



ЗАВОД № 115

№

1951 г.

№ 6
ИЮНЬ
1951

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ДАТЫ отечественной АВИАЦИИ и ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

1 июня 1924 г. Общество Друзей Воздушного Флота в подарок XIII съезду большевистской партии передало Военно-Воздушным Силам авиационную эскадрилью имени В. И. Ленина. Эскадрилья была построена на добровольные отчисления трудящихся нашей Родины.

1 июня 1938 г. В Туле начались XIII Всесоюзные соревнования планеристов, которые показали высокий класс советского планеризма. За 12 дней соревнований было произведено 387 полетов, общей протяженностью 14 769 км. 119 парящих полетов продолжались 341 час. Первое место в командных соревнованиях заняла команда московского городского аэроклуба.

8 июня (26 мая) 1912 г. Русский малый дирижабль «Ястреб» совершил перелет из Петербурга в деревню Бабино и обратно. За 8,5 часа дирижабль пролетел 240 км. «Ястреб» состоял на вооружении русской армии и по своим качествам намного превосходил западные малые дирижабли. Он имел длину 46 м, наибольший диаметр — 10 м, объем — 2 660 м³ и развивал скорость до 13 м/сек.

9 июня 1943 г. Крупные соединения советской авиации нанесли мощный удар по шести аэродромам противника. Было уничтожено и повреждено до 160 фашистских самолетов.

10 июня 1925 г. Начался групповой перелет шести советских самолетов типа Р-1, Р-2, и Ак-1 по маршруту: Москва—Улан-Батор—Пекин. В перелете участвовал прославленный советский летчик М. М. Громов. Самолеты пролетели 6 476 км над безлюдной тайгой, непроходимыми горами и пустынями, блестяще выдержав испытание.

16 (4) июня 1880 г. А. Ф. Можайский сделал заявку в департамент торговли и мануфактур о выдаче ему привилегии — патента на первый в мире воздушолетательный снаряд (самолет). Патент был выдан изобретателю в ноябре 1881 г.

17 (4) июня 1914 г. На русском многомоторном самолете «Илья Муромец» совершен небывалый по тому времени в мире полет на высоту 2 000 м с 10 пассажирами на борту.

17 июня 1940 г. Летчик Н. Сухомлин на самолете-амфибии с коммерческим грузом в 1 000 кг достиг высоты 7 134 м, установив мировой рекорд. Через два дня он установил еще три мировых рекорда. С коммерческим грузом в 2 000 кг

Сухомлин достиг высоты 6 284 м, а с грузом в пять тонн — 5 219 м.

18 июня 1937 г. На рассвете, с бетонированной дорожки Щелковского аэродрома поднялся в воздух тяжело нагруженный красокрылый самолет «Цаги-25», взяв курс на Северный полюс, в Соединенные Штаты Америки. Воздушный корабль вели Герои Советского Союза В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков. Через 63 часа, 16 мин., преодолев арктические циклоны, штормы, длительное обледенение, пройдя около 6 000 км над льдами и океаном, Чкалов мастерски посадил машину на военном аэродроме в штате Вашингтон. Этот первый в мире беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку был осуществлен на самолете конструкции А. Н. Туполева.

19 (6) июня 1912 г. В деревне Салюзи (ныне Котельниково) близ Петербурга состоялось испытание первого в мире авиационного ранцевого парашюта, изобретенного Г. Е. Котельниковым в 1911 г. С аэростата на высоте 200 м была сброшена кукла-манекен с прикрепленным к ней парашютом. Как сообщал в докладной записке сам изобретатель, «после выбрасывания парашют вполне раскрылся за 3-й секунде, т. е. пролетев всего лишь 12—15 м, и без всяких колебательных движений опустился в 70—80 саженях, имея скорость около 1,5 м/сек, причем спуск куклы произошел настолько плавно, что она несколько мгновений стояла на ногах, и трава на месте спуска оказалась едва примятой». Присутствующие восторженно приветствовали талантливо изобретателя.

19 июня 1927 г. Проведен звездный перелет советских военных летчиков. В назначенный срок в Москву прибыло 12 самолетов, вылетевших из 9 пунктов Европейской части СССР. Самолеты прошли в различных условиях от 550 до 1 025 км.

26 июня 1941 г. Командир эскадрильи Николай Гастелло, влюбленный безграничной любовью к Родине, совершил бесстрашный героический подвиг, взволновавший весь мир. От огня вражеских зениток его самолет был охвачен пламенем. Бесстрашный летчик направил горящий самолет на скопище фашистских автомашин и бензиновых цистерн. Вражеская техника взлетела в воздух. Николаю Гастелло посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Память

о нем вечно будет жить в сердцах советских людей.

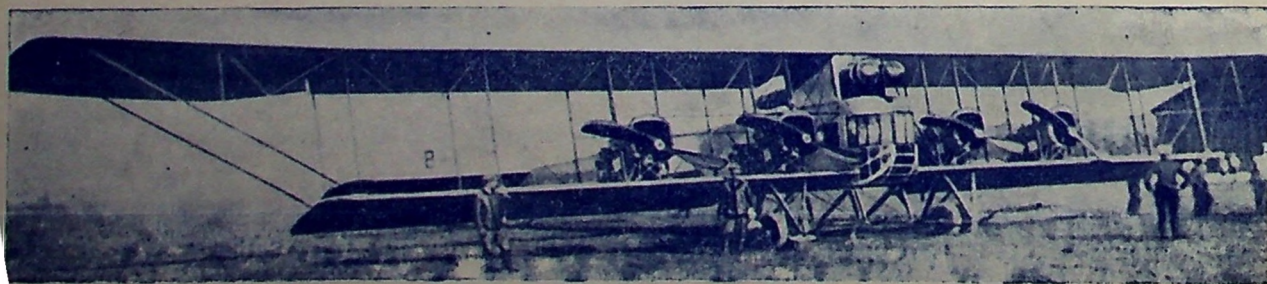
27 июня 1938 г. В 8 час. 36 мин. со Щелковского аэродрома отправился в дальний беспосадочный перелет двухмоторный самолет «Москва» конструкции С. В. Ильюшина. Командир экипажа В. К. Коккишани и штурман А. М. Бряндинский с изумительным мастерством провели самолет над неисследованной тундрой и тайгой, сквозь несколько циклонов и грозовые фронты. Весь путь, за исключением 1 000 км, им пришлось лететь за облаками и в облаках. Через 24 часа 36 мин., пройдя свыше 7 600 км при средней скорости 307 км в час, самолет произвел посадку в Спаске, близ Владивостока.

28 июня 1941 г. Младший лейтенант Петр Харитонов вступил в бой с фашистским бомбардировщиком «юнкерс-88». Когда у советского летчика кончились патроны, он подошел вплотную к вражескому бомбардировщику и лопастями винта отрубил ему хвостовое оперение. Фашистский стервятник рухнул на землю и загорелся. Харитонов благополучно привел машину в свою часть. Вскоре его подвиг повторили Степан Здоровцев и Михаил Жуков. Указом Президиума Верховного Совета СССР Петру Харитонову, Степану Здоровцеву и Михаилу Жукову было присвоено звание Героя Советского Союза. Это были первые герои Великой Отечественной войны.

29 (17) июня 1888 г. Родился В. П. Ветчинкин — выдающийся деятель советской авиационной науки. Ветчинкин был одним из талантливейших учеников отечественной русской авиации Н. Е. Жуковского. На основе созданной Н. Е. Жуковским авиационной науки он всю свою жизнь занимался исследовавшими динамику полета самолета и его прочности. В. П. Ветчинкин был профессором, доктором технических наук, лауреатом Сталинской премии, заслуженным деятелем науки и техники, действительным членом Академии артиллерийских наук.

Июнь 1918 г. Вышел первый номер авиационного журнала «Вестник Воздушного Флота», созданного по указанию В. И. Ленина.

Июнь 1919 г. Товарищ И. В. Сталин широко использует авиацию в наступлении против белогвардейцев и интервентов. По его приказанию совершаются полеты в тыл врага с агитационной целью.



Русский многомоторный бомбардировщик «Илья Муромец»



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия авиации

ГОД ИЗДАНИЯ 2-й

№ 6

ИЮНЬ 1951 г.

К НОВЫМ ДОСТИЖЕНИЯМ АВИАЦИОННОГО СПОРТА

НАША СТРАНА — РОДИНА авиационного спорта. Первые летные состязания были организованы в России за много лет до того, как они стали проводиться в других странах. Однако настоящее развитие авиационный спорт в нашей стране получил лишь после победы Великого Октября. О росте могущества нашей авиации постоянно заботилась и заботится мудрая партия большевиков. Вожди народа — В. И. Ленин и Н. В. Сталин — явились инициаторами организации аэроклубов, ставших подлинными центрами авиационного спорта и пропаганды авиационных знаний. Партия и правительство, лично товарищ Сталин всегда проявляли и проявляют отеческое внимание к работе аэроклубов, к деятельности спортсменов-любителей.

