятиям с прохладцей. Правда, после ряда бесед с инструктором Солонинкин заметно изменился. Но это было еще только начало. Кочергин все больше убеждался в том, что с Солонинкиным ему придется работать упорнее, чем с другими курсантами, что в нем труднее будет воспитать характер, качества летчика.

Началась летная практика. Солонинкин вначале полагал, что без труда овладеет техникой пилотирования. Но он скоро понял, что ошибался. После каждого полета инструктор делал ему столько замечаний, сколько не делал никому другому.

Как-то они полетели по кругу. Кочергин решил предоставить курсанту полную самостоятельность в полете, не делать ему никаких замечаний в воздухе. Взлетели. И после первого же разворота всю «коробочку» Солонинкин пролетел с небольшим левым креном. При этом за счет крена они отклонялись от курса в левую сторону.

Приземлились.

— Вы вели самолет все время с левым креном, — начал разбирать полет инструктор.

— А я его видел.

— Почему же тогда не пытались устранить?

Курсант ничего не ответил. Но Кочергин знал наверное, что Солонинкин не замечал в полете крена, потому что если бы заметил, то обязательно бы исправил.

— Из-за того, что вы шли с креном — и маршрут срезали, и посадку произвели плохо, неправильно. Не надо бояться признавать свои ошибки. Подумайте хорошенько об этом. Только отсюда все ваши неудачи. Обдумайте все, приходите ко мне, поговорим...

— Разрешите идти?

— Идите. Да присмотритесь получше к Фаломееву, он лучше вас летает, — добавил Кочергин вслед уходящему курсанту.

Через несколько дней Солонинкин пришел к инструктору и сказал:

— Неправ я был, товарищ инструктор. Я это только теперь понял.

— Осознать свои ошибки — этого еще мало. Нужно суметь исправить их во-время.

Крылатые люди

песни

Недаром нам доверены штурвалы
Стремительных воздушных

кораблей.
Мы любим небо, как Валерий

Чкалов,
Мы верно служим Родине своей.

Припев:

Мы Родину любим,
Мы партию славим,
Крылатые люди,
Нас вырастил Сталин.
Летаем всех выше,
Быстрее и дальше, —
Крепим оборону
Родины нашей!

Для соколов нелетной нет погоды.
И днем и ночью, сквозь туман

и дождь,
Мы возим грузы стройкам

всенародным,
Державы мирной укрепляем

мощь.
Припев.

Гордится наш народ крылатым
флотом.

В воздушном океане над
страной

Советской Родины отважные
пилоты

Границ священных берегут покой.
Припев.

Мы чужеземным не грозим
пределам,

Но если вражья к нам
потянется рука, —

По зову Сталина мы с яростью
Гастелло

Огнем и сталью сокрушим врага!
Припев:

Мы Родину любим,
Мы партию славим,
Крылатые люди,
Нас вырастил Сталин.
Летаем всех выше,
Быстрее и дальше, —
Крепим оборону
Родины нашей!

— Исправлю, товарищ инструктор.
И по тому, как были сказаны эти слова, инструктор понял, что Солонинкин действительно сдержит свое обещание.

Много интересных и поучительных примеров может рассказать из своей практики Виктор Кочергин.

Вот, например, как шла учеба курсанта Качанова, того самого Анатолия Качанова, который сегодня первым из всей группы поднялся в самостоятельный полет.

Теоретический курс и наземную подготовку к полетам Качанов усвоил отлично. Но — странное дело! — с первых же полетов Кочергин почувствовал, что курсант боится летать. Этого уж никак не ожидал инструктор. Бывали, правда, такие случаи, но, как правило, с теми курсантами, которые недостаточно хорошо усвоили теоретический курс. Инструктор был в недоумении.

Боязнь не покидала курсанта довольно долго. Его движения, ловкие и уверенные на земле, в воздухе становились скованными, некоординированными. Курсант чувствовал себя напряженно, сильно зажимал ручку управления. Все это приводило к тому, что Качанов зачастую принимал неправильные решения, переставал чувствовать машину, не замечал величин крена.

Начались полеты в зону на пилотаже. Вылетел и Кочергин с Качановым.

— Выполняйте левый мелкий вираж, — приказал инструктор.

Курсант начал вводить самолет в вираж и инстинктивно сам стал жаться к правому борту.

— Сидите прямо, не валитесь вправо, — услышал курсант спокойный голос инструктора, — так, еще прямее!

— Теперь такой же вираж вправо, — приказал Кочергин после того, как

самолет вышел в горизонтальный полет. Выполнив несколько мелких виражей, курсант стал держаться прямее, управление не зажимал.

— Теперь сделайте правый глубокий вираж. Держитесь прямее... Повторите также левый вираж... Хорошо. Сейчас будем выполнять штопор.

Кочергин сбавляет газ, берет ручку управления «на себя», и машина как бы замирает на месте, парашютирует. Потом следует движение рулем поворота и за половину движения ручка выбирается «на себя». Самолет сначала круто взмыл вверх, затем, не имея скорости, вошел в штопор... Один виток... Кочергин выводит машину из штопора, дав возможность курсанту проследить за всеми своими действиями. После этого инструктор предложил курсанту самому выполнить данную фигуру. Курсант справился с поставленной задачей хорошо.

— Как себя чувствуете теперь? — спросил инструктор.

— Хорошо! — ответил курсант.

— Повторите штопор еще раз.

И на этот раз штопор был выполнен хорошо.

На земле инструктор не узнал курсанта, так изменилось его лицо. В нем отражались и гордость, и радость, и еще что-то неуловимое.

Как много требуется от инструктора для того, чтобы воспитать в человеке нужные качества будущего летчика! Но зато какое наслаждение чувствует он, видя, как у курсанта все сильнее и яснее начинают проявляться эти качества!

Виктор Кочергин кропотливо и настойчиво работает над воспитанием характера у своих курсантов.

Большую помощь в этом деле ему, как и другим инструкторам, оказывает

партийная организация аэроклуба. Вопросы воспитания курсантов постоянно находятся в центре ее внимания.

Эти вопросы неоднократно обсуждались на партийных собраниях. Немалую работу проводили коммунисты на старте во время летной практики. Они беседовали с курсантами, рассказывали им о том, какое огромное значение имеют высокая дисциплина, строгое соблюдение всех установленных правил для достижения успеха в учебе.

Заместитель начальника аэроклуба по политчасти т. Орлов порекомендовал провести открытое комсомольское собрание по обмену передовым опытом. На собрании выступил отличник учебы курсант Эдуард Колчанов. Он подробно рассказал о своем методе работы, о том, как он изучает материал, как готовится к занятиям. Выступали и другие курсанты. Они сделали ряд дельных замечаний в адрес Солонинкина, Фаломеева, Спиридонова и других отстающих товарищей, призвали их подтянуться, повысить свою успеваемость. Все это не замедлило сказаться на качестве учебы курсантов.

Группа Кочергина считается лучшей в аэроклубе, а он сам — одним из лучших инструкторов.

Где же и когда успел Кочергин накопить в себе эти драгоценные качества воспитателя?

В 1941 году он учился в этом же аэроклубе и успешно окончил его. Началась война, и летчик-спортсмен ушел в военную школу. Потом фронт, жаркие схватки с фашистами, ранения, госпиталь и снова фронт. Пять боевых наград украсили грудь летчика.

Сразу же после демобилизации пришел Кочергин в свой родной аэроклуб, где десять лет назад впервые ощутил радость полета. Но оказалось, что инструкторским составом клуб укомплектован полностью. Тогда Кочергин решил остаться здесь техником по специальному оборудованию и приборам.

Так прошел год. Кочергин за это время подготовил группу механиков по электрооборудованию, работал на аэродроме, выпускал машины в полет и с нескрываемой завистью смотрел на товарищей, поднимающих самолеты в голубое небо. Очень хотелось летать.

Не выдержал, наконец, и подал рапорт на имя начальника аэроклуба, в котором просил о переводе на летную работу. Начальник летной части проверил технику пилотирования у летчика и остался доволен...

Зачеты, которые сдают инструкторы-летчики перед началом обучения курсантов, Кочергин сдал лучше, чем многие его товарищи. Высокая требовательность к себе, воспитанная за годы службы в военной авиации, помогла ему стать хорошим воспитателем, отличным инструктором-летчиком.

— В авиации нет «мелочей», все важно, — говорит начальник аэроклуба Тарасов. — Этого правила крепко держится Виктор Кочергин. У него все на своем месте, все он делает вовремя и аккуратно. Он умеет держать курсанта сосредоточенным на предмете изучения, умеет заинтересовать его, найти к каждому безошибочный подход. А это и является залогом успеха в таком важном деле, как воспитание будущего летчика!

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ В БОЯХ ПОД ЛЕНИНГРАДОМ И НОВГОРОДОМ

Генерал-полковник авиации

А. НИКИТИН

БЛЕСТЯЩИЕ победоносные операции Советской Армии, проведенные в 1943 году, создали коренной перелом не только в ходе Великой Отечественной войны, но и, как указал товарищ Сталин, далеко вышли за пределы советско-германского фронта, изменили всё дальнейшее течение мировой войны и приобрели крупное международное значение.

«Если битва под Сталинградом, — сказал товарищ И. В. Сталин в своем докладе о 26-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, — предвещала закат немецко-фашистской армии, то битва под Курском поставила ее перед катастрофой».

Решающие успехи Советской Армии в 1944 году и изгнание захватчиков из пределов советской земли явились следствием ряда сокрушительных ударов Советской Армии по фашистским войскам. По гениальному плану товарища Сталина и под его непосредственным руководством в течение 1944 года на врага было обрушено десять могучих ударов. Эти удары вытекали из общего стратегического плана, разработанного товарищем Сталиным, и были тесно связаны между собой. В честь великого полководца наш народ назвал эти удары сталинскими.

— Первый удар, — говорил товарищ И. В. Сталин в докладе о 27-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции 6 ноября 1944 года, — был нанесен нашими войсками в январе этого года под Ленинградом и Новгородом, когда Красная Армия взломала долговременную оборону немцев и отбросила их в Прибалтику. Результатом этого удара оказалось освобождение Ленинградской области.

14 января 1944 года войска Ленинградского фронта перешли в наступление из осажденного города. Мощными ударами из района Пулкова и южнее Ораниенбаума они прорвали сильно укрепленную, глубоко эшелонированную оборону немцев к юго-западу от Ленинграда. В тот же день войска Волховского фронта, форсировав реку Волхов, озеро Ильмень, прорвали оборону фашистских войск севернее и южнее Новгорода и повели наступление на запад. Во второй половине февраля из района южнее озера Ильмень перешли в наступление войска 2-го Прибалтийского фронта.

Активные действия партизан в тылу врага оказали большую помощь войскам, наступавшим с фронта. За Ленинград сражалась вся страна, вся армия. Успех дела решило умелое взаимодействие фронтов.

Разгромив противника, доблестные советские воины освободили огромную

Советский Союз не страшится угроз поджигателей войны. Наш народ имеет опыт борьбы с агрессорами, и ему не привыкать бить их. Он был агрессором еще в гражданской войне, когда Советское государство было молодым и сравнительно слабым, бил их во второй мировой войне, будет бить и в дальнейшем, если они осмелятся напасть на нашу Родину.

(Из доклада тов. Г. М. Маленкова на XIX съезде КПСС)

территорию и к 29 февраля 1944 года вышли на линию Нарва, Чудское озеро, Остров, Новоржев. В ходе боев было нанесено тяжелое поражение основным силам 18-й и 16-й фашистских армий. Противник потерял свыше 90 000 солдат и офицеров убитыми и 7 200 пленными.