За короткий срок наши авиационные спортсмены отважно штурмуя воздушные просторы, завоевали немало мировых рекордов, прославили нашу страну прекрасными достижениями. Советский парашютный спорт, планеризм, парашютизм, авиационизм — самые передовые в мире. Наши летчики-спортсмены являются обладателями абсолютного первенства мировых рекордов скорости, дальности продолжительности полетов на спортивных самолетах и планерах.

Одной из особенностей советского авиационного спорта является его массовость. Планеризм, парашютизм, авиамоделизм, полеты на спортивных самолетах привлекают множество советских граждан, и это вернейший, самый прочный залог будущих успехов авиационного спорта в нашей стране. Взять, к примеру, спортивный сезон 1950 года. Известно, что он ознаменовался рядом выдающихся достижений. За несколько месяцев раз превышались существующие рекорды, устанавливались новые. Выдающихся результатов достигли летчики Марков, Форостенко, Волков, Коняева, Калинин, Никифоров и многие другие. Им удалось значитель-

но обновить сетку всесоюзных рекордов. Успехи этих товарищей — совершенно закономерное явление. Только страна, где авиационный спорт приобрел подлинно массовый, всенародный характер, может одерживать и будет впредь одерживать новые и новые победы в завоевании воздушных пространств. Такой страной является наша Советская Родина.

Победы наших авиационных спортсменов радуют всех советских людей. Эти победы — одно из многочисленных проявлений творческой активности, деятельности, инициативы и многих других благородных качеств, столь свойственных нашему народу. Именно поэтому так нетерпимы недостатки, которые, к сожалению, еще имеют место в области развития авиационного спорта.

Самым серьезным недостатком является то, что состояние массовой авиационно-спортивной работы пока еще не соответствует задачам, поставленным перед организациями Досава большевистской партией и Советским правительством. В ряде организаций авиационный спорт не получил массового распространения. Несмотря на наличие достаточной авиационно-материальной базы, работа по подготовке авиационных спортсменов-разрядников и мастеров авиационного спорта оставляет желать лучшего. Недостаточно организовано, без надлежащей тренировки проводятся авиационно-спортивные соревнования.

Особенно большие пробелы наблюдаются в пропаганде и развитии авиамоделизма. Советский авиамоделизм является ведущим в мире. Но это не дает никаких поводов для самоуспокоения. А между тем, оно кое-где наблюдается. Организации Досава в Эстонской и Армянской ССР, в Костромской и Пензенской областях по непонятным причинам вообще забыли авиамоделизм: они не пропагандируют этот вид спорта, не поддерживают инициативы спортсменов, не занимаются подготовкой инструкторов. Отор...

и плохо обобщающая опыт местных лабораторий и кружков, не ставшая творческим центром научно-технической мысли советского авиамоделизма.

Нельзя также пройти мимо того, что еще далеко не все аэроклубы сумели возглавить авиационно-спортивную работу. Некоторые из них недостаточно энергично ведут массовую разъяснительную работу по пропаганде авиационных знаний, не проявляют должной инициативы, мало привлекают советскую молодежь к авиационному спорту. Следствием этого является то, что в ряде аэроклубов актив авиационных спортсменов невелик.

Эти недостатки могут и должны быть устранены!

Во всей своей работе, направленной на дальнейшее развертывание авиационного спорта, комитеты и аэроклубы Досава обязаны руководствоваться историческим постановлением ЦК ВКП(б) от 27 декабря 1948 года. Это постановление — ярчайшее свидетельство сталинской заботы о массовом развитии физической культуры и спорта в нашей стране. В нем дана программа борьбы за новые достижения советского спорта, в том числе и авиационного.

Претворяя в жизнь решение ЦК большевистской партии, комитеты Досава, аэроклубы должны считать одной из основных своих задач всемерное развитие самолетного, планерного, парашютного спорта и авиамоделизма. Для этого, прежде всего, необходимо по-настоящему наладить массовую, деятельную пропаганду авиационных знаний среди широчайших масс молодежи.

Советская молодежь — жизнерадостная, пытливая, любознательная, живо интересуется авиационными знаниями, горячо любит авиационный спорт. Наша молодежь хорошо знает, что авиационный спорт открывает необъятные перспективы творческого роста и совершенствования. Взять, к примеру, авиамоделизм. Занятия этим увлекательным делом позволяют проникнуть в тайны такой, например, сложной науки, как аэродинамика, познать принципы полета тел тяжелее воздуха, основные теоретические положения, лежащие в основе конструирования и создания настоящих летательных машин. А планеризм! Планер позволяет приобрести и накопить практические навыки в умении пилотировать летательные аппараты. Прекрасной школой мужества, бесстрашия является парашютизм. И, наконец, полеты на спортивных самолетах дают полную возможность ощутить себя полноправным хозяином неба.

Тысячи юношей и девушек обнаруживают страстное стремление овладеть авиационным спортом. Поддержать и развить это благородное желание молодежи — почетная задача наших комитетов Досава, аэроклубов. Необходимо отрешиться от формального, узкопрофессионального подхода к воспитанию спортсменов-авиаторов, надо привлекать к участию в спортивной работе и особенно в соревнованиях, как можно более широкий круг людей.

Возможности для творческого роста авиационных спортивных кадров у нас поистине неограниченные. Партия и правительство проявляют неослабную заботу о материально-техническом оснащении наших аэроклубов, всемерно поощряют занятия авиационным делом. В то время, как в США, Англии,

Франции и многих других капиталистических странах за обучение с членов аэроклубов взимается значительная плата, в нашей стране учеба в аэроклубах проводится бесплатно.

Замечательным стимулом для достижения новых спортивных успехов является решение о введении всех видов авиационного спорта в единую спортивную классификацию Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта при Совете Министров СССР. Наши спортсмены получили право бороться за звание чемпионов СССР, мастеров спорта, за спортивные разряды. Важно поэтому, чтобы каждый молодой патриот ясно представлял, какие богатые возможности творческого совершенствования открывает перед ним авиационный спорт. Необходимо организовать на всех больших промышленных предприятиях и в укрупненных колхозах планерные и парашютные кружки, поручить руководство ими опытным и инициативным инструкторам-общественникам. Аэроклубы должны постоянно интересоваться деятельностью этих кружков и помогать им в работе. Методические указания, консультации, прикрепление к кружкам инструкторов-общественников — эта задача посылна любому аэроклубу.

Аэроклубы обязаны стать настоящими, инициативными центрами авиационно-спортивной работы. Их прямой долг — увеличивать число спортсменов-авиаторов. Надо уметь, вдумчиво готовить кадры инструкторов, людей, способных стать организаторами будущих успехов нашего авиационно-спортивного движения.

Большое внимание следует уделить авиамоделизму — этой первоначальной школе авиаторов, авиаконструкторов. Сейчас, в летний период, являющийся самой благоприятной порой для занятий авиационным спортом, нужно в первую очередь организовать пропаганду авиамоделизма в пионерских лагерях. Важно не пускать эту работу на самотек, а постоянно следить за ней, направлять ее, оказывать практическую помощь авиамоделистам, снабжая их материалами, чертежами.

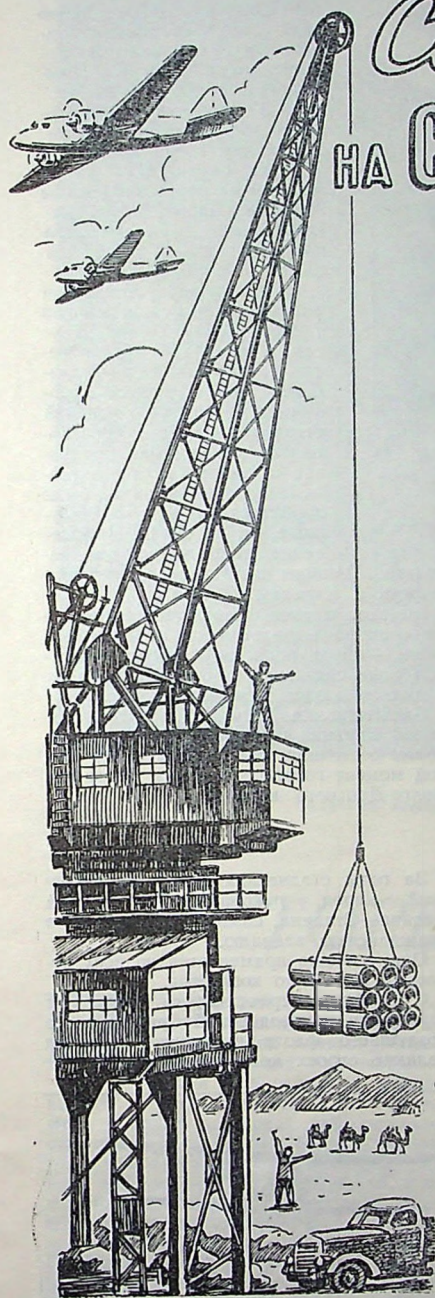
Достижения спортсменов-авиаторов проходят серьезную проверку на авиационных состязаниях, которые в нашей стране проводятся регулярно и каждый раз вызывают живейший интерес советской общественности. Задача руководителей соревнований — образцово подготовить состязания спортсменов, обеспечить четкую работу судейского аппарата, проявить чуткость и внимательность к спортсменам, создать все условия для завоевания новых успехов, новых рекордов.