Великая победа под Ленинградом явилась результатом гениального полководческого искусства Генералиссимуса Советского Союза товарища Сталина.

Гениальное сталинское руководство боевыми действиями Советской Армии и ее авиации в корне изменило воздушную обстановку к началу первого сталинского удара. Как известно, в период май—июнь 1943 года над Кубанью развернулось небывалое в истории воздушное сражение, в котором с обеих сторон участвовало до 2 000 самолетов. Фашистское командование привлекло сюда лучшие свои эскадры, сняв некоторые из них с других фронтов. В ожесточенных воздушных боях советские летчики нанесли значительное поражение фашистской авиации. Сражение над Кубанью явилось одним из этапов борьбы за господство в воздухе. Во время Курской битвы фашистской авиации было нанесено новое крупное поражение, от которого она не смогла оправиться до конца войны.

Еще в ходе Курского сражения заметно снизилась активность фашистской авиации под Ленинградом. Фашистские летчики уже не решались показываться для открытого боя, а действовали трусливо и только при численном превосходстве. Это было результатом поражения фашистской авиации под Кубанью и районом Курска.

Первому сталинскому удару предшествовала тщательная подготовка войск Ленинградского и Волховского фронтов, входящей в их состав авиации, а также Балтийского флота.

Два с половиной года противник строил и совершенствовал свою оборону. Немцы считали ее неприступной и называли «Сталинским колышком».

Большую роль в детальном изучении обороны врага сыграли летчики-разведчики. Ими многократно была сфотографирована вся система вражеских

укреплений — опорные пункты, артиллерийские группировки и т. д. Используя эти снимки летчиков-разведчиков, наземные войска учились искусству штурмовать вражеские укрепления. С этой целью воздвигались целые участки укреплений, в точности воспроизводившие размеры, характер опорных пунктов немецкой обороны.

Одновременно с наземными войсками готовились к решающим боям летчики Ленинграда, Балтики и Волховского фронта. Особо

тщательно отработывалась тактика штурмовиков — их взаимодействие с танками, нанесение штурмовых ударов.

В штурмовой части офицера Камбулатова саперы построили опорный пункт — такой же, каких было много у врага. Летчики-штурмовики на этой мишени учились наверняка бить врага, до деталей отработывая тактику своих действий. Летчики-бомбардировщики изучали по фотоснимкам цели, которые им предстояло уничтожать, и каждый час благоприятной погоды использовали для уточнения этих целей с воздуха.

Громадный боевой опыт приобрели летчики Ленинградского, Волховского фронтов и Краснознаменной Балтики за время долгой осады Ленинграда. Гитлеровцы не раз испытывали силу ударов советских истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков. Три раза враг вынужден был заменять летный состав своего воздушного флота под Ленинградом, более 3 000 немецких самолетов было уничтожено за время осады города, сотни фашистских летчиков нашли смерть на подступах к Ленинграду.

14 января 1944 года в 9 час. 35 мин. началась сильная артиллерийская подготовка в районах, намеченных для прорыва. Погода стояла крайне неблагоприятная. Сплошной туман и низкая облачность не позволяли применить одновременно крупные силы авиации. Но в назначенное время низко над землей появились штурмовики. Весь день, помогая успешно наступавшим наземным войскам Советской Армии, они небольшими группами непрерывно наносили удары по опорным пунктам и подходящим резервам врага. Некоторые из них делали по 3—4 захода на цель.

В ночь с 14 на 15 января летчики дальней авиации нанесли сильный удар на обоих фронтах по опорным пунктам врага, задерживавшим наступление наших войск. С утра 15 января, несмотря на ненастную погоду, группы штурмовиков Ил-2 попрежнему непрерывно поддерживали войска. Высокое мастерство показали летчики из частей Камбулатова, Фелелова, Горохова и других славных командиров.

В рядах наступающих войск находи-

лись авиационные офицеры с радиостанциями. Они поддерживали непрерывную связь с самолетами, действовавшими в воздухе. Это позволило своевременно вызывать на поле боя штурмовики, наводить их на цели и срывать все контратаки немцев. Большую помощь оказывали летчики, нанося удары по артиллерийским и минометным группировкам, которые мешали нашим войскам преодолевать глубоко эшелонированную оборону противника.

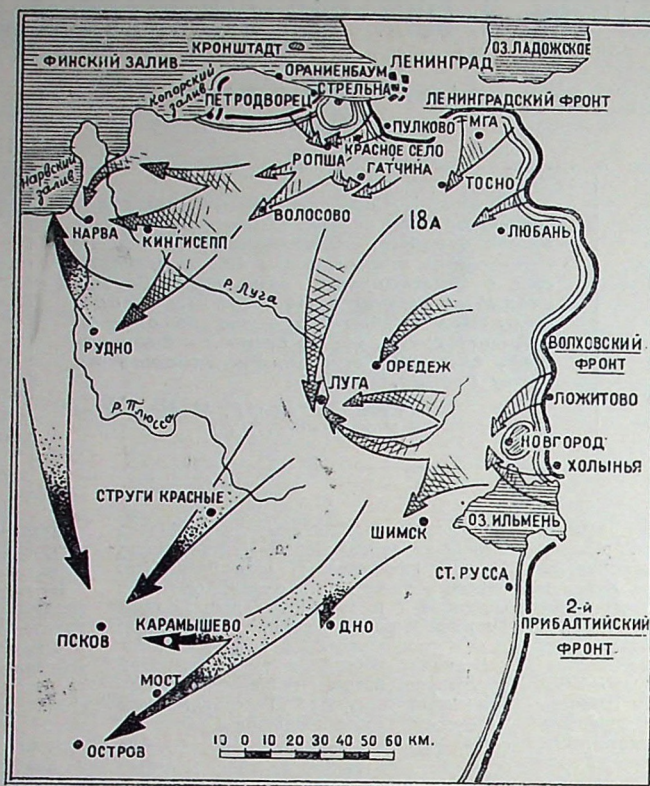
19 января, после пяти дней напряженных боев, наши войска значительно расширили участок прорыва, овладели мощными опорными пунктами обороны противника — Красное Село и Ропша. В то же время войска Волховского фронта, прорвав оборону противника севернее и южнее Новгорода, расширили прорыв до 50 километров по фронту, продвинулись вперед до 30 километров и освободили 80 населенных пунктов.

По мере развития наступления непрерывно велась разведка. Все дороги находились под постоянным контролем воздушных разведчиков. Туман и низкая облачность помогали «охотникам» действовать незамеченными.

Господство в воздухе полностью оставалось за советской авиацией. Фашистские летчики уничтожались, обращались в бегство и боялись появляться в воздухе. Наши истребители, преодолев их сопротивление в воздухе, стали наносить штурмовые удары по отступающему врагу.

Условия боевой работы летчиков Волховского фронта несколько отличались от условий, в которых вели бои летчики Ленинградского фронта. Их действия осложнялись особенностью лесисто-болотистой местности. Леса создавали противнику хорошую естественную маскировку, затрудняли нахождение целей. Используя сравнительно слабо развитую дорожную сеть среди лесов и болот, немцы создавали заслоны, превращая деревни в сильные опорные пункты, которые преграждали путь танкам. На помощь танкистам вызывались советские штурмовики. Они с малых высот бомбили и пушечным огнем прокладывали дорогу танкам.

Горячая любовь к Родине, ненависть к врагу, смелость и отвага — вот что руководило боевыми действиями советских летчиков. Здесь, на Волховском фронте, смертью храбрых погиб летчик-штурмовик коммунист лейтенант Шербина. Во время атаки вражеского объекта его самолет был подбит и загорелся. Отважный лейтенант направил пылающий самолет на скопление врага. Коммунист Шербина повторил бессмертный подвиг Николая Гастелло.



Разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом и Новгородом

Преследуя и уничтожая врага, войска Ленинградского фронта освободили города Пушкин, Павловск, Гатчину и по всему фронту отбросили противника от Ленинграда на 65—100 километров.

27 января в 20 часов в Ленинграде прогремел салют в честь исторической победы — полного освобождения Ленинграда от блокады и варварских артиллерийских обстрелов. А 28 января войска Волховского фронта, успешно продвигаясь на Запад, освободили основную железнодорожную магистраль, связывающую Ленинград с Москвой — Октябрьскую железную дорогу.

Во второй половине операции погода несколько улучшилась, и наша авиация получила возможность действовать значительными группами. Попытка активизировать свои действия и фашистская авиация. Тогда наше командование решило нанести несколько ударов по обнаруженным воздушной разведкой вражеским аэродромам. Исключительно мастерски действовали бомбардировщики и штурмовики под командованием тт. Анискина и Моисеева, которые произвели налет на большой аэродром на Псковском направлении. Крупная группа самолетов Пе-2 прорвалась сквозь зенитный огонь к аэродрому. Истребители подразделения дважды Героя Советского Союза Покрышева надежно прикрывали пикировщиков и штурмовиков и дали им возможность, без помех со стороны авиации противника, обрабатывать аэродром врага. Таких боев в ходе

первого сталинского удара было проведено много. Потери противника на аэродромах и в воздушных боях вновь заставили его отказаться от активных действий.

Попытки немцев наносить удары с воздуха постоянно встречали отпор советских истребителей, прикрывавших войска, и не приносили противнику успеха. Так было, например, при попытке немцев бомбить наши переправы через реки Луга и Плюсса.

Нарушая планомерный отход противника, бомбардировочная и штурмовая авиация наносила удар за ударом по ближайшим железнодорожным станциям, где немцы пытались грузить технику, били по мостам, по подходящим с тыла автоколоннам с войсками, по артиллерийским и минометным батареям. Особо удачно действовали бомбардировщики под командой офицера Колокольцева.

Большое содействие в ходе наступления оказали нашим наземным войскам летчики дальней авиации. Нанося мощные массированные удары по тыловым объектам, они срывали снабжение, нарушали работу вражеского тыла. Ночью 19 февраля в результате налета наших самолетов дальней авиации на скопление врага в районе Пскова и ближайший аэродром было уничтожено не менее 15 фашистских железнодорожных эшелонов, на аэродроме произошли сильные взрывы и пожары.

В то время, когда летчики Ленинградского и Волховского фронтов оказывали содействие наземным войскам в разгроме и преследовании противника, летчики Краснознаменной Балтики действовали над Финским заливом и в Приморском направлении. Так, например, 16 февраля авиация Краснознаменного Балтийского флота потопила транспорт противника водоизмещением в 2000 тонн. Содействуя наступающим войскам, она уничтожала вражеские автомашины, железнодорожные эшелоны. Летчики Балтики совершали налеты на аэродромы в приморской зоне. Сотни вражеских самолетов были уничтожены во время этих налетов.

К 23 февраля, продолжая успешное наступление, советские войска заканчивали очищение от врага Ленинградской и Калининской областей и вступали на землю Советской Эстонии. К этому времени советская авиация уже перебазировалась на освобожденные аэродромы, ближе к войскам, и продолжала наносить удары по противнику, одновременно готовясь к новым операциям.

В ходе первого сталинского удара, умело взаимодействуя с танковыми и пехотными соединениями, советские летчики с честью выполнили возложенные на них задачи.

ПРОТИВ ИЗВРАЩЕНИЙ В ВОПРОСАХ ИСТОРИИ АВИАЦИИ

К. Самсонов

В ОТЧЕТНОМ докладе XIX съезде КПСС о работе Центрального Комитета партии тов. Г. М. Маленков говорил, что первостепенной обязанностью партии является идеологическая работа, решительная борьба с либерализмом и беспечностью в отношении идеологических ошибок и извращений. Тов. Г. М. Маленков указал на необходимость «поднять на более высокий уровень советскую науку, развертывая критику и борьбу мнений в научной работе, памятуя, что только таким путем может выполнить советская наука свою миссию — занять первое место в мировой науке».

Однако критика и борьба мнений еще не находят места в научной и преподавательской работе кафедры истории техники Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе (МАИ).

Кафедра призвана вооружить будущих авиационных специалистов прочными знаниями истории техники и, в частности, истории авиации. Для студентов-первокурсников здесь читается специальный курс лекций «Основы авиационной техники», по существу являющийся столбовой дорогой к успешному освоению других специальных предметов.

Первостепенное значение в подготовке молодых специалистов имеет вводная лекция этого курса. Она предназначена для ознакомления слушателей с историей авиации, с тем, как передовые русские люди, несмотря на гнетущую обстановку самодержавно-крепостнического строя, производ, низкопоклонство царских сатрапов перед иностранщиной, завоевывали воздушный океан, как они первыми в мире сделали великие открытия в области авиации. Особенно ярко в ней должно быть освещено развитие авиации после Великой Октябрьской социалистической революции, когда под мудрым руководством героической Коммунистической партии, великого вождя трудящихся товарища Сталина наш народ создал мощную авиационную промышленность, могучий Воздушный Флот советской державы, покрывший себя неуязвимой славой в ожесточенных битвах с врагами за честь, свободу и независимость социалистической Родины. Вводная лекция должна послужить слушателям руководящим началом во всей их дальнейшей учебе в институте. Отсутствие обстоятельного учебника по этому вопросу обязывает преподавателя подойти к чтению таких лекций с особой ответственностью.

К сожалению, на кафедре истории техники имеют место извращения истории авиации, серьезные ошибки в важнейших вопросах этой отрасли науки. В течение ряда лет здесь читаются вводные лекции, в которых превратно освещается возникновение и развитие авиационной науки и техники, прини-

жается роль отечественных ученых, конструкторов, летчиков. Больше того, неверные взгляды, проповедуемые на кафедре, просачиваются в некоторые авиационные книги и статьи, в научные рефераты аспирантов, проникают в многочисленную институтскую первичную организацию Досаафа, а также в секцию истории авиации и воздухоплавания при Оргкомитете Досаафа СССР. Руководивший кафедрой профессор Н. С. Волков до последнего времени был председателем секции, и там также создавалась затхлая атмосфера взаимного восхваления и замалчивания ошибок.

Приведем факты. Доцент кафедры Г. А. Знаменский прочел студентам моторного факультета вводную лекцию по курсу «Основы авиационной техники». Не будем останавливаться на том, что одна треть лекции была потрачена на разговоры, не имеющие прямого отношения к ее теме. Изложение истории авиации лектор начал с сопоставления скоростей передвижения. Говоря о росте скоростей полета самолетов, он отправным пунктом взял 1910 год, как будто авиация начала развиваться только с этого времени. 1910 год лектор назвал порой героической, неоднократно подчеркивал, что 40 лет назад «полет человека представлял собой событие исключительное, выдающееся». Но ведь известно, что эру авиации открыл русский ученый А. Ф. Можайский, построив еще в 1882 г. первый в мире самолет, который поднялся в воздух. Именно А. Ф. Можайский открыл счет героическим годам в истории развития авиации. Казалось бы, не умаляя замечательных достижений русской авиации в 1910 году, лектор начнет рассказ о развитии скоростей полета самолетов с подвига Можайского.

Доцент Г. А. Знаменский не только этого не сделал, но и не замедлил опорочить достижения русской авиации периода 1910 года, хотя и назвал его героической порой.

«40 лет назад, — заявил лектор, — человек, оторвавшись на самолете от земли и едва-едва перелетев через обыкновенный забор высотой несколько больше человеческого роста, казался для своих современников, для зрителей, чем-то таким необыкновенным, гением, а самолет представлял чудо техники».

Всем известно, что в 1910 году авиация уже достигла значительного развития, что в ту пору проводились Авиационная неделя и Всероссийский праздник воздухоплавания, во время которых русские летчики совершали изумительные полеты, подымались на высоту (1200 м), которой еще не достигали тогда иностранные летчики. Летчик Н. Е. Попов во время первой Авиационной недели получил три приза за достижение рекордной высоты, дальности и

продолжительности полета. Заявление тов. Знаменского о том, что в 1910 г. самолеты едва-едва перелетали через обыкновенный забор противоречит исторической правде.

Затем тов. Знаменский совершенно необоснованно утверждал, что «самолет Можайского не получил дальнейшего распространения и развития» и что «в 1910 году в России было всего лишь 7 самолетов, все иностранного происхождения».

Не мешает вспомнить, что в тот период в России появились оригинальные конструкции летательных аппаратов: самолеты Я. М. Гаккеля, С. В. Гризодубова, Д. Ф. Терещенко, Д. П. Григоровича. Кто может утверждать, что схемы самолетов Циолковского, Гаккеля, Гризодубова, Григоровича и других русских конструкторов не являются дальнейшим развитием классической схемы самолета Можайского?

К концу 1910 года в России имелось не 7 иностранных, а несколько десятков оригинальных самолетов отечественной конструкции и производства. По качеству они превосходили иностранные машины. Не случайно американцы и англичане проявляли немалый интерес к русским самолетам. В годы первой мировой войны они пускались на всяческие хитрости, чтобы засучить чертежи четырехмоторного бомбардировщика «Илья Муромец». Американцы и англичане в качестве образца закупали в России гидросамолеты конструкции Д. П. Григоровича М-5, М-9 и М-15 и строили их на своих заводах. Таковы исторические факты, не нашедшие места в лекции тов. Знаменского.

Нарушая всякую периодизацию и историческую последовательность событий, лектор перескакивал от одного факта к другому, не вскрывая их сущности и не делал обобщений. От полета Крякутного он перешел к деятельности Д. И. Менделеева, а затем снова вернулся к XVIII веку — к трудам М. В. Ломоносова. Роль этих великих русских ученых в освоении воздушного океана освещена в лекции весьма поверхностно. Французам же Монгольфье и Шарлю приписана заслуга совершения полета на воздушном шаре в 1783 году; в действительности они на воздушном шаре в то время не поднимались.

Бесцеремонное обращение с историческими фактами сказалось у тов. Знаменского и в том, что беспорочное первенство К. Э. Циолковского в разработке теории реактивного движения, в создании ракетодинамики он поделил с А. П. Федоровым. Лектор заявил: «Циолковский и Федоров являются родоначальниками теории реактивного движения». Он старался уверить, что именно Федоров первым начал разработку теории реактивного полета. Вот что по этому поводу писал сам Циолковский:

«В 1896 году я выписал книжку А. П. Федорова «Новый принцип воздухоплавания»... Мне показалась она неясной (так как расчетов никаких не дано). А в таких случаях я принимаю за вычисления самостоятельно — с азов. Вот начало моих теоретических изысканий о возможности применения реактивных приборов к космическим путешествиям. Никто не упоминал до меня о книжке Федорова. Она мне ничего не дала...»¹.

Следовательно, А. П. Федоров ничего не сделал в области теории реактивного движения. На каком же основании тов. Знаменский ставит его имя рядом с именем знаменитого деятеля науки?

Говоря о профессоре Н. Е. Жуковском, лектор умолчал о том, как высоко оценил творчество Жуковского великий Ленин, назвав его отцом русской авиации. Он не подчеркнул, что Жуковский является основоположником авиационной науки. Даже названия всемирно-известных трудов ученого лектор искажал. Например, основой современной аэродинамики тов. Знаменский считает труд Жуковского «О подъемной силе крыла» и относит его к 1910 году, тогда как труда под таким названием у Жуковского нет. Видимо, речь идет о его знаменитой работе «О присоединенных вихрях», в которой великий ученый дал теорию определения подъемной силы крыла самолета и которая действительно является основой аэродинамики, но она была написана в 1905 году.

О высшем этапе развития отечественной авиации, который начинается с первых дней Великой Октябрьской социалистической революции, лектор говорил бледно и невыразительно. Он ничего не сказал об исключительной роли Коммунистической партии в строительстве могучего Воздушного Флота нашей Родины. Говоря о действиях сталинской авиации в годы Великой Отечественной войны, лектор не подчеркнул, что с самого начала войны наша авиация по качеству превосходила фашистскую авиацию. Напугал он и в вопросах завоевания советской авиацией господства в воздухе.

Нет надобности перечислять все недостатки лекции тов. Знаменского. В научном и техническом отношении она не выдерживает критики. Так, лектор считает, что советские ученые «дали способ постройки самолетов, которые невозможно ввести в штопор». Но выдающаяся заслуга советских ученых в данном вопросе состоит в том, что они добивались и добились создания самолетов, которые могут входить в штопор только по желанию летчика и безотказно выходить из штопора.

Литературный уровень лекции невысок. Она засорена устаревшими терминами, множеством таких, с позволения сказать, фраз: «для создания проекта самолета Циолковский занимался проектом разработки воздушного корабля», «поверхность рельефов на гидроканале ЦАГИ была подстрогана в соответствии с кривизной рельефа земного шара», «авиационный полет человека», «ско-

рость выше звука», «самолетный парк немцев стал падать».

В заключение лектор, вопреки указанному в программе списку литературы, рекомендовал в качестве учебного пособия книгу В. А. Попова «Основы авиационной техники», в которой допущены искажения исторической правды, приписано первенство отечественной авиации.

Все это было давно — 1 сентября 1950 г. Однако состояние преподавательской и научной работы на кафедре показывает, что допущенные ошибки до сих пор не вскрыты и не подвергнуты критике. Хуже того, их скрывают, а вокруг тов. Знаменского создают ореол образцового педагога.

Лекция тов. Знаменского была застеночаграфирована, что случается довольно редко на кафедре истории техники, и отправлена на отзыв в Казанский авиационный институт (КАИ) и в Московский авиационный технологический институт (МАТИ).

Кафедра конструкции и проектирования самолетов КАИ, отметив отдельные недостатки лекции, признала ее в целом интересной и содержательной. Удивительно, что ученые мужи из Казанского авиационного института в рецензии на лекцию, подписанной зав. кафедрой доцентом В. Максимовым, отрицают всем известный факт демонстрации М. В. Ломоносовым на заседании Академии наук 1 июля 1754 года изобретенной им воздухобежной машины (вертолета).

Кафедра аэродинамики и конструкции самолетов МАТИ дала на лекцию тов. Знаменского еще более восторженный отзыв. В постановлении кафедры, подписанном профессором С. И. Зоншайном, отмечается якобы высокий идейно-политический и научный уровень лекции, ее «простой и доходчивый язык».

Полученные рецензии решили обсудить на кафедре истории техники МАИ. Но во время заседания кафедры 18 января 1951 года раздался голос: как же можно судить о рецензиях, когда мы сами еще не высказали своего мнения о лекции и стенограмму ее никто не читал? Замечание резонное. Решили перенести обсуждение лекции, а для составления рецензий выделили комиссию в составе преподавателей тт. Тюрина, Шифрина и аспиранта Пратусевича.

1 февраля 1951 года снова состоялось заседание кафедры. Начали с зачитки написанной комиссией рецензии. Рецензенты не только одобрили полученные из двух институтов отзывы, но и пропели новый хвалебный гимн лектору, восторгаясь минимally высоким уровнем лекции и ее хорошим литературным языком. Все же обсуждение лекции снова пришлось отложить, так как ряду товарищей еще не дали возможности ознакомиться со стенограммой.

И только на третьем заседании кафедры, 9 февраля 1951 года, по существу лекции прозвучали резкие критические замечания. Инженер Г. А. Молюков назвал лекцию браком, заявив, что она прочитана с чуждых позиций, что в ней нет партийности. Ее автору предъявлялось серьезное обвинение во лжи и клевете на русский народ.