Наши спортсмены-авиаторы, пламенные патриоты Родины, снискали себе всеобщую любовь и признательность. Их успехи — олицетворение величия и высокого морально-политического духа нашего народа, победоносно создающего под руководством великого Сталина величественное здание коммунизма.

Всемерно, не жалея сил, развивать авиационный спорт, добиваться, чтобы он нашел распространение во всех уголках нашей Советской Родины — это почетная и благородная задача.

К новым достижениям массового советского авиационного спорта!

Самолеты летят на СТРОЙКИ КОММУНИЗМА



Н. АРТАМОНОВ

томобили «ЗИС-150», сборно-разборные автоматизированные бетонные заводы, универсальные пятитонные автогрузчики, высоковольтные трансформаторы, электродвигатели. Трудящиеся Урала и Украины поставляют бульдозеры, скреперы, башенные краны, землесосы, мощные землеройные машины — экскаваторы. Ленинградцы оснащают стройки различным оборудованием и электроаппаратурой. Важные заказы выполняет промышленность Сталинграда, Куйбышева, Казани, Горького, Риги, Воронежа.

Отовсюду в адрес новостроек на Волге, Украине и в Туркмении поступает много цемента, кирпича и других необходимых строительных материалов.

Как доставляются эти грузы к месту назначения?

День и ночь по водным магистралям нашей страны плывут грузовые пароходы, самоходные баржи, большегрузные плоты; с грохотом проносятся по «зеленой улице» железных дорог тяжелые эшелоны, ведомые лучшими стахановцами-машинистами...

От речников и железнодорожников не отстают пилоты Гражданского воздушного флота.

Высоко в безоблачном голубом небе летит двухмоторный транспортный самолет. Им управляет один из лучших летчиков Ленинградского аэропорта Герой Советского Союза Н. Мусинский. Он держит курс на Сталинград. На борту самолета — срочный груз для Волго-Донского судоходного канала: станки, инструменты, электрооборудование — продукция ленинградских предприятий.

— В коллективе нашего аэропорта, — рассказал тов. Мусинский, — широко развернулось социалистическое соревнование за образцовое обслуживание великих строек коммунизма. Право вести машины в Куйбышев и Сталинград получают лишь лучшие наши экипажи. Так, например, экипаж самолета Константина Лунева успешно совершил уже несколько рейсов на Волгодонстрой. Он доставил грузы досрочно, сэкономив при этом много горючего.

Ежедневно в разных концах нашей необъятной Родины — Москве, Ленинграде, Киеве, Риге, Свердловске, Ростове-на-Дону и в других крупных городах — в воздух поднимаются сотни грузовых и пассажирских воздушных кораблей. Многие из них держат курс к местам великих строек...

Строители Сталинградской ГЭС и Волго-Донского канала читают центральные газеты и журналы через 5—6 часов после их выхода в свет. Самолеты обеспечивают немедленную доставку

на строительные участки Сталинград-гидростроя и Волгодонстроя всей авиации, пришедшей из Москвы.

Пилоты Украинского управления Гражданского воздушного флота с огромным патриотическим подъемом перевозят срочные грузы для великих строек коммунизма на Волге и Днестре. Большое оживление царит в эти дни на воздушных линиях. Особенно отличились летчики Плахов, Звягильский, Подшивалин, Полупанов. Они доставили на трассу Южно-Украинского канала несколько изыскательских отрядов, значительное количество бурового инструмента. Из Сталина на строительство Каховской ГЭС перевезена по воздуху большая партия металлической арматуры.

Небольшой хутор, раскинувшийся на берегу тихого Дона, совсем недавно был малоприметным степным поселком. Сейчас здесь находится центр строительства Цимлянского гидроузла. Жизнь в поселке бьет ключом; в нем построены новые заводы, школы, клубы, открыты амбулатории, магазины, различные мастерские. Ежедневно в хутор прибывают самолеты. Они привозят людей, почту, различное оборудование.

Созданы перевалочные базы Главного Туркменского канала. На эти базы непрерывно поступают грузы — строительные материалы, машины, оборудование. Они доставляются сюда пароходами, поездами, самолетами.

На 1 000-километровой трассе Главного Туркменского канала сейчас трудятся десятки изыскательских экспедиций гидрогеологов, топографов, строителей, лесоводов, ботаников, географов. Они внимательно изучают русло древнего Узоя и прилегающих к нему районов, исследуют источники водоснабжения, ищут местные материалы, необходимые для строительства жилых зданий и подсобных предприятий.

Надо также определить места будущих гидротехнических сооружений, отводных оросительных и обводнительных каналов...

Во всей этой грандиозной работе деятельное участие принимает гражданская авиация.

Многие отряды специалистов, самые совершенные приборы и инструменты доставлены на трассу по воздуху.

Как известно, трасса Главного Туркменского канала Аму-Дарья — Красноводск пересекает пустынные районы Кара-Кумов. Чтобы защитить будущие гидротехнические сооружения, города и поселки от знойных ветров и пылевых бурь пустыни, необходимо произвести лесные насаждения, а также закрепить

СТРОЙКИ коммунизма — всенародное дело!

В сооружении крупнейших в мире гидроэлектростанций, судоходных и оросительных каналов на Волге, Днестре, Аму-Дарье, Дону принимают активное участие миллионы советских людей: рабочие, колхозники, деятели науки и техники.

Столица нашей Родины Москва шлет строителям гидроэлектростанций и каналов металл, первоклассные грузовые ав-

ные «кочующих» песков на площади около 500 тысяч гектаров.

К облесению и закреплению песков уже приступлено. По обеим сторонам Главного Туркменского канала, его оросительных и обводнительных систем, по границам существующих оазисов Ташаузской области и Кара-Калпакской АССР, вокруг промышленных центров и населенных пунктов создаются мощные защитные лесные заслоны из древесно-кустарниковых пород, способных развиваться без всякого полива.

Для посева леса в Кара-Кумах сейчас в широких масштабах применяется авиация. В нынешнем году семенами черного саксаула с самолетов будет засеяна площадь в 15 тысяч гектаров. Аэросев семян этой быстрорастущей древесно-кустарниковой породы, имеющей сильно развитую и глубокую корневую систему, проводится усовершенствованными методами. К середине мая близ Таша-Таша саксаулом было засеяно около 5 000 гектаров песков.

Кстати сказать, десятки тысяч саженцев, которые нынешней весной посажены в районах великих сталинских строек, перевезены по воздуху пилотами ГВФ.

Управление Волго-Донского судоходного канала разместились в городе Калаче. Это тот самый Калач-Донской, в районе которого зимой 1942—1943 годов доблестные советские воины окружили и разгромили полчища немецко-фашистских захватчиков.

Небольшой аэродром Волгодонстроя напоминает полевую посадочную площадку. Несколько в стороне от площадки стоит небольшой дом. В этом одноэтажном деревянном домике живут пилоты и авиамеханики; дощатый навес,



Летчики авиазвена Волгодонстроя (слева направо): И. М. Куксань, М. Е. Павленко и командир звена А. А. Моргун обсуждают задачу на очередной вылет.

Фото А. Бороан.

построенный рядом с домиком, предназначен для стоянки самолетов.

...Навстречу нам выходит человек среднего роста, с широким открытым лицом и глубокими умными глазами.

Это командир авиазвена Волгодонстроя, питомец одного из аэроклубов нашей страны, Александр Артемович Моргун.

В дни сражений с гитлеровцами он совершил сотни вылетов в тыл врага: сбрасывал на оккупированную фашистами территорию бесстрашных советских десантников, доставлял народным мстителям-партизанам боеприпасы, снаряжение, продовольствие, вывозил с линии фронта раненых защитников Родины.

Ныне летчик первого класса А. А. Моргун, уже давно завершивший налет одного миллиона километров, вместе со своими товарищами Иваном Куксань и Михаилом Павленко участвует в сооружении грандиозного судоходного канала. На По-2 пилоты доставляют аварийные запасные части, перевозят почту, вылетают с врачом к больным по сроч-

ным вызовам. Их хорошо знают во всех семи строительных районах Волго-Донского канала, на Цимлянском гидроузле.

— В прошлом году, — говорит тов. Моргун, — летчики нашего звена провели в воздухе около двух тысяч часов. Мы перевезли свыше 850 пассажиров, почти десять тысяч килограммов почты и груза. А нынешней зимой был такой случай...