Заседание кафедры было прервано и перенесено на 23 февраля 1951 года. Но оно не состоялось и до сегодняшнего дня. Больше того, были приняты все меры

к тому, чтобы замаять дело. Критический отзыв на лекцию исчез из протоколов кафедры. Вскоре был снят с работы профессор Волков, допускавший на трибуну лиц, проповедывавших чуждые советской науке взгляды. Исполнять обязанности заведующего кафедрой стал сам тов. Знаменский, который решил выдать составленную тов. Тюриным хвалебную рецензию за решение кафедры. Несуществующее в действительности решение было подписано тов. Тюриным как заместителем заведующего кафедрой и вместе со стенограммой лекции и хвалебными рецензиями на нее передано в учебный отдел института.

Работники учебного отдела во главе с В. Г. Бовиним совершенно не осведомлены о положении дел на кафедре. Вместо руководства кафедрой и повседневного контроля за ее работой они положили порочную лекцию с отзывами в ящик и успокоились.

Об отношении к критике на кафедре свидетельствует тот факт, что выступавшему с критикой лекции Знаменского тов. Молюкову было рекомендовано «уйти по собственному желанию». В насаждении аракчеевского режима, в зажиме критики тов. Знаменскому угодливо помогает т. Тюрин, лекции которого тоже не блещут глубиной содержания.

Следует отметить, что в институте имелось немало тревожных сигналов и в устной и в письменной форме о неблагодарности на кафедре истории техники. Все они остались без внимания.

Так скрываются от общественности серьезные ошибки, насаждаются чуждые яравы. Обстановка на кафедре не разрядилась и с приходом к ее руководству В. А. Попова — автора упомянутого учебника «Основы авиационной техники». Большие года уже работает тов. Попов, но он ни разу не поставил вопроса о том, что пора бы кафедре, наконец, высказать свое мнение о лекциях тов. Знаменского и других преподавателей. Не завел он и такого порядка, чтобы лекции, особенно вводные, были заранее написаны преподавателем и обсуждены на кафедре еще до того, как они будут прочитаны студентам.

Недавно, уже в нынешнем учебном году, кафедра снова доверила тов. Знаменскому вводную лекцию по истории авиации. Мы присутствовали на этой лекции. Она мало отличалась от лекции, прочитанной в 1950 году, не стала свободной от извращений и аполитичности. Так же поверхностно и путано лектор охарактеризовал творчество русских авиационных ученых, изобретателей, конструкторов. Лектор попрежнему превозносил А. П. Федорова, как одного из родоначальников теории реактивного движения, и рекомендовал в качестве учебного пособия «избранные главы» учебника Попова.

Как видно, затхла атмосфера на кафедре истории техники не разрядилась.

«Общепризнано, — учит товарищ Сталин, — что никакая наука не может развиваться и преуспевать без борьбы мнений, без свободы критики». Долг советской общественности смело развешивать критику и борьбу мнений. Нужно беспощадно вскрыть на кафедре истории техники чуждые нравы и традиции, ликвидировать затхлую атмосферу семейственности и зажима критики.

¹ К. Циолковский. Исследование мировых пространств реактивными приборами (перездание работ 1903 и 1911 гг. с некоторыми изменениями и дополнениями). Калуга, 1926 г., стр. 2.

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

В летнем сезоне 1952 года советские авиационные спортсмены установили ряд новых рекордов.

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила в качестве всесоюзных рекордов следующие достижения.

По планерному спорту

Полет киевского планериста В. Ефименко. Вылетев 6 июня на одноместном планере в заранее намеченный пункт, он покрыл расстояние 636,877 км. Прежний рекорд, установленный П. Савцовым 31 июля 1939 года, равнялся 602,358 км. Достижение т. Ефименко утверждено также Международной авиационной федерацией (ФАИ) в качестве мирового рекорда.

Полет серпуховской планеристки А. Самосадовой. 30 июля на двухместном планере с пассажиром она на стокилометровом треугольном маршруте развила скорость 64,285 км/час, открыв тем самым счет всесоюзным рекордам для мужчин и женщин по данному классу планеров. Он утвержден ФАИ в качестве мирового рекорда для женщин.

Полет А. Самосадовой на одноместном планере. 5 августа на стокилометровом треугольном маршруте она достигла скорости 53,665 км/час. Рекорд по данному классу планеров для женщин установлен впервые. Это достижение утверждено ФАИ в качестве мирового рекорда для женщин.

По парашютному спорту

Групповой прыжок с парашютом на точность приземления П. Сториченко (Москва), П. Косипова (Днепропетровск) и И. Федчишина (Днепропетровск). 20 августа парашютисты, покинув самолет на высоте 1000 м, приземлились в 15 м 60 см от центра круга. Там самым они побили прежний всесоюзный рекорд на точность приземления с данной высоты (46 м 63 см), установленный 11 мая 1952 г. Г. Виталиным, В. Сочневым и А. Топконом.

Групповой прыжок с парашютом на точность приземления А. Сторожева, В. Захарова и Д. Мухачева. 11 октября свердловские парашютисты, покинув самолет на высоте 600 м, приземлились в 18 м 17 см от центра круга. Прежний рекорд, установленный 15 июля 1952 года В. Романюком, Н. Гладковым и Н. Жуковым, равнялся 30 м 99 см.

Групповой прыжок с парашютом на точность приземления В. Селиверстовой (Омск), А. Мишустинной (Харьков) и В. Епотиной (Ростов-на-Дону). 20 августа, прыгая с высоты 1000 м в круг радиусом 200 м, парашютистки приземлились в 53 м 40 см от центра круга. Рекорд установлен впервые.

Прыжок с парашютом на точность приземления Н. Климова (Сталинград). 19 августа, прыгая с высоты 600 м в круг радиусом 60 м, парашютист приземлился в 7 м 11 см от центра круга. Тем самым побит установленный 10 ав-

густа 1951 года Н. Гкаченко рекорд, равнявшийся 18 м 53 см.

Прыжок с парашютом на точность приземления С. Багинского (Ворошиловград). 20 августа, дважды прыгая с высоты 1000 м в круг радиусом 100 м, парашютист показал среднее отклонение от центра круга 8 м 37 см. Рекорд установлен впервые.

Прыжок с парашютом на точность приземления Э. Чернышевой (Ростов-на-Дону). 22 августа, дважды прыгая с высоты 1000 м в круг радиусом 100 м, парашютистка показала среднее отклонение от центра круга 25 м 85 см. Рекорд установлен впервые.

Прыжок с парашютом на точность приземления Г. Виталина (Симферополь). 3 октября, прыгая с высоты 1500 м в круг радиусом 150 м, парашютист приземлился в 86 м 51 см от центра круга. Рекорд установлен впервые.

Дневной групповой прыжок с задержкой раскрытия парашютов Ю. Архангельского (Москва), В. Першина (Москва), Б. Усатого (Киев) и И. Козлова (Москва), совершенный 10 сентября. Прежде чем раскрыть парашюты, спортсмены свободно падали 7476 м. Прежний рекорд был установлен 1 октября 1950 года и равнялся 5480 м.

Дневной групповой прыжок с задержкой раскрытия парашютов В. Воложаниной (Ижевск), А. Каспаровой (Москва), Л. Панкевич (Минск), Н. Грушкиной (Иваново) и Э. Чернышевой (Ростов-на-Дону), совершенный 10 сентября. Спортсменки раскрыли парашюты лишь после 6500 м свободного падения. Прежний рекорд был установлен 27 августа 1949 года и равнялся 5419 м.

В помощь аэроклубам, кружкам и учебным группам

ШАТУННО-КРИВОШИПНЫЙ МЕХАНИЗМ АВИАДВИГАТЕЛЯ

М. Замиттер,

доцент, кандидат технических наук

ПОРШЕНЬ, шатун и коленчатый вал образуют шатунно-кривошипный механизм авиационного двигателя. Назначение этого механизма — преобразовывать «возвратно-поступательное движение поршня во вращательное движение кривошипа (коленчатого вала) и обеспечивать таким образом периодическое чередование тактов рабочего цикла и передачу мощности на воздушный винт.

Поршень предназначен для сжатия рабочей смеси в цилиндре и передачи силы давления расширяющихся в цилиндре газов через шатун на коленчатый вал, то-есть преобразования энергии этих газов в полезную работу. Чтобы обеспечить максимальную полезную работу газов в цилиндре, необходимо очень

хорошее уплотнение между внутренней поверхностью цилиндра и боковой поверхностью поршня. Газы из полости цилиндра не должны просачиваться в картер, а смазочное масло не должно проникать из полости картера в камеру сгорания. Проникновение смазочного масла в камеру сгорания может вызвать замасливание свечей, что приведет к остановке двигателя.

Условия работы поршня очень тяжелы. Во время рабочего хода сила давления газов на поршень мощного двигателя может достигать 14 000 кг. Температура верхней части (днища) поршня, нагреваемой горячими газами, может достигать 320°С и более. У большинства современных двигателей поршень, так же как и выпускной клапан,— наибо-

лее нагруженная в тепловом отношении деталь.

Собранный поршень (узел поршня) изображен на рисунке 1. Он состоит из собственно поршня 1, поршневых колец 2, поршневого пальца 3 и заглушек (замков) 4.

Поршень выполняется из отливок или штамповок из алюминиевого сплава. Поршневые кольца изготавливаются обычно из чугуна особого состава, поршневые пальцы — из высококачественной стали, а заглушки — из алюминия или электрона. Иногда вместо заглушек применяются стальные пружинные замки.

В конструкции собственно поршня (рис. 2) различают днище 1, уплотнительный пояс 2, несущий пояс (юбку) 3 и бобышки 4.

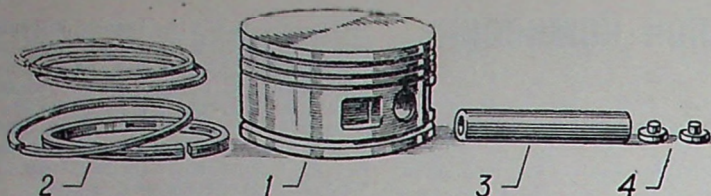


Рис. 1. Узел поршня двигателя М-11. 1 — поршень, 2 — поршневые кольца; 3 — поршневой палец; 4 — заглушки поршневого пальца.

Днище поршня воспринимает большое давление газов. Его делают прочным, значительной толщины и зачастую подкрепляют ребрами. Верхняя поверхность днища должна иметь возможно меньшую площадь, подверженную воздействию тепла рабочих газов. С этой целью ее чаще всего делают плоской. Однако, в зависимости от конструктивных особенностей двигателей, бывают поршни также с выпуклыми и вогнутыми днищами.

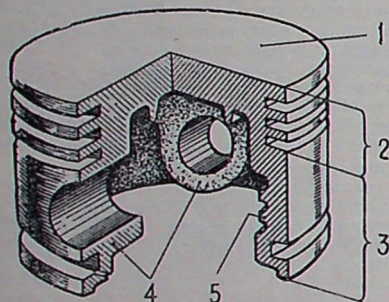


Рис. 2. Поршень двигателя М-11. 1 — днище поршня; 2 — уплотнительный пояс; 3 — несущий пояс (юбка); 4 — бобышки; 5 — ребра на юбке.

На уплотнительном поясе поршня протачивается от трех до пяти канавок, в которых располагаются поршневые кольца. В двух-трех верхних канавках размещаются газоплотнительные кольца. Чтобы уменьшить утечку газов через зазоры в стыках (замках) колец, они устанавливаются так, чтобы стыки соседних колец располагались под углом 120° друг к другу.