И Александр Артемович рассказывает о том, как он и Иван Михайлович Куксань спасли группу связистов, застигнутых разгулявшимся многодневным бурным в открытой донской степи. К людям, оказавшимся в беде, без продуктов питания, почти без теплой одежды, нельзя было пробиться ни на автомашине, ни на санях. На спасение их вылетели два самолета. Машины пилотировали летчики Моргун и Куксань.

Высокое летное мастерство помогло им отлично выполнить труднейшее задание — обнаружить в открытом снежном поле связистов, произвести посадку и оказать людям первую помощь...

Авиамеханики Петр Заболотнев и Николай Варакин содержат По-2 в образцовом состоянии; самолеты у них в любой момент готовы к полетам по трассе Волго-Донского канала.

За годы сталинских пятилеток советский народ, руководимый партией Ленина—Сталина, создал первоклассную гражданскую авиацию.

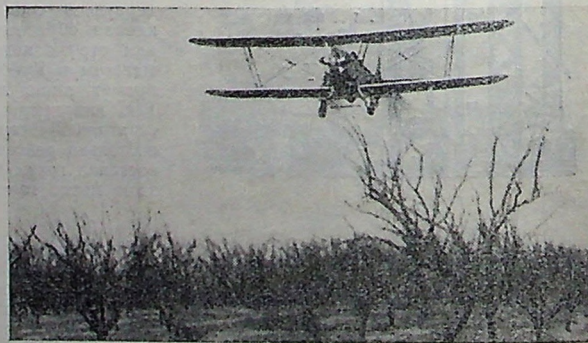
Она успешно применяется во всех отраслях народного хозяйства.

С особым патристическим подъемом труженики подразделений Гражданского воздушного флота выполняют задания великих строек коммунизма.



Азербайджанская ССР. Директор зерносовхоза имени Орджикидзе А. А. Аскеров (слева) и командир авиационного звена М. П. Долгов просматривают маршрут самолетов, с которых производится подкормка посевов.

Фотохроника ТАСС.



Николаевская область. В винсовхозе «Зеленый гай» Херсонского винтреста широко применяется опрыскивание плодовых садов соляровым маслом, медным купоросом и бордосской жидкостью. На снимке: опрыскивание плодового сада с самолета.

Фотохроника ТАСС.



Алексей Максимович Горький среди летчиков на аэродроме 1 Мая 1931 г.

ГОРЬКИЙ И ЛЕТЧИКИ

ПЛАМЕННЫЙ ПАТРИОТ Советской Родины гениальный художник слова Алексей Максимович Горький крепчайшими нитями был связан с жизнью нашего социалистического государства. Ведь в нашей советской действительности нашло свое ярчайшее воплощение то, о чем мечтал великий писатель-гуманист еще задолго до Октября, то, к чему призывали, за что боролись герои его произведений. «Меня сегодня назвали счастливым человеком, — говорил Горький, выступая на торжественном заседании пленума Тбилисского Совета 27 июня 1928 года. — Это правильно, перед вами действительно счастливый человек, в жизни которого осуществились лучшие его мечтания, лучшие его надежды».

В своих художественных произведениях, публицистических очерках, письмах, статьях писатель прославлял радостный мирный труд на свободной земле, воспевал советских людей, вдохновенных строителей коммунистического общества. Залог величайших успехов нашего государства он видел в мудрой политике коммунистической партии и Советского правительства, в том, что

народы, населяющие Советский Союз, ведет верный соратник и продолжатель дела Ленина — товарищ Сталин.

С чувством огромной гордости отзывался Горький о войнах Советской Армии и, в частности, о советских летчиках. Он часто бывал у них в гостях. Так, например, объектив фотоаппарата запечатлел великого писателя в кругу авиаторов на аэродроме 1 мая 1931 года. Это была теплая, волнующая встреча. С большим интересом расспрашивал Горький авиаторов об их славных делах, вникал в их жизнь, радовался их достижениям. «Может ли нас кто победить, — сказал Горький, обращаясь к летчикам. — Вы передовой отряд — армия, а армия это народ, а народ непобедим».

Горький был настоящим друг воинов, чуткий и отзывчивый, видевший в Советской Армии не только боевую, но и культурную силу. Недаром в своих статьях «О Красной Армии», «Ураган, старый мир разрушающий», «О солдатских идеях», в письме к авторам «Библиотеки рассказов о гражданской войне» писатель с гордостью говорил о том, что воины Советской Армии являются доблестными защитниками своей страны,

и в то же время они — строители новой жизни, носители самой передовой культуры.

Горький постоянно переписывался с командирами и бойцами, давал советы воинам-писателям, редактировал их рукописи. Отваге и мужеству воинов Советской Армии писатель посвятил свои «Рассказы о героях». В действующих лицах этих рассказов воплощены лучшие черты доблестных защитников социалистического Отечества.

Многие советские воины, и в том числе летчики, воспитывались на произведениях великого писателя. Были и такие, которым Горький лично помог найти свое жизненное призвание, стать авиаторами.

Очень характерен в этом отношении случай, произошедший во время приезда Алексея Максимовича в Харьков летом 1928 года.

От имени харьковских пионеров великого писателя приветствовал ученик 34-й школы Толя Нефедов. И такими искренними, такими взволнованными были его слова, так вдохновенно горели его глаза, что Горький привлек к себе мальчика, обнял, поцеловал его, стал задавать ему вопросы. Сохранилась фо-

тография (она опубликована на обложке 14-го номера журнала «Октябрьские вихри» за 1928 год), на которой зафиксирован этот трогательный момент. В левой руке Горький держит шляпу, а правой ласково обнял мальчика и прижал его к себе.

Все время, пока писатель находился в Харькове, Толя Нефедов был вместе с ним. Мальчик поведал Алексею Максимовичу о своей сокровенной мечте — стать летчиком, соколом взвиться в голубое небо, на крыльях пронести славу своего Отечества. Горький одобрил стремление Толи, сказал, что нашей Родине нужны храбрые, мужественные люди, и что сталинские соколы являются гордостью советского народа.

Беседы с великим писателем определили весь дальнейший жизненный путь Толи Нефедова. Намерение стать летчиком стало бесповоротным. Снова и снова перечитывал мальчик произведения гениального писателя. В них он находил ответы на волнующие его вопросы, у героев Горького учился он упорству, настойчивости в достижении поставленной цели.

«Читал книгу «Мать» и плакал, — записывал он в своем дневнике. — Нравится мне образ Павла Власова, который смело идет в бой против врагов».

Большое впечатление произвел на Толю Нефедова рассказ Горького «Старуха Изергиль». В этом рассказе были слова, которые на всю жизнь врезались в память, стали девизом: «Когда человек любит подвиги, он всегда сумеет их сделать и найдет, где это можно. В жизни... всегда есть место подвигам».

«В жизни... всегда есть место подвигам»... Что означают эти крылатые слова Анатолий Иванович Нефедов узнал, присматриваясь к жизни и делам своих сверстников, всех советских людей — активных участников социалистического строительства. И сам Нефедов упорно, настойчиво, преодолевая все преграды, шел к намеченной цели. Он осуществил свою мечту, сдержал обещание, данное Алексею Максимовичу. Он стал летчиком, крылатым сыном советского народа.

Призыв к подвигу с особой силой звучал в ушах летчика-истребителя Нефедова в годы Великой Отечественной войны, когда он в жестоких воздушных схватках с врагом отстаивал честь и независимость своей социалистической Родины. Советская Армия воспитала в нем замечательные качества воина-патриота. И эти качества проявились во всем — и в отваге, с которой Анатолий Нефедов вступал в бой с фашистами, и в том чувстве взаимной выручки, которое побуждало летчика после напряженного боевого дня вылететь на учебном самолете на поле боя и спасти раненых товарищей.

Анатолий Нефедов на собственном примере доказал правду горьковских слов о том, что, если человек любит подвиги, он всегда сумеет их сделать и найдет, где это можно. Великую Отечественную войну он закончил Героем

Советского Союза, прославленным летчиком. И в этом, как он сам признает, немалую роль сыграли горьковские произведения, чуткость и отзывчивость великого писателя, инженера человеческих душ.

Таков лишь один пример непосредственного влияния Горького на формирование характера советского человека, советского летчика. А сколько подобных примеров хранится в памяти лиц, имевших счастье лично общаться с великим писателем нашего народа!

До конца своих дней Горький был активным участником строительства коммунизма. Великий гуманист, он с необыкновенной энергией боролся за мир, против поджигателей войны. Но если, — говорил он, — «...вспыхнет война против того класса, силами которого я живу и работаю, — я тоже пойду рядовым бойцом в его армию. Пойду... потому, что великое справедливое дело рабочего класса Союза Советов — это мое законное дело, мой долг».