В одной-двух нижних канавках располагаются маслосбрасывающие кольца, снимающие излишнее масло со стенок цилиндра при движении поршня к нижней мертвой точке.

Во многих двигателях, особенно в звездообразных, ниже поршневого пальца протачивается еще одна канавка, в которой устанавливается дополнительное маслосбрасывающее кольцо.

В свободном состоянии поршневые кольца имеют диаметр больший, чем диаметр цилиндра. Устанавливают их

в цилиндр вместе с поршнем. При установке они сжимаются и, под действием сил собственной упругости, а в дальнейшем также под действием давления газов, проникающих из камеры сгорания в полости поршнем и кольцами (рис. 3), плотно прилегают к стенкам цилиндра.

Для повышения стойкости колец и уменьшения износа цилиндров уплотнительные кольца у многих двигателей, в том числе и у М-11, имеют на наружной образующей поверхности пористое (или канально-ручейковое) хромирование. Поры удерживают большое количество масла, что устраняет сухое трение. Толщина слоя хрома колеблется от 0,1 до 0,15 мм.

Чтобы повысить удельное давление маслосбрасывающих колец на стенку гильзы цилиндра, боковую поверхность таких колец обтачивают на конус, придают ей вид скребка или, как у колец двигателя М-11, делают на середине рабочей поверхности проточку (рис. 4). Масло, попадающее с поверхности гильзы цилиндра в проточку, удаляется через сквозные отверстия в кольце 1 и соответствующие сквозные отверстия в поршне 2 внутрь картера.

Несущая поверхность поршня прижимается к стенке цилиндра переменной боковой силой, которая возникает одновременно с передаточной силой от поршня на шатун вследствие того, что направление шатуна не совпадает с осью цилиндра. У мощных двигателей эта сила достигает 2000 кг. Давление поршня на стенку цилиндра вызывает значительное трение и связанные с ним потери мощности и износ поверхностей гильзы цилиндра и поршня.

Для повышения жесткости юбку поршня укрепляют ребрами 5 (рис. 2). В целях уменьшения трения несущей поверхности поршня юбке придают форму, способствующую образованию устойчивой масляной пленки между поршнем и цилиндром, а стенка цилиндра смазывается маслом, которое забрасывается на нее при вращении кривошипа.

Поршень шарнирно соединяется с шатуном при помощи поршневого пальца 3 (рис. 1).

Поршневой палец воспринимает от поршня и передает шатуну силу, доходящую у мощных двигателей до 7—8 тонн. К его прочности и жесткости предъявляют особо высокие требования.

Для повышения прочности и износостойкости наружная поверхность пальца цементируется (насыщается углеродом). Поршневой палец устанавливается в бобышки поршня и головку шатуна так, чтобы в процессе

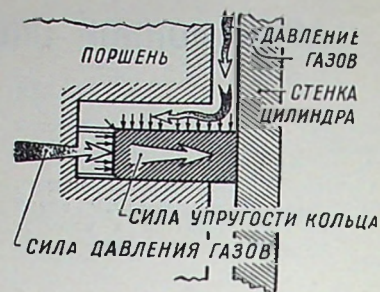


Рис. 3. Силы, действующие на уплотнительное кольцо.

работы он мог свободно поворачиваться вокруг своей оси (плавающая посадка). Такая установка уменьшает износ пальца и бобышек, устраняет опасность односторонней срабатываемости их.

Смазка поршневого пальца затруднена из-за колебательного движения шатуна. Поэтому обычно на бобышках поршня, а иногда и в головке шатуна, делают отверстия для подвода масла на поверхность пальца.

Для предельного уменьшения потерь на трение поверхность поршневого пальца полируют до высокой степени гладкости, измеряемой тысячными долями миллиметра.

Чтобы уменьшить вес поршневого пальца, его изготавливают полым. Движение пальца в осевом направлении ограничивается вставленными в него заглушками или замками, которые мешают продольному перемещению пальца в бобышках, исключают возможность соприкосновения пальца с поверхностью цилиндра, которое могло бы вызвать появление задиров на зеркале цилиндра.

Поршни собирают вместе с кольцами и пальцами и комплектуют так, чтобы на одном двигателе разница в весе их (так называемый развес) не превышала нескольких граммов (на М-11 до

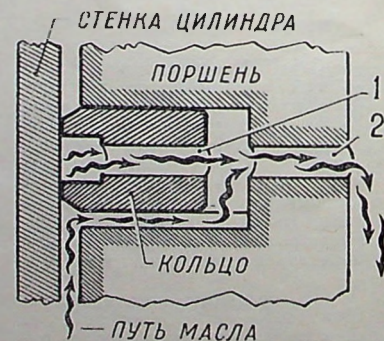


Рис. 4. Маслосбрасывающее кольцо двигателя М-11. 1 — отверстие в кольце; 2 — отверстие в стенке поршня.

**В помощь аэроклубам, кружкам
и учебным группам**

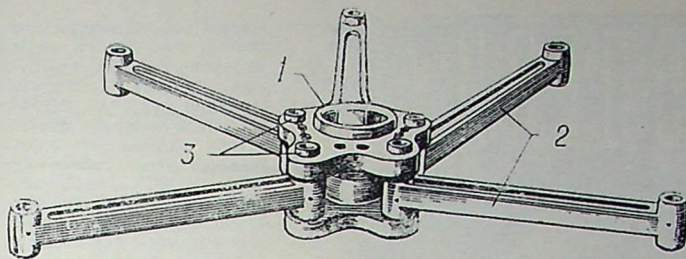


Рис. 5. Шатунный механизм двигателя М-11. 1 — главный шатун; 2 — прицепные шатуны; 3 — пальцы прицепных шатунов.

пуск — 4 г). При большем разномесе у работающего двигателя могут возникнуть значительные неуравновешенные силы инерции, опасные для прочности деталей и вызывающие вибрацию моторной установки.

Шатун служит для преобразования возвратно-поступательного движения поршня во вращательное движение коленчатого вала (кривошипа).

В процессе работы шатун испытывает очень большие нагрузки, переменные по величине и направлению. В начале рабочего хода на шатун действует наибольшая сжимающая сила, которая у мощных двигателей может превышать 10 000 кг. В верхней мертвой точке (ВМТ) такта выпуска силы инерции поршня и шатуна нагружают его наибольшей растягивающей силой, достигающей до 4 000 кг. Поэтому шатуны изготавливаются из высококачественных хромо-никелевых сталей и проходят специальную обработку.

Для повышения прочности при переменных нагрузках (так называемой усталостной прочности) поверхности шатунов тщательно полируют и выполняют их с плавными переходами.

В случае, если на одно колено коленчатого вала работает два или несколько цилиндров, то шатуны этих цилиндров объединяются в единый шатунный механизм.

Шатунный механизм 5-цилиндрового звездообразного двигателя М-11 изображен на рис. 5. Он состоит из главного шатуна 1 и четырех прицепных шатунов 2, шарнирно соединенных с главным шатуном при помощи пальцев 3.

В каждом шатуне различают верхнюю (поршневую) головку, нижнюю (кривошипную) головку и стержень. Верхней головкой шатун посредством поршневого пальца соединен с поршнем. Нижняя головка главного шатуна охватывает шатунную шейку кривошипа; нижняя головка прицепного шатуна соединяется при помощи пальца с нижней головкой главного шатуна, которая и связывает ее с кривошипом.

Чтобы уменьшить трение в местах сочленения, в верхнюю и нижнюю головки шатунов устанавливаются втулки из антифрикционного материала.

В верхние головки всех шатунов, а также в нижние головки прицепных шатунов обычно устанавливаются бронзовые втулки; в кривошипную головку

главного шатуна устанавливается стальная втулка, покрытая слоем баббита (например, у М-11), свинцовой бронзы, а иногда и серебра.

Для обеспечения наибольшей прочности при наименьшем весе стержню шатуна в большинстве случаев придают двутавровое сечение. Пальцы прицепных шатунов — полые, изготавливают их из высококачественной стали и тщательно полируют. Для повышения сопротивления износу поверхность этих пальцев цементируют или азотируют. Пальцы запрессовываются в отверстия, расположенные в развитых щеках нижней головки главного шатуна. Нижние головки прицепных шатунов помещаются между этими щеками. От смещения пальцы удерживаются накладными планками или другими какими-либо специальными замками.

Шатунный механизм V-образного рядного двигателя (рис. 6) состоит из главного шатуна 1 и прицепного шатуна 2. Прицепной шатун шарнирно соединен с главным при помощи пальца прицепного шатуна 3, запрессованного в проушину кривошипной головки главного шатуна.

Коленчатый вал рядного двигателя изготавливается обычно неразъемным. Поэтому для возможности сборки кривошипная головка главного шатуна делается с отъемной крышкой 4, которая крепится на болтах, винтах или шпильках. Иногда крышка крепится к головке при помощи гладких конических штифтов 5, работающих на срез.

Смазка шатунного механизма играет важную роль в обеспечении надежности работы двигателя. Силы, действующие на элементы шатунного механизма, очень велики. Без надежной смазки на трущихся поверхностях шатунов развивались бы большие силы трения, ведущие к задирам, заклиниванию и даже обрыву шатунов.

Подшипники нижних головок главных шатунов смазываются принудительно под давлением маслом, подающимся на поверхность втулки из полости коленчатого вала.

За редкими исключениями нижние головки прицепных шатунов также смазываются под давлением. При этом масло проходит через специальные каналы с поверхности

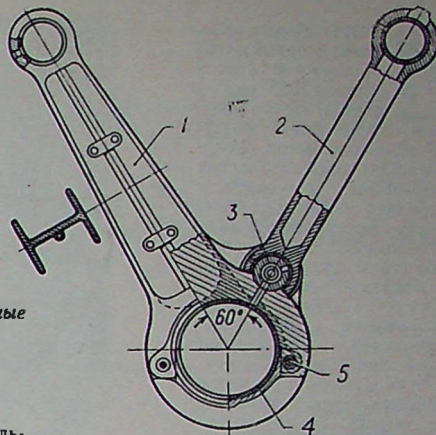


Рис. 6. Шатунный механизм V-образного двигателя ВК-105. 1 — главный шатун; 2 — прицепной шатун; 3 — палец прицепного шатуна; 4 — крышка кривошипной головки главного шатуна; 5 — конический штифт.

втулки главного шатуна в полость пальца прицепного шатуна и через радиальные отверстия на поверхности втулки его нижней головки.

Верхние головки всех шатунов, а также нижние головки прицепных шатунов двигателя М-11 смазываются мелкими частичками масла, находящимися внутри картера в туманообразном состоянии и проникающими на поверхности трения через зазоры или специальные смазочные отверстия. Таким же образом производится смазка трущихся поверхностей цилиндра, поршня, поршневого пальца и т. п.

Масляный «туман» образуется в картере вследствие того, что быстро движущиеся части шатунно-кривошипного механизма вспенивают и размельчают масло, вытекающее из подшипников коленчатого вала и нижних головок шатунов. Размельченные масляные капельки захватываются и увлекаются возникающими внутри картера сильными воздушными вихрями.

Вследствие усилий, передающихся от прицепных шатунов на главный, поршень главного шатуна подвергается воздействию наибольшей боковой силы. Поэтому для улучшения условий смазки этого поршня в звездообразных двигателях главный шатун часто располагают в одном из нижних цилиндров, где на стенку попадает больше масла. В частности, у двигателя М-11 главный шатун находится в четвертом цилиндре. (Цилиндры нумеруются по ходу часовой стрелки, если смотреть сзади мотора. Верхний цилиндр считается первым).

(Окончание следует)

В помощь аэроклубам, кружкам и учебным группам

ИЮНИ Всесоюзных соревнований авиамоделлистов-спортсменов 1952 года — свидетельство возросшего мастерства советских авиамоделлистов. Успехи наших авиамоделлистов не случайны: постоянно и настойчиво повышают они технику постройки летающих моделей, осваивают новые типы их. Соревнования показали, что для победы, помимо опыта в конструировании и постройке авиамоделлей, необходимы трудолюбие и воля. Сочетание этих качеств с умением правильно эксплуатировать свои модели принесло заслуженную победу молодым авиамоделлистам П. Величковскому (Алма-Ата), Н. Батурлову (Москва), Л. Лосеву (Харьков), Н. Демьяненко (Харьков), Е. Кучерову (Харьков), В. Куманину (Москва).

В этом году оценка летных данных авиамоделей велась с учетом качества их изготовления. Была ограничена продолжительность полета моделей, выставленных командами.

Какими же особенностями характеризуются лучшие модели, представленные на Всесоюзных соревнованиях?

Фюзеляжная модель с резиновым мотором (рис. 1), сконструированная чемпионом СССР московским авиамоделлистом-спортсменом Василием Насоновым, показала наилучшие результаты в розыгрыше чемпионата СССР по этому классу. Она построена с учетом многолетнего опыта и является образцом выбора параметров рекордной модели. Характерной ее особенностью являются

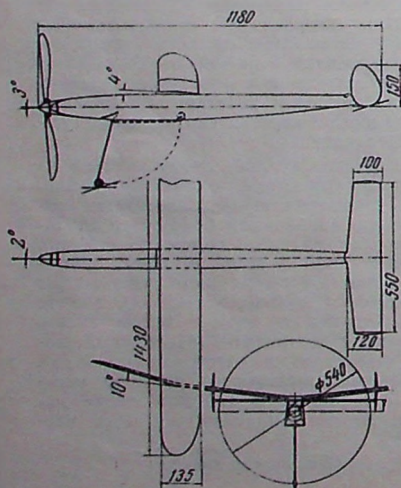


Рис. 1. Модель В. Насонова. Площадь крыла — 19,83 дм², площадь стабилизатора — 4,37 дм², полетный вес — 334 г, нагрузка — 13,8 г/дм².



По итогам Всесоюзных соревнований авиамоделлистов-спортсменов

С. Малик,

председатель технического комитета Всесоюзных соревнований авиамоделлистов

набор максимальной высоты при работе резинодвигателя и последующий парящий полет с почти плоскими виражами малого радиуса. Это обеспечивает наибольшие возможности попадания модели в термические восходящие потоки и удерживания в них.

В. Насонов применил автомат для принудительной посадки модели после определенной продолжительности полета. Это дало возможность выпускать

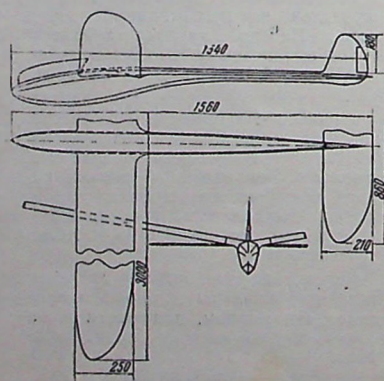


Рис. 2. Модель Ю. Соколова. Площадь крыла — 71 дм², площадь стабилизатора — 16 дм², полетный вес — 1060 г, нагрузка — 12,3 г/дм², профиль крыла вогнуто-выпуклый.

авиамодель в воздух с полностью заведенным резинодвигателем, без опасений, что она может затеряться. Принцип действия автомата состоит в повороте стабилизатора модели на отрицательный угол, равный примерно —45°. Такой поворот происходит под действием пружины, освобожденной пережиганием ограничительной нити фитилем. Фитиль изготовлен из шнура, пропитанного концентрированным раствором марганцево-кислого калия. Скорость горения фитиля — примерно один сантиметр в минуту. После поворота стабилизатора модель, совершив дзю-три горки, переходит на парашютирующий спуск, прекращая парящий полет. Применение такого рода автоматов становится необходимым для всех рекордных парящих моделей во время регулировочных полетов и запусков, согласно новым условиям испытания

моделей на соревнованиях.

После командных соревнований эта же модель В. Насонова в свободном полете, без ограничителя, показала следующие результаты: продолжительность 1 час 5 мин., дальность около 30 км. Она установила новый всесоюзный ре-

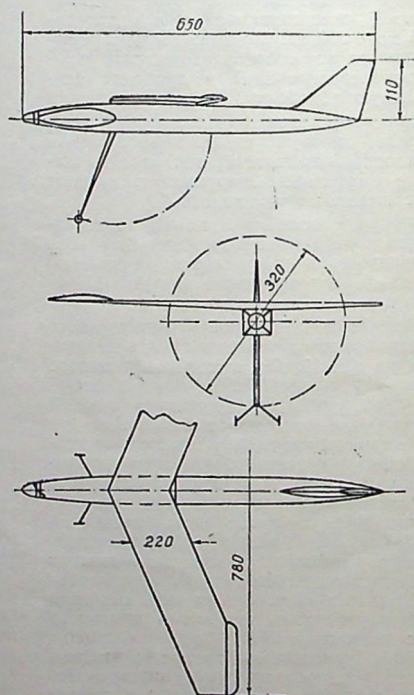


Рис. 3. Модель В. Куманина. Площадь крыла — 8,7 дм², полетный вес — 150 г, нагрузка — 17,25 г/дм², резинодвигатель — 25 нитей сечением 1×4 мм, профиль крыла двояковыпуклый.

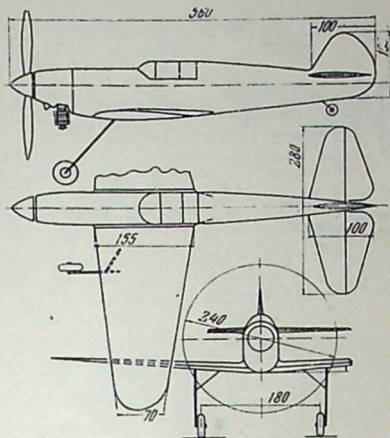


Рис. 4. Модель Н. Демьяненко. Площадь крыла — $6,8 \text{ дм}^2$, площадь стабилизатора — 3 дм^2 , полетный вес — 460 г , нагрузка — $16,8 \text{ г/дм}^2$, вес мотора — 110 г , число оборотов — 6450 об/мин. , объем цилиндра — $2,47 \text{ см}^3$, профиль крыла двояковыпуклый.

корд высоты полета, равный 1650 м грам.

Успешно выступил с фюзеляжной моделью планера (рис. 2), обладающей высокими аэродинамическими данными, чемпион СССР по авиамodelному спорту, москвич Юрий Соколов. Модель Соколова в передней части фюзеляжа имеет килеватость, что значительно уменьшает скольжение, а следовательно, и потерю высоты на разворотах. Руль поворотов, отклоняющийся вправо после отцепки от леера, позволяет проводить парашюте полеты кругами. Во время затяжки на леере руль удерживается в нейтральном положении гибкой тягой, подведенной под крючок для леерного запуска. Модель оснащена автоматом для принудительной посадки такого же устройства, как на модели В. Насонова.

Фюзеляжная скоростная модель с резиновым мотором (рис. 3) типа «летающее крыло», сконструированная мировым рекордсменом, московским авиамodelистом Владимиром Куманиным, показала скорость, равную $56,250 \text{ км/час}$. Этот результат превышает мировой рекорд.

Модель Куманина снабжена убирающимися шасси и складывающимся винтом, что сделано для предохранения этих деталей от поломок при посадке, происходящей на большой скорости. Конструкция модели отличается очень высокой прочностью.

На Всесоюзных соревнованиях Куманин демонстрировал модель гидросамолета, изготовленную по такой же схеме, как и предыдущая модель. Передние поплавки модели гидросамолета убираются вдоль фюзеляжа. Эта модель развила скорость $69,228 \text{ км/час}$, что также превышает мировой рекорд.

Обе модели В. Куманина отличались хорошей устойчивостью во время полета по прямой.

Фюзеляжная скоростная модель самолета с механическим двигателем, летающая по кругу (рис. 4), сконстру-

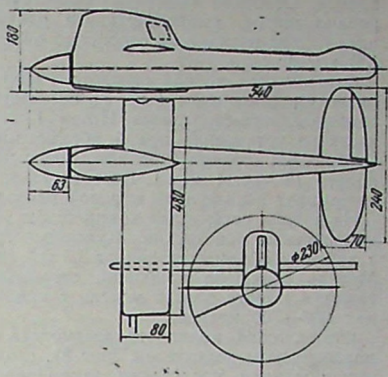


Рис. 5. Модель О. Гаевского. Площадь крыла — $3,84 \text{ дм}^2$, площадь стабилизатора — $1,4 \text{ дм}^2$, полетный вес — 840 г , нагрузка — 160 г/дм^2 . Профиль крыла двояковыпуклый.

рована чемпионом СССР по авиамodelному спорту, харьковским авиамodelистом-спортсменом Николаем Демьяненко.

Модель является копией самолета Як-1. На ней установлен компрессионный мотор конструкции Демьяненко с рабочим объемом $2,5 \text{ куб. см}$. Во время подготовки к соревнованиям эта модель установила всеоюзный рекорд — развила скорость $100,890 \text{ км/час}$. Модель обладает большой устойчивостью и хорошей управляемостью.

Фюзеляжная скоростная модель самолета с механическим двигателем (рис. 5) конструкции мирового рекордсмена, москвича Олега Гаевского после командных соревнований установила новый абсолютный всеоюзный рекорд скорости полета по кругу ($181,818 \text{ км/час}$).

На модели установлен форсированный двигатель внутреннего сгорания с калильной свечой. Применение калильной свечи дало возможность резко повысить мощность двигателя. При рабочем объ-

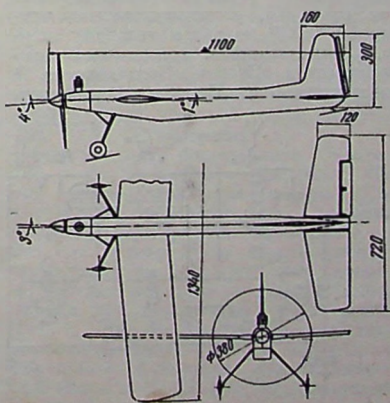


Рис. 6. Модель Б. Мартынова. Площадь крыла — $26,8 \text{ дм}^2$, площадь стабилизатора — $10,8 \text{ дм}^2$, полетный вес — 1500 г , нагрузка — $39,8 \text{ г/дм}^2$, профиль крыла двояковыпуклый.

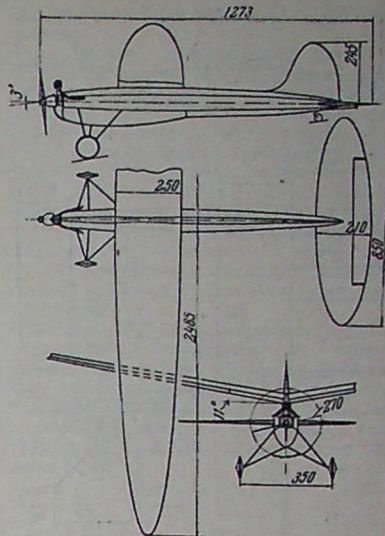


Рис. 7. Модель Н. Кулаковского. Площадь крыла — 49 дм^2 , площадь стабилизатора — $13,5 \text{ дм}^2$, полетный вес — 2980 г , в том числе горючего — 700 г , нагрузка — $47,68 \text{ г/дм}^2$, профиль крыла вогнуто-выпуклый. Мотор собственной конструкции с объемом цилиндра $3,3 \text{ см}^3$.