А. М. Горький не дожидаясь Великой Отечественной войны. Он умер 18 июня 1936 года, 15 лет назад. Но и после своей смерти он оставался страшен врагам Советского Союза. «Горький, — писал Ем. Ярославский, — и сегодня с нами в этой Великой Отечественной войне советского народа против гитлеровской Германии. Его великие творения бессмертны. Сегодня они взяты на вооружение Красной Армии».

То, что это действительно так, свидетельствуют многочисленные факты из боевой жизни советских воинов и в том числе летчиков. Произведения Горького, зовущие к подвигу, воспитывающие отвагу, мужество, презрение к смерти, были любимыми книгами наших авиаторов. «Если враг не сдается, — его уничтожают», — учил великий пролетарский писатель, и эти слова воины Советской Армии последовательно претворяли в жизнь.

Когда одна авиационная газета решила рассказать о боевых буднях советских летчиков, она озаглавила эти рассказы — «Песня о соколах!» Аналогия со знаменитым горьковским произведением здесь не случайна. Это была действительно торжественная «песнь» о легендарной отваге крылатых сынов советского народа, смело смотревших смерти в глаза, жизни своей не щадивших в жестоких боях за свободу Отчизны.

«Я знаю счастье, я видел небо», — так назывался рассказ авиатора сержанта В. Баранова. В нем говорилось о первой победе в воздушном бою. «Врагу навстречу взлетел я смело», — рассказывал летчик-истребитель старший лейтенант А. Шаров. «Бессмертью храбрых поем мы славу» — такова основная мысль рассказа полптрука К. Соболева. Все эти рассказы объединяла одна идея — благородная идея самоотверженного служения социалистической Родине, страстное, горьковское прославление подвига, как выражения лучших, возвышенных черт характера человека.

Другая авиационная газета. И снова — те же мотивы горьковской «Песни о соколах». Молодой поэт лейтенант Казарцев в стихотворении «Ягуар и сокол» рассказывает о подвиге, совершенном его боевым другом летчиком А. Лукьяновым. Подобно вору, краслся фашистский бомбардировщик к мирному советскому городу. Самолет врага выкрашен в цвет ягуара — хищного зверя. Да, это действительно хищник, трусливый, когда приходится иметь дело с сильным, пагиль и кровожадный перед беззащитным.

Навстречу фашисту гордо и смело взлетел «сокол наш Лукьянов». Бесстрашно устремился он на врага. Неприятельский самолет пустился наутек, преследуемый отважным сталинским соколом. Но вот у Лукьянова кончились боеприпасы. Дерзкая мысль родилась у него в голове:

*Патронов нет. Он будет бить тараном.
Бросок — и треск по крыльям и хвосту.
Так рубанул без промаха Лукьянов
Стальным винтом по черному кресту.*

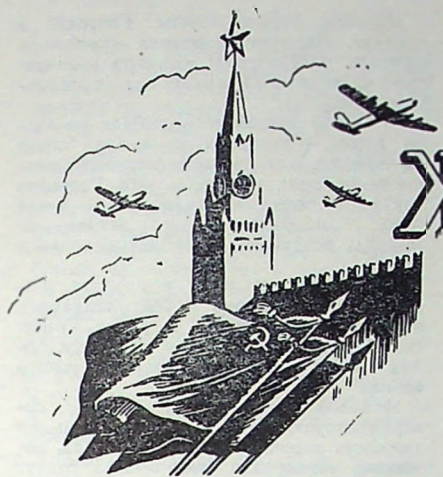
Некоторое несовершенство в отделке стиха, порожденное неопытностью молодого поэта, возмещается большой искренностью выраженного чувства, свежестью и непосредственностью восприятия. Подлинный героизм, соколиная удалость наших летчиков и в том числе истребителя Лукьянова, которому впоследствии было присвоено звание Героя Советского Союза, — вот что легло в основу стихотворения. И эта мысль роднит его с горьковской «Песней о соколах».

Примеров, когда горьковское слово вдохновляло наших летчиков на подвиги, можно привести множество. Когда в 1942 году на фронт уезжали авиаторы Евдокия Никулина и Серафима Амосова, их подруга Антонина Хохлова в письме к летчикам напомнила оценку, которую дал товарищ И. В. Сталин сказке Горького «Девушка и смерть». Великий вождь советского народа написал на экземпляре книги: «Эта штука сильнее, чем «Фауст» Гете (любовь побеждает смерть)». Оружейница Антонина Хохлова призывала своих подруг во имя любви к Родине побеждать черные силы смерти, беспощадно разить врага.

Этот призыв был услышан. Никулина и Амосова сражались с фашистами так, как требовал воинский долг, как велела им безграничная любовь к Родине. Евдокия Никулина удостоилась высокого звания Героя Советского Союза, закончила войну гвардией майором. Несколькими боевыми орденами была награждена Серафима Амосова.

Образ гениального писателя, великого борева революционер Алексея Максимовича Горького жив в сердцах наших авиаторов. Его вдохновенные произведения воспитывают в советских людях благородные, возвышенные качества — безграничную любовь к Родине, к милой партии Ленина — Сталина, стремление всю свою энергию, все силы отдать делу строительства коммунизма.

М. Берестов.



ЖИЗНЬ ЗА РОДИНУ

Если будет нужно, за Родину отдадим свою жизнь.

Н. Гастелло.

ИЮньское солнце заливает лучами колхозные поля белорусской деревни Декшняны, что раскинулась у шоссе в каких-нибудь трех километрах от местечка Радошковичи. Созревает пшеница. Тянутся к солнцу окаймленные желтой бахромой головки подсолнухов. Над разноцветным ковром клевера, над цветами ромашки и ивана-да-марьи жужжат неугомонные пчелы. В небе вьется жаворонок, наполняя воздух безмятежной, волнующей трелью. Гудят тракторы, трудятся колхозники. А по широкой легкой шоссе, мимо задумчивых берез, мимо домов, возле которых крошечный мальчик манит к себе воркующих голубей, то и дело проносятся машины на Молодечно и Минск, в разные населенные пункты цветущей белорусской земли. Все здесь дышит миром и созидательным трудом. И только указатель у перекрестка дорог, да сохранившиеся кое-где воронки напоминают о событии, которое произошло здесь десять лет назад и которое своим величием потрясло мир. Недавно, близ деревни Декшняны, в нескольких метрах от шоссе, были извлечены из земли новые свидетели этого события: два обгорелых мотора дальнего бомбардировщика ДБ-3.

Суровые дни 1941 года. На рассвете 22 июня фашистские бандиты подло напали на нашу Родину. Самолеты с черной свастикой обрушили бомбы на мирные советские города. Используя внезапность нападения, враг вероломно лез в наши просторы. Зловещие танки со свастикой уже продвигались из Молодечно на Радошковичи, рвались к Минску.

В 4 часа утра 26 июня 1941 года над Молодечненским шоссе появилось звено краснозвездных двухмоторных бомбардировщиков. Одна мысль владели экипажами советских самолетов: во что бы то ни стало уничтожить врага. Не обращая внимания на ожесточенный огонь вражеских зениток, бомбардировщики заходят на цель. Вот они сбрасывают смертоносный груз на фашистские танки. Взлетают в воздух земля, обломки техники, клочья вражеских тел. Клубы дыма и огня устилают шоссе.

Советские самолеты, расстреливая из пулеметов экипажи фашистских машин, стали отходить от цели, чтобы возвратиться на свою базу. И вдруг ведущий бомбардировщик вспыхнул ослепительным огнем. Летчик стал маневрировать, пытаясь сбить пламя. Безуспешно. Тогда бомбардировщик отделился от звена, развернулся на скопище вражеских машин и, как комета, ринулся на избранную цель. Раздался сокрушительный взрыв. Море бушующего пламени охватило шоссе, похоронив вместе с героическим экипажем краснозвездного самолета ненавистных врагов.

Об этом величайшем событии кратко сообщило миру Советское информационное:

«Героический подвиг совершил командир эскадрильи капитан Гастелло. Снаряд вражеской зенитки попал в бензиновый бак его самолета. Бесстрашный командир направил охваченный пламенем самолет на скопление автомашин и бензиновых цистерн противника. Десятки германских машин и цистерн взорвались вместе с самолетом героя».

Гастелло! Незабвенный, бесстрашный воздушный воин, славный сын Советской Родины! О нем, легендарном герое Великой Отечественной войны, народ слагает стихи и песни.

Кто такой Гастелло? На этот вопрос лучше всего ответить коротким, но все объясняющим словом — большевик. За Родину, за народное счастье, за огни коммунизма, которые ныне все ярче и ярче разгораются на великих сталинских стройках, пошел он на верную гибель. Направляя горящий самолет на скопление вражеской техники, большевик Гастелло видел эти огни и ради этого пожертвовал своей жизнью.