еме цилиндра в 10 куб. см двигатель развивал 16000 оборотов в минуту. Мощность при этом равнялась $1,5 \text{ л. с.}$ Большое количество оборотов в минуту обусловило установку винта малого диаметра, уменьшило маховой момент винта и вызвало трудности в ручном запуске двигателя. Электрический стартер облегчил запуск модели.

При работе двигателя с большим количеством оборотов горючее в баке «вскипало», т. е. образовывалась эмульсия горючего с воздухом, что нарушало работу двигателя и даже приводило к полной его остановке. Такое явление было устранено мягкой подвеской бака.

Модель Гаевского отличается хорошо продуманной компоновкой отдельных агрегатов. Форма модели и особенно капотирование цилиндра мотора являются образцовыми для данного типа моделей.

Взлет модели совершается с трехколесной тележки. Для посадки служит лыжа, прикрепленная к нижней части фюзеляжа.

Фюзеляжная скоростная модель самолета свободного полета с механическим двигателем (рис. 6), сконструированная мировым рекордсменом, авиамodelистом Борисом Мартыновым (Московская область), после командных соревнований установила новый абсолютный всеоюзный рекорд полета по прямой ($108,270 \text{ км/час}$).

На модели установлен двигатель конструкции А. Филиппычева с калильной свечой. Объем цилиндра двигателя 10 куб. см , мощность $0,7 \text{ л. с.}$ Двигатель развивает до 11000 оборотов в минуту.

Основная трудность в регулировке такой модели заключается в том, что по-

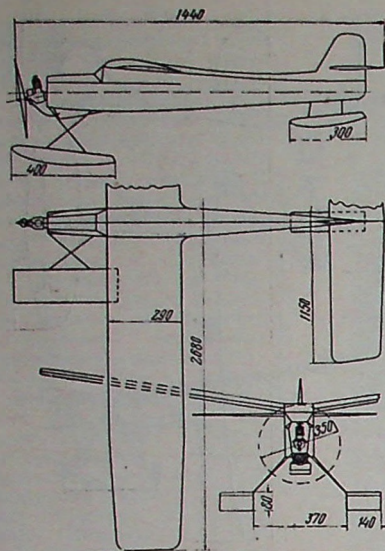


Рис. 8. Модель Н. Батурлова. Площадь крыла — 70,5 дм², площадь стабилизатора — 27,3 дм², полетный вес модели — 3 010 г, в том числе — 1 200 г горючего, нагрузка — 31,4 г/дм², профиль крыла вогнуто-выпуклый.

лет ее должен происходить без набора высоты. Для этого на модели ставятся специальные автоматы управления рулем высоты. На модели Б. Мартынова был установлен автомат с часовым механизмом, отклоняющий руль высоты вниз по мере набора скорости моделью. Степень и моменты отклонения руля подбираются практически. Направление полета контролируется установленным на модели гироскопическим автоматом курса, жестко связанным с рулем поворота.

Конструкция модели исключительно

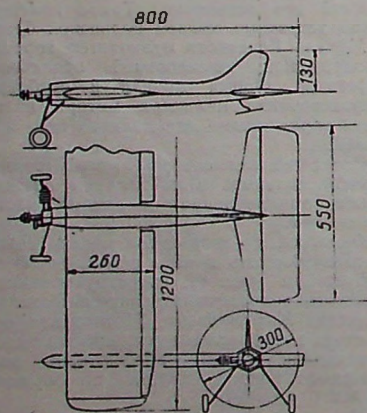


Рис. 9. Модель М. Васильченко и Г. Витина. Площадь крыла — 31,2 дм², площадь стабилизатора — 10,6 дм², полетный вес модели — 680 г, нагрузка — 16,3 г/дм², профиль крыла симметричный.

прочна. Особенно тщательно сконструировано шасси, амортизирующее удары модели при посадке со скоростью около 100 км/час.

Фюзеляжная модель самолета с механическим двигателем (рис. 7) одесского авиамоделиста-спортсмена Игоря Кулаковского установила новый абсолютный всеюжный рекорд продолжительности полета (6 час. 1 мин.). Этот результат превышает абсолютный мировой рекорд.

На модели установлен компрессионный мотор также конструкции Кулаковского, с рабочим объемом цилиндра 3,3 куб. см. Модель оснащена прибором, ограничивающим высоту полета модели в пределах 600—700 метров.

Фюзеляжная модель гидросамолета с механическим двигателем (рис. 8), сконструированная московским авиамоделистом-спортсменом Николаем Батурловым, установила новый всеюжный рекорд продолжительности полета (4 часа 18 мин.), превышающий мировой рекорд.

На модели установлен серийный авиамодельный компрессионный двигатель К-16.

Установка модели на поплавки выполнена с учетом всех особенностей взлета гидромодели. Правильная компоновка частей модели, хорошо отлаженная моторная установка обеспечили рекордный результат полета с первой же попытки.

Фюзеляжная пилотажная модель самолета с механическим двигателем, летающая по кругу (рис. 9), московских авиамоделистов-спортсменов Михаила Васильченко и Гунара Витина показала лучшие результаты при розыгрыше приза имени Н. П. Нестерова.

Система поступления горючего в двигатель из бака обеспечивала продолжительный полет модели в перевернутом положении. Площадь руля высоты увеличена без изменения площади горизонтального оперения. Особенностью модели является закрылок, соединенный с системой управления рулем высоты. Благодаря отклоняющемуся как вниз, так и вверх закрылку модель успешно выполняла перевернутый полет, а также прямые и обратные петли Нестерова.

Фюзеляжная радиоуправляемая модель самолета с механическим двигателем (рис. 10), сконструированная чемпионом СССР по авиамоделному спорту, алма-атинским авиамоделистом-спортсменом Петром Величковским в содружестве с Павлом Горыниным,

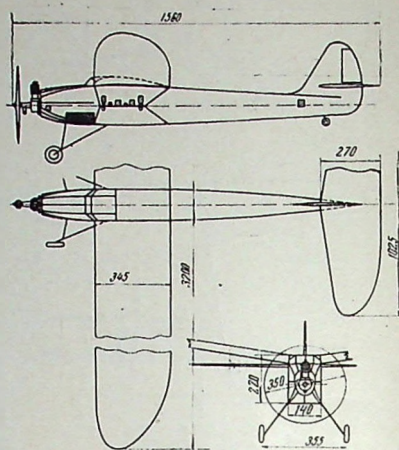


Рис. 10. Модель П. Величковского. Площадь крыла — 102,5 дм², площадь стабилизатора — 27,5 дм², полетный вес — 3 700 г, нагрузка — 28,46 г/дм², профиль крыла вогнуто-выпуклый.

установила три новых всеюжных рекорда, превышающие мировые рекорды. Модель совершила полет продолжительностью 1 час 2 мин. 30 сек., набрала высоту 1 050 метров и развила скорость 23,2 км/час.

Учтя опыт прошлых лет и новейшие достижения в области радиоуправляемых моделей, Петр Величковский разработал систему многокомандного управления летающей моделью.

Система радиоаппаратуры двухканальная. По одному каналу подаются предварительные команды, по другому — исполнительные.

Каждый канал имеет приемник и передатчик. Аппаратура работает на волнах двух различных частот. Питание обоих приемников (рис. 11) производится от одного и того же комплекта питания. При помощи одного приемника (рис. 11, А) производится переключение селекторного механизма (рис. 12), т. е. избранное определенной команды путем включения соответствующей цепи исполнительного механизма. Другой приемник

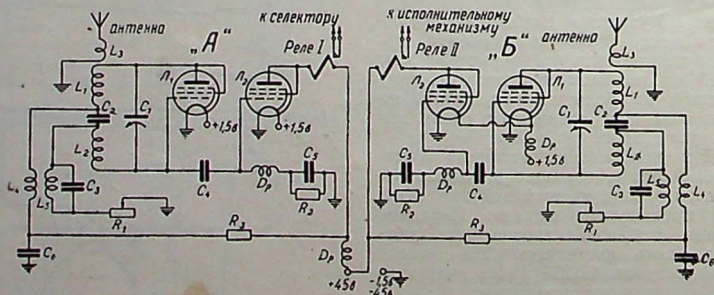


Рис. 11. Схема приемников модели П. Величковского. Данные деталей: L_1 — 5 витков, L_2 — 4 витка, L_3 — 2 витка, L_4 — 700 витков, L_5 — 1 000 витков, C_1 — подстроечный — 3—25 пф, C_2 — 100 пф, C_3 — 2 500 пф, C_4 — 60 пф, C_5 — 5 000 пф, C_6 — 5 000 пф, R_1 — переменное — 50 000 ом, R_2 — 1,5 мегом, R_3 — 2 500 ом, D_p — 60 витков, L_1 и L_2 — лампы 2П1П.

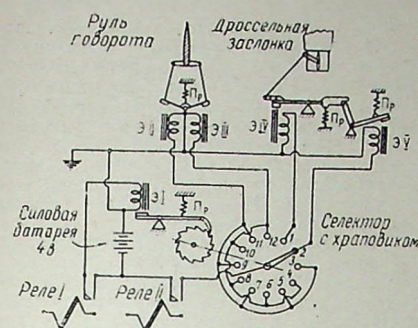


Рис. 12. Схема избирательного и исполнительного механизма модели П. Величковского. ЭИ — электромагнит селектора, ЭП и ЭВ — электромагниты управления рулем поворота, ЭИВ и ЭВ — электромагниты управления дроссельной заслонкой мотора, Пр — пружины.

(рис. 11, Б) включает силовую батарею в цепь электромагнита, избранного селектором. Выполняются команды: «вправо», «влево», «полный газ» и «малый газ». При отсутствии сигнала руль поворотов под действием пружины устанавливается в нейтральное положение. Положение дроссельной заслонки, соответствующее полному и малому газу, закрепляется, т. е. однажды установленная в заданное положение заслонка сохраняет свое положение до тех пор, пока не будет подана новая, обратная первой, команда. Такое управление заслонкой осуществляется системой двух электромагнитов, якоря которых сцеплены так, как это изображено на рис. 12. Такая система дает возможность сосредоточить все внимание на управлении рулем поворотов.

Пуль управления модели состоит из двух передатчиков, переключателя, вращающегося в одну сторону, и кнопки. Переключателем подаются предвари-

тельные команды, а кнопкой — исполнительные.

Всесоюзные соревнования показали возросшее мастерство советских спортсменов-авиамodelистов. Однако, чтобы завоевать все мировые рекорды, требуется большая и упорная работа.

Серьезное внимание необходимо обратить на конструирование скоростных моделей, предназначенных для полета по кругу, и моторов к этим моделям. Большая работа предстоит конструкторам реактивных моделей, снабженных реактивными двигателями.

Чтобы в 1953 году выступить с более совершенными моделями, их нужно строить уже сейчас. Необходимо запускать скоростные модели и модели, летающие по кругу, не только летом, но и зимой. Это следует пожелать и конструкторам моделей, управляемых по радио.

АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ

ОСНОВОПОЛОЖНИК АВИАЦИОННОЙ НАУКИ

17 января 1847 года родился Николай Егорович Жуковский — великий русский ученый, которого Владимир Ильич Ленин назвал отцом русской авиации.

Жуковский был подлинным революционером в науке и технике, применившим материалистический метод научных исследований. Ему принадлежит более двухсот научных работ по самым разнообразным вопросам. Ученик и последователь великого ученого академик С. А. Чаплыгин справедливо говорил, что Жуковский «был лучшим соединением науки и техники, он был почти университетом».

Жуковский широко известен всем, как родоначальник авиационной науки, основоположник теоретической, экспериментальной и прикладной (практической) аэродинамики. Гениальными научными трудами великий ученый доказал правильность своего предвидения: в прошлом столетии он заявлял, что человек перестанет завидовать птице, что он полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума.

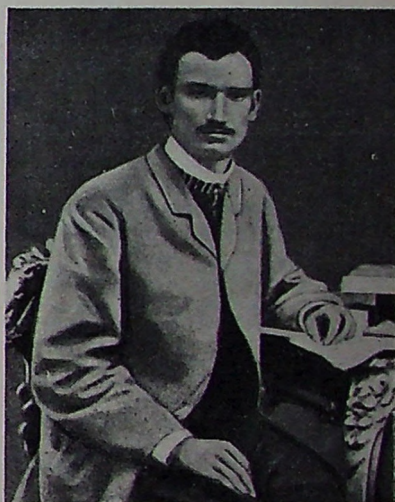
Занимаясь исследованиями в области теоретической аэродинамики, Жуковский разработал теорему о подъемной силе крыла самолета, метод определения циркуляции скорости, методы изучения аэродинамических характеристик рулей и изогнутых крыльев, вихревую теорию воздушного винта.

Ни один ученый до Жуковского не мог объяснить принципы образования подъемной силы крыла. Определение подъемной силы плоской пластинки иностранные ученые производили по ошибочной ударной теории Ньютона. Величина подъемной силы по этой теории получалась в несколько раз меньше, чем в действительности. Отсюда иностранцы делали вывод о невозможности полета на аппаратах тяжелее воздуха.

Жуковский опрокинул эти неверные утверждения в своей работе «О присоединенных вихрях», написанной еще в 1905 году. Разработав метод определения подъемной силы крыла самолета, великий ученый произвел подлинную революцию в науке, вывел теорему, которая ныне во всем мире называется теоремой Н. Е. Жуковского. Она доказывает, что подъемная сила на единицу размаха крыла равна произведению плотности воздуха на циркуляцию скорости и на скорость полета самолета. Найденный великим аэродинамиком способ определения циркуляции скорости во всех странах называют гипотезой Жуковского. Имя ученого также носят открытые им изогнутые и симметричные профили крыльев («Профили НЕЖ», «Обобщенные профили НЕЖ», «Рули НЕЖ») и геометрические формы воздушных винтов («Винты НЕЖ»). Проектируя воздушные винты, конструкторы всего мира руководствуются вихревой теорией гребного винта профессора Н. Е. Жуковского.

Теоретические исследования Жуковский тесно увязывал с практикой. Он был великим экспериментатором. Для производства всевозможных научных опытов по инициативе Жуковского и под его руководством были построены лучшие в мире по тому времени аэродинамические трубы и лаборатории при Московском университете (1902 г.), при Московском Высшем техническом училище (1909 г.), был создан знаменитый Кучинский аэродинамический институт (1904 г.). При советской власти Жуковский заложил основы лучшего в мире авиационного учреждения — прославленного Центрального аэрогидродинамического института, который ныне носит его имя.

В области прикладной аэродинамики величайшей заслугой Жуковского яв-



Н. Е. Жуковский в период сдачи магистерских экзаменов по прикладной математике.

ляется создание основ аэродинамического расчета самолетов, наилучших способов определения их летных характеристик. Для аэродинамических расчетов современных самолетов конструкторы используют принцип Жуковского.

Кроме неоценимых трудов в области авиации, Жуковский оставил нам много других научных работ, имеющих огромное значение для народного хозяйства. Вот уже более 50 лет технические расчеты водопроводов во всех странах производятся по уравнениям Жуковского, введенным им в знаменитой работе «О гидравлическом ударе в водопроводных трубах». В этом труде указаны пути предохранения разрывов водопроводных труб, способы точного находже-

ния мест их повреждений и утечки воды.

Даже простое перечисление работ Жуковского говорит о том, какие насущные проблемы народного хозяйства он разрешил. Ученый создал интересную конструкцию веретена для ткацких станков и применил принцип его движения в сельскохозяйственных машинах. Он разработал гидродинамическую теорию смазки подшипников. Огромную пользу принесли исследования Жуковского о скольжении ремня на шкивах, о движении поездов, о колебаниях паровоза на рельсах, о наиболее выгодной форме судов, о движении подпочвенных вод и влиянии атмосферного давления на насыщенные водой пески, о снежных заносах и заиливании рек, о просачивании воды через плотины, о ветряных мельницах.

Жуковский был не только великим ученым, но и выдающимся педагогом, замечательным общественным деятелем. Десятки лет он вел преподавательскую деятельность в Московском Высшем техническом училище и Московском университете, активно участвовал в работе научных обществ, съездов, кружков. Он воспитал тысячи

прекрасных инженеров. Его талантливые ученики С. А. Чаплыгин, В. П. Ветчинкин, А. Н. Туполев, В. С. Пышков и многие другие внесли выдающийся вклад в дело развития советской авиационной науки.

С именем Жуковского связано создание в нашей стране высшего авиационного образования и широкой сети научно-исследовательских институтов. Если в условиях деспотического самодержавного строя великие идеи Жуковского не находили сколько-нибудь существенной поддержки, то после Октябрьской революции они стали неуклонно претворяться в жизнь. Только советская власть, партия Ленина — Сталина сумели по достоинству оценить гигантский труд Жуковского и создать все условия для невиданного расцвета авиационной науки. Созданные в нашей стране замечательные научно-исследовательские и учебные авиационные заведения, первоклассная авиационная промышленность, могучий Воздушный Флот являются великим памятником отцу русской авиации профессору Н. Е. Жуковскому, воплощением силы разума советских людей.

и тысячи других героев-летчиков. Доблесть и героизм, проявленные комсомольцами при защите Родины, отмечены Президиумом Верховного Совета СССР высокими наградами. Около 7 тысяч молодых воинов удостоены звания Героя Советского Союза. Более ста из них удостоены этого звания дважды. Храбрейшие из храбрых Александр Покрышкин и Иван Кожедуб — трижды Герои Советского Союза.

В годы мирного строительства нашей Родины ленинско-сталинский комсомол с новой энергией участвует в укреплении Советского Воздушного Флота. Претворяя в жизнь исторические решения XIX съезда партии, молодежь Советского Союза еще более возмечивает славу и могущество сталинской авиации. Комсомол является душой нашего Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, активным организатором работы аэроклубов, страстным энтузиастом авиационного спорта. Молодым советским спортсменам принадлежит большинство авиамodelных и многих других мировых рекордов.

ШЕФ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

25 января 1931 года заседавший в Колонном зале Дома Союзов в Москве IX съезд ВЛКСМ по указанию Центрального Комитета партии и лично товарища И. В. Сталина принял шефство над Военно-Воздушными Силами Советской Армии.

Призывая комсомол взять шефство над Военно-Воздушным Флотом, товарищ Ворошилов говорил в своей речи на съезде: «Воздушные силы мы начали заново строить и строим на основе достижений мировой техники, причем строим с значительными успехами. Но боеспособность воздушного флота во многом зависит от личного его состава. Кто будет обслуживать наши воздушные силы в качестве летчиков, бортмехаников, в качестве инженеров, работников аэродромов — от этого в значительной мере будут зависеть и рост и успехи нашего Красного воздушного флота».

IX съезд ВЛКСМ принял обращение ко всем бойцам, командирам и политработникам Военно-Воздушных Сил, ко всем комсомольцам Советского Союза, в котором призвал их крепить боеспособность Воздушного Флота, еще зорче сторожить неотъемлемые пространства Советского Союза от происков врагов.

На протяжении всей своей славной истории ленинско-сталинский комсомол всегда был верным, надежным помощником Коммунистической партии, активным борцом за проведение в жизнь ее великих идей.

«Комсомол всегда стоял у нас в первых рядах наших бойцов», — говорил товарищ И. В. Сталин. — Я не знаю

случаев, когда бы он отставал у нас от событий нашей революционной жизни».

В первых рядах бойцов встал комсомол и в укреплении могущества Советского Воздушного Флота. Его дружба с Советской Армией была скреплена кровью еще в суровые годы гражданской войны, когда сотни тысяч молодых рабочих и крестьян грудью встали на защиту молодой советской республики. Такими же неразрывными узами дружбы связан комсомол и со сталинской авиацией. Призыв IX съезда ВЛКСМ — «Комсомолец — на самолет!» стал боевым лозунгом советской молодежи. Комсомол послал в авиацию сотни тысяч своих лучших сынов. Юноши и девушки принялись за изучение авиационного дела, за освоение самолетного, планерного, парашютного и авиамodelного спорта. Молодежь авиационной промышленности с беззаветным трудовым героизмом перевыполняла производственные планы, создавала все новые и новые типы совершенных советских самолетов.

Неувядаемой славой покрыл себя комсомол в годы Великой Отечественной войны. Беспрецедентные подвиги комсомольцев на всех фронтах, во всех родах войск изумили мир. Из рядов комсомола вышли тысячи прославленных советских летчиков, знатоков своего дела, мастеров воздушного боя.

В рядах комсомола воспитывались легендарный капитан Николай Гастелло, направивший охваченный пламенем самолет на скопление фашистской техники, Виктор Талалехин, таранивший в ночном небе вражеский бомбардиров-

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Ответы тов. Сталина И. В. на вопросы дипломатического корреспондента «Нью-Йорк таймс» Джеймса Рестона, полученные 21 декабря 1952 г.	1
По заветам великого Ленина	2
В новом году — к новым успехам. Наши планы на 1953 год	4
А. Павлов. Советские авиационные спортсмены	6
А. Емельянов. Инструктор и курсант	8
Ю. Камеенчик И. Крылатые люди (песня)	11
А. Никитин, генерал-полковник авиации. Советские летчики в боях под Ленинградом и Новгородом	12
К. Самсонов. Против извращений в вопросах истории авиации. В Авиационной спортивной комиссии	13
М. Замиттер, доцент, кандидат технических наук. Шатунно-кривошипный механизм авиационного двигателя	15
С. Малик. Модели победителей. Авиационный календарь	17
	20
	23

На первой странице обложки — рис. художника И. Ганфа. На четвертой странице обложки — центральная часть высотного здания Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова. Рис. художн. Б. Белопольского.

К этому номеру журнала приложен табель-календарь на 1953 год.

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., 26, тел. Е 1-69-33 и Е 1-69-71.

Г 97086. Сдано в произв. 1/XII 1952 г. Подп. к печати 17/I 1953 г. Бумага 60 × 92¹/₈ — 1,5 бум. л. — 3 п. л. Тираж 30 000 экз. Издательство Досафа. Цена 3 р. Заказ 1492.

13-я типография Главполиграфиздата при Совете Министров СССР. Москва, Гарднеровский пер., 1а.



8-го января 1953 года на одном из подмосковных аэродромов были совершены юбилейные парашютные прыжки. Заслуженный мастер спорта, лауреат Сталинской премии Георгий Мартынович Иванов совершил 2000-ый прыжок. В этот день он отметил 20-летие со дня своего первого парашютного прыжка. Заслуженный мастер спорта Борис Сергеевич Пятников совершил 1500-ый прыжок. Вместе с юбилярами, очередной 1217-ый прыжок с парашютом совершил мастер спорта Григорий Алексеевич Богомолов. Все три парашютиста являются активистами ДЮСШ, все они — воспитанники аэроклуба.

На снимке (слева направо): Г. М. Иванов, Г. А. Богомолов и Б. С. Пятников.

Фото В. Тюккеля

Цена 3 руб.

57
П.ЯШ. 1303
ТЕХ. БИБЛИОТЕКЕ
2 1.12 4Р РОД