Чтобы лучше представить себе, как родились в сердце Николая Гастелло неукротимый дух, негнбемая воля к победе, соколиная удаль и беззаветная любовь к Родине, вдохновившая на величайший подвиг, нужно знать его короткую, но яркую жизнь. И рассказ о жизненном пути героя приведет нас из белорусского местечка Радошковичи в столицу Советской Родины Москву, в древний русский город Муром.

Была весна 1907 года. В Москве, на Красной Пресне, где еще свежи были следы революционных баррикадных боев, жила семья рабочего Франца Павловича Гастелло, уроженца Белоруссии. 6 мая, когда деревья уже оделись в молодой зеленый наряд и яблонь начали

выпускать белоснежные лепестки, жена Франца — Анастасия Семеновна — родила сына.

— Помощник! — радостно воскликнул Франц. — Назовем его Николаем!

Через три года семья Гастелло переехала с Красной Пресни в Сокольники. Франц Павлович поступил работать вагранщиком в железнодорожные мастерские Московско-Казанской железной дороги. День и ночь в дыму литейного цеха отец Гастелло плавил чугун, чтобы добыть семье хлеб. Возвращаясь из цеха домой, вагранщик рассказывал о тяжести своего труда, о кипящем чугуне, из которого отливают всевозможные литейные вещи, о жизни литейщиков. С недетской серьезностью вслушивался в рассказы отца маленький Николай. В сердце его рождалась гордость за этих трудолюбивых, обожженных пламенем людей, крепло желание так же, как и отец принадлежать к великому классу рабочих.

Восьми лет Николай поступил учиться в начальную школу в Сокольниках (ныне школа № 370 имени А. С. Пушкина). Здесь до сих пор преподает его первая учительница Евгения Сергеевна Таланникова. У нее научился Николай Гастелло читать и писать, от нее впервые узнал о тайнах окружавшего его необъятного мира.

В 1923 году Франца Павловича командировали работать на Муромский паровозо-ремонтный завод. Год спустя из Москвы к нему переехала вся семья. Николай сразу полюбил маленький Муром, город, который по народному преданию является родиной русского богатыря Ильи Муромца. Новый житель Муром был достойным потомком сказочного богатыря. В душе Николая Гастелло крепились стальная воля и мужество. Отец устроил его учиться на общеобразовательные курсы. Николай жадно впитывал в себя знания, запоем читал книги, скупал новинки литературы, завел себе библиотеку, в которой почетное место занимали произведения любимого писателя Максима Горького. Пытливый юноша кончает курсы первым учеником. Он горит желанием трудиться. Николай идет работать к отцу в литейный цех. Удивительно быстро он овладевает специальностью стерженщика, делает добротные формы для того, чтобы в них потом залили жидкий чугун, приготовленный его отцом.

Молодой рабочий Николай Гастелло принадлежал к поколению людей ново-

го, особого склада, чья сознательная жизнь началась после Великой Октябрьской социалистической революции, когда партия большевиков, родная советская власть сделали трудовой народ полноправным хозяином своей судьбы. Вместе со всем народом Николай Гастелло был активным строителем нового мира. В 1925 году юноша вступает в комсомол. Общественная работа занимает все его свободное время. Он становится пионервожатым в школе, где учился на общеобразовательных курсах, проводит с ребятами физкультурную работу, учит их играть в футбол, кататься на лыжах, коньках. Он ведет политическую работу среди заводской молодежи. Одновременно Николай осваивает еще одну производственную специальность: слесаря по ремонту в инструментальном цехе. У него действительно были золотые руки. Вдумчивый, талантливый советский молодой человек, он с любовью выполнял любую работу, которую ему поручали. И чего-чего не могли делать его ловкие руки. Тонкие, изящные вещи умел создавать Гастелло. Однажды он выточил из эбонита великолепную чернильницу, изображавшую земной шар и летящий через Северный полюс самолет своего любимого героя-летчика Валерия Чкалова.

Николай Гастелло проявлял незаурядные способности и в музыке. Отличный баянист, он любил играть и петь песни, окружив себя молодежью. В такие минуты его карие глаза еще более выделялись под густыми черными ресницами, а в крупных, выразительных чертах лица было столько сердечной теплоты и приветливости, что каждый из присутствующих не мог не подхватить припева песни.

Незабываемое событие произошло в жизни Гастелло в 1927 году. Его при-

няли кандидатом в члены великой партии большевиков, партии, которую выковали в пламени революционной борьбы самые величайшие люди на земле — Ленин и Сталин. Гастелло овладевает учением Ленина—Сталина, познает законы общественного развития. Плодотворная партийная учеба, марксистско-ленинская теория открывают перед молодым рабочим необъятные горизонты, озаряют немеркнущим светом его жизнь. Заместитель секретаря заводского комитета комсомола Николай Гастелло становится коммунистом-массовиком, страстным агитатором. Он несет правдивое большевистское слово не только в цехи своего завода, но и в муромские села.

В 1930 году семья Гастелло снова возвращается в Москву. Франц Павлович попрежнему плавит чугун, а Николай слесарничает на заводе имени 1-го Мая. Талантливый слесарь обратил на себя внимание. Его выдвигают на должность нормировщика.

Вскоре осуществляется заветная мечта Николая Гастелло, мечта, которая владела его помыслами еще в детстве, когда он, увидев впервые самолет, начал строить без посторонней помощи всевозможные авиационные модели, загромаждая ими все углы своей квартиры. В 1931 году Московский комитет ВКП(б) посылает в авиацию лучших сынов Родины. В их числе был направлен в авиационную школу и Николай Гастелло.

Партия не ошиблась в своем выборе. Николай Гастелло оказался способным учеником. Он овладевал авиационной специальностью с присущей ему вдумчивостью, упорством и серьезностью. Зная, что в авиации нет мелочей, Гастелло взыскательно относился к своей учебе, ревностно постигал сложную авиационную науку.

Наконец, первые полеты. Гастелло в воздухе. Лаконичная оценка скупого на похвалы инструктора: «Быстро ориентируется, мгновенно принимает правильные решения».

— Лихой истребитель выйдет из этого парня, — говорили в школе, глядя на ловкого, находчивого, упорного в достижении цели курсанта. Но Гастелло тянуло в тяжелую авиацию. Он хотел быть бомбардировщиком, летать на мощных воздушных кораблях и добился своего.

Выпускные экзамены коммунист Гастелло сдал отлично и был направлен в авиационную часть. В рядах Советской Армии окончательно сложился облик этого замечательного сталинского сокола.

Молодой летчик изо дня в день совершенствует свое мастерство. Командир тяжелого корабля, командир отряда, командир эскадрильи: так быстро растет Гастелло в результате этого совершенствования. Сложные учебно-боевые полеты при любой погоде, ночью, точность бомбометания — все это безупречно осваивает вчерашний слесарь. Он приобретает ценные командирские навыки, становится любимым наставником и воспитателем своих подчиненных.

Гастелло зорко следит за международной обстановкой, за происками врага, готовящего нападение на Советскую Родину. И в беседах с товарищами и на занятиях с подчиненными, он всегда напоминает об этой опасности, подчеркивает, что в бою мало одной храбрости, что у советского летчика мужество и бесстрашие должны сочетаться с высоким боевым мастерством.

Товарищи помнят Гастелло, как человека во всем показывающего пример, скромного, честного, мужественного, волевого, умеющего поднять дух, все-



Члены экипажа самолета капитана Н. Ф. Гастелло (слева направо): лейтенант Анатолий Бурденюк, лейтенант Григорий Скоробогатый и старший сержант Алексей Калинин.

дать веру в победу. Николай Гастелло не раз высказывал мысли своего любимого героя Павла Корчагина: «Самое дорогое у человека — это жизнь. Она дается ему один раз, и прожить ее надо так, чтобы не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы, чтобы не жег позор за подленькое и мелочное прошлое и чтобы, умирая, смог сказать: вся жизнь и все силы были отданы самому прекрасному в мире — борьбе за освобождение человечества».

Самому прекрасному в мире и посвятил свою жизнь Гастелло. Большевикская партия вела его вперед, закаляла его характер. Упорным трудом и учебой Николай Гастелло выработал в себе качества передового летчика советского воздушного флота, летчика чкаловской хватки.

Боевое крещение Николай Гастелло получил в Монголии, в районе реки Халхин-Гол. По ночам водил он тяжелые бомбардировщики в глубокие тылы японских самураев, громил коммуникации, базы и боевые колонны врага.

Только что затихли выстрелы на Халхин-Голе, а Николай Гастелло участвует уже в освободительном походе в Западную Белоруссию. Затем он на финском фронте с воздуха громит линию Маннергейма.

Николай Гастелло был пламенным патриотом своей великой Родины. Он глубоко верил в силы своего героического народа.

— Что бы ни ждало нас впереди, все пройдем и выдержим. Никакой буре нас не сломить, никакой силе не сдержат! — говорил он. — Если разразится война, если враг посмеет напасть на нашу священную землю, мы огненной стеной спалим его.

Беря за образец мужества и мастерства Валерия Чкалова, Гастелло учил своих подчиненных побеждать в бою с малыми потерями, уничтожать врага.

— Но если будет нужно, за Родину мы отдадим жизнь, — говорил Гастелло.

В первый же день Великой Отечественной войны Советского Союза с немецко-фашистскими захватчиками капитан Гастелло, командовавший эскадрией двухмоторных дальних бомбардировщиков, вступает в смертельную схватку с врагом. Утром 22 июня 1941 года по боевой тревоге он вылетел бомбить фашистские полчища. Несколько успешных боевых вылетов совершили самолеты эскадрильи. То же повторилось на другой день, на третий... 25 июня капитан сбив вражеский бомбардировщик. Было это так. Враг внезапно на бреющем полете появился над аэродромом, ведя сильный пулеметный огонь. Стремясь спасти эскадрилью, Гастелло вскопичил в свою машину на место стрелка, и с земли мгновенно расстрелял врага из пулемета. Экипаж сбитого бомбардировщика был взят в плен.

26-го июня произошло то, о чем сообщало Совинформбюро. За Родину потребовалось отдать жизнь, и советский патриот отдал ее. Вместе с Николаем Гастелло погиб его доблестный комсомольский экипаж: лейтенант Григорий Николаевич Скоробогатый, лейтенант Анатолий Акимович Бурденюк, старший сержант Алексей Александрович Кали-



Место, где капитан Гастелло совершил свой подвиг. Шоссе Молодечно-Радошковичи.

нин. Вонны-комсомольцы не пожелали выброситься на парашютах, они пошли на смерть вместе со своим героическим командиром.

Во имя Родины во имя жизни совершил великий советский патриот капитан Гастелло огненный таран. Ничего подобного не знал мир. Своим подвигом Гастелло открыл летопись беспримерного героизма советских людей в Отечественной войне. Его образ стал символом бесстрашия, воплощением замечательного качества советских людей — храбрости, отваги, незнания страха в борьбе, готовности биться вместе с народом против врагов нашей Родины.

Петр Харитонов, Степан Здоровцев, Виктор Талалихин, Анатолий Романов и многие другие сталинные соколы, каждый по своему повторили подвиг Гастелло. Огненный таран легендарного капитана послужил вдохновенным примером для Александра Матросова, когда он своим телом закрывал огневую точку противника, для Зои Космодемьянской, когда она шла на виселицу, для миллионов советских людей, отстаивавших честь и независимость своей Родины. Служивец Николая Гастелло, ныне дважды Герой Советского Союза Александр Молодчий, в июле 1941 года сделал такую запись: «Если мне суждено пасть в боях за Родину, я хотел бы встретить смертный час, как капитан Гастелло». Один из ближайших друзей бесстрашного капитана, Герой Советского Союза Федот Орлов в это же время писал: «Я держу штурвал, который передал мне из рук в руки капитан Гастелло!.. От летчика Гастелло не осталось на земле и пепла. Огнем своей яростной смерти он сжег скопище врагов и сам сгорел, разжигая огонь, которому светить в веках, греметь в торжественных песнях и сиять в детских сказках...»

* * *

В одной из московских квартир в Сокольниках живет семья Николая Гастелло. В просторной комнате у раскрытого окна сидит ветеран труда 76-летний Франц Павлович и смотрит, как

по улице с песней идут пионеры 370-й школы. Пионерский отряд школы носит имя его сына. В комнату вошла седая, но бодрая женщина, с простым русским лицом, изрезанным глубокими морщинами. Мать Гастелло. Двух богатейшей подарил она Родине. Младший ее сын, Виктор Францевич, коммунист-пограничник, командир батальона также пал смертью храбрых в боях под Ржевом.

Анастасия Семеновна только что ездила осматривать памятник-бюст Николая Гастелло. Образ героя запечатлел в бронзе народный художник Белоруссии, лауреат Сталинской премии З. И. Азгур. Один памятник будет установлен на месте гибели капитана, другой — в рабочем поселке г. Муром, на площади имени Гастелло. Неслышно вошла в комнату жена героя Анна Петровна. Вслед за ней появился атлетически сложенный 19-летний юноша. На широких плечах его — погоны Калининского Суворовского училища. Юноша только что окончил училище, приехал в Москву, чтобы сдать экзамены в Военно-Воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского. Это сын капитана Гастелло — Виктор.

Вся семья в сборе. На стене — два больших портрета погибших братьев Гастелло. И кажется, что оба брата, как прежде, присутствуют в родном семейном кругу.

В это время в Муроме, по улице Гастелло, Гурьбой идет молодежь в Дом-музей героя. В Муромском отряде пионеров имени Гастелло ребята поют песни о бессмертном подвиге своего земляка. На паровозо-строительном заводе комсомольцы собрались на заседание комитета комсомола. Впереди сидят члены молодежной бригады имени Гастелло, стахановцы-пятисотники. Секретарь комитета, открывая заседание, объявляет список присутствующих. И первым произносится имя Героя Советского Союза Николая Гастелло. Комсомольцы завода навечно занесли Гастелло в список членов Комитета ВЛКСМ.

Гастелло жив! Гастелло будет жить вечно!

В РАЗВИТИИ авиационной науки большая заслуга принадлежит выдающемуся советскому ученому Владимиру Петровичу Ветчинкину, ближайшему ученику и помощнику отца русской авиации профессора Н. Е. Жуковского.

Автор многочисленных научных трудов, В. П. Ветчинкин начал свою деятельность в тот период, когда Н. Е. Жуковский заложил прочные основы аэродинамики. Руководствуясь научными выводами своего гениального учителя, В. П. Ветчинкин разработал вопросы динамики полета и расчета самолета на прочность. Он составил и прочитал курсы лекций по этим ведущим авиационным дисциплинам. В то же время Ветчинкин был пионером в исследовании динамики реактивных самолетов.

Отеческое внимание большевистской партии, советского правительства и лично товарища Сталина к работам ученых, инженеров и летчиков вдохновляли В. П. Ветчинкина на великое служение социалистической Родине. Свой последний труд ученый посвятил созданию советской авиации, великому вождю народов И. В. Сталину.

В. П. Ветчинкин родился 29 июня 1888 г. в гор. Кутно. Окончив с золотой медалью Курскую гимназию, Владимир Петрович в 1907 г. поступает в Московское высшее техническое училище. Под руководством профессоров Н. Е. Жуковского, Е. А. Болотова, П. П. Лазарева и других в стенах училища складывается научное мировоззрение молодого человека.

В 1909 г. В. П. Ветчинкин решил посвятить свою деятельность новой области науки и техники — авиации. В то время профессор Н. Е. Жуковский начинает читать первый в мире систематизированный курс лекций по теории авиации, известный под названием «Теоретические основы воздухоплавания». С осени 1910 г. Владимир Петрович приступает к стенографированию и подготовке к печати этого знаменитого курса. «Теоретические основы воздухоплавания» были опубликованы в России в 1911—12 гг. и стали настольной книгой авиационных ученых, инженеров, конструкторов. Огромную работу по подготовке к печати замечательного наследия Н. Е. Жуковского В. П. Ветчинкин не прерывал до конца своей жизни, издав около 400 печатных листов произведений своего учителя.



Владимир Петрович Ветчинкин.

Одновременно В. П. Ветчинкин проводит глубокие научные исследования по теории винта. Основы вихревой теории винта были заложены Н. Е. Жуковским «Начиная с 1912 г. я и В. П. Ветчинкин», — писал Н. Е. Жуковский в третьем выпуске «Трудов авиационного расчетно-испытательного бюро» в 1918 г., — занимаемся теоретической и опытной обработкой вихревой теории гребного винта и напечатали по этому вопросу ряд статей. При этом В. П. Ветчинкин дал основанный на этой теории способ расчета гребных винтов и приложил его к конструированию пропеллеров, поставленных на аэропланы (винты типа НЕЖ) и давших результаты, согласные с теорией». С тех пор винт НЕЖ, на который Н. Е. Жуковский и В. П. Ветчинкин получили патент, устанавливался на многих русских и иностранных самолетах.

Тогда же В. П. Ветчинкин провел расчет вентиляторов для аэродинамических труб. Винты и вентиляторы типа НЕЖ были лучшими в мире. Эти вентиляторы давали скорость потока воздуха почти вдвое больше, чем иностранные вентиляторы.

В своих работах «Расчет гребного винта» (1913 г.) и «Об инвариантах Гребного винта» (1914 г.) В. П. Ветчинкин впервые изложил вихревую теорию для винтов с переменной циркуляцией, разработал метод поверочного расчета гребного винта и показал совпадение теории с опытом. В. П. Ветчинкин первым в истории науки поставил и полностью решил задачу о расчете гребного винта на прочность. Он выполнил около 30 проектов воздушных и водяных винтов, вентиляторов и ветряных двигателей, примененных для аэродинамических лабораторий, самолетов, аэросаней, катеров, лесовозов, глиссеров, подводных лодок.

Методы, которые на основе теории Жуковского были развиты Ветчинкиным в работах «Теория гребных винтов» (1926 г.), «Теория и расчет воздушного гребного винта» (1939 г.), стали общепринятыми в практике заводов и конструкторских бюро.

Из больших теоретических достижений молодого ученого особо надо отметить разработанную им в 1913 г. схему вихревой пелены, сбегавшей с задней кромки лопастей винта, которая нашла свое применение не только в теории гребных винтов, но и в теории крыла конечного размаха.

Наряду с научной деятельностью, В. П. Ветчинкин активно занимался пропагандой авиационных знаний. Будучи членом воздухоплавательного кружка, созданного при Московском высшем техническом училище в 1909 г., еще студентом, Ветчинкин, вместе со своими товарищами А. Н. Туполевым, А. А. Архангельским, Б. С. Стечкиным и другими, с энтузиазмом занимался постройкой планеров, вел экспериментальные работы в аэродинамических лабораториях. В 1912—13 гг. он выступает с докладами на II и III Всероссийских воздухоплавательных съездах в Москве и Петербурге. С осени 1914 г. Ветчинкин горячо берется за преподавание расчета самолетов и винтов на созданных по инициативе Н. Е. Жуковского теоретических курсах авиации.

1 февраля 1915 г. В. П. Ветчинкин блестяще заканчивает Московское высшее техническое училище. Он был первым русским инженером, получившим диплом по авиационной специальности. В ранний период развития авиации конструкторы не умели рассчитывать самолет на прочность. Из-за этого часто происходили поломки самолетов в воздухе и при посадке. В. П. Ветчинкин еще в 1914 г., выполняя дипломный проект многомоторного самолета, одновременно разрабатывает методы расчета самолета на прочность, увязывая их с

аэродинамикой и динамикой полета. Эта область знаний, по выражению самого ученого, стала его второй специальностью.

Н. Е. Жуковский и В. П. Ветчинкин организовали при МВТУ Авиационное расчетно-испытательное бюро. В задачи бюро, подробная программа которого была составлена В. П. Ветчинкиным и утверждена Н. Е. Жуковским, входили: разработка методов расчета самолетов — аэродинамического и на прочность, — летные испытания с целью определения нагрузок, действующих на самолет в полете и при посадке, расчет и проектирование винтов и другие важные проблемы самолетостроения. Это была первая в мире научно-исследовательская организация с таким направлением работ. Бюро возглавил Н. Е. Жуковский. Вопросами прочности самолета занялся В. П. Ветчинкин. А. Н. Туполев руководил разработкой методов аэродинамического расчета.

Авиационное расчетно-испытательное бюро сыграло исключительную роль в развитии отечественного самолетостроения. Под руководством В. П. Ветчинкина здесь был проведен расчет нескольких десятков различных самолетов, в том числе русской конструкции «Святогор» В. А. Слесарева, «КПИ-5» А. И. Касьяненко, «МБ-бис», «АНД-Е» и других. Именно тогда талантливый ученый выработал методику расчета расчалочного самолета. Им был успешно решен вопрос о работе лонжеронов на изгиб и сжатие, о затяжке расчалок, о расчете на прочность двухлонжеронного крыла и т. п.

В условиях царской России, когда всячески подавлялось все передовое, прогрессивное, Авиационное расчетно-испытательное бюро, естественно, не могло работать в полную мощь. Свои задачи ему приходилось ограничивать узкими рамками, и даже такое чрезвычайно важное дело, как испытание самолетов в воздухе, не удалось тогда организовать из-за отсутствия средств и поддержки. Только при советской власти стало возможным проводить такие испытания.

Профессором Н. Е. Жуковским и В. П. Ветчинкиным в 1918 г. создается «Летучая лаборатория», где проводятся многообразные летные эксперименты. В лаборатории впервые в мире была исследована динамическая прочность самолета в полете, определены нагрузки, действующие на самолет в воздухе и при посадке. Полученные в 1918 г. В. П. Ветчинкиным данные о максимальных нагрузках, действующих на самолет в криволинейном полете, были единственными в мире. Опубликованные в трудах «Летучей лаборатории» за 1918 г., они легли в основу первых норм прочности самолета, созданных в нашей стране. Только через несколько лет подробные исследования были проведены в Америке.

Продолжая заниматься вопросами расчета самолета на прочность, советский ученый первым разработал конструкцию и дал методы расчета жидкостно-воздушной амортизации.

Основы динамики полета, заложенные Н. Е. Жуковским были также успешно развиты его выдающимся учеником.

Систематическая работа на аэродроме, личные полеты, участие в планерных состязаниях — все это дало ученому много нового материала для его теоретических исследований. Появляется ряд его работ по динамике самолета. Так в 1927 г. он публикует свою знаменитую монографию «Динамика полетов», а через 6 лет — «Динамику самолета». Это были первые в мире научные труды, в которых полно и просто решался весь комплекс вопросов динамики полета. В те годы за рубежом теория динамики самолета не была разработана сколько-нибудь подробно. Правда и через 10 лет после выхода первой монографии советского ученого в иностранной авиационной науке мало что изменилось в этом отношении.

Подлинный ученый-новатор В. П. Ветчинкин никогда не останавливался на достигнутом. В 1935 г. он публикует оригинальные работы по динамике реактивного самолета и читает первый в мире курс лекций по этому вопросу. Так советский ученый пролагал новые пути в неисследованных областях. Своими работами он стремился принести как можно больше пользы советской авиационной промышленности, советской Родине.

Выдающийся ученый принимает горячее участие в развитии и других от-

раслей народного хозяйства. Над проблемой ветроиспользования он работал еще с 1914 г., создав идеальную теорию ветряка. Затем В. П. Ветчинкин применил формулы вихревой теории к расчету лопастей ветряка и к выбору наилучшего числа его оборотов.

В 1918—25 гг. В. П. Ветчинкин в сотрудничестве с А. Г. Уфимцевым проводит большую экспериментальную и теоретическую работу по созданию нового типа инерционного аккумулятора, который Н. Е. Жуковский назвал «изобретением исключительной государственной важности». Соединение конструкторского таланта Уфимцева и глубоких знаний Ветчинкина обеспечило успех в создании ветросиловых установок. В 1928 г. была построена ветроэлектростанция в Курске. В последующие годы под руководством В. П. Ветчинкина спроектирован еще ряд опытных ветростанций.

Деятельность профессора В. П. Ветчинкина была исключительно многообразна. Он занимался авиационной астрономией и астрономическими аэронавигационными приборами, различными вопросами механики и гидромеханики, баллистики, вычислительной математики и т. д. Стремясь найти простые и в то же время эффективные способы решения сложных задач, он разрабатывает новые методы приближенного и численного интегрирования обыкновенных дифференциальных уравнений, которые оказались значительно проще и точнее, чем распространенные ранее методы Тимоненко и Адамса.

Патриот нашей Родины, В. П. Ветчинкин пламенно выступал в защиту приоритета отечественной науки и техники от посягательств иностранцев. В 1918 г. на страницах журнала «Вестник Воздушного Флота» он разоблачил англичан Рута и Муфлея, бесовски пытавшихся присвоить себе изобретенный А. Г. Уфимцевым биротативный двигатель. В последующем ученый-патриот много писал о заслугах отца русской авиации Н. Е. Жуковского и С. А. Чаплыгина.

Прекрасный педагог и воспитатель, В. П. Ветчинкин вырастил немало авиационных ученых. Среди них известные стране В. С. Пышнов, С. В. Ильюшин, М. М. Громов, В. Ф. Болховитнов, А. В. Чесалов и многие другие. С особым увлечением Владимир Петрович работал с молодежью.

Его часто можно было видеть на планерных слетах и в аэроклубах.

Партия и правительство высоко оценили заслуги профессора В. П. Ветчинкина. В 1943 году ему присуждают Сталинскую премию за многолетние выдающиеся работы в области науки и техники. Правительство награждает ученого орденами и медалями Советского Союза, присваивает ему звание заслуженного деятеля науки и техники.

Владимир Петрович Ветчинкин умер 6 марта 1950 г. Советские люди всегда с благодарностью будут вспоминать этого выдающегося ученого, отдавшего свою жизнь беззаветному служению Родине, Сталинской авиации.

Р. Виноградов, В. Зайцев.



Ветряк Ветчинкина—Уфимцева, построенный в 1928 г. в г. Курске и безаварийно работающий до настоящего времени.

ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ВСТРЕТИМ НОВЫМИ УСПЕХАМИ

Сурхан-Дарьинский областной комитет Досава добился некоторых успехов в пропаганде авиации и распространении авиационных знаний. Только за последнее время создано 270 авиауголков и сотни кружков. Интересные выставки оборудованы в Доме культуры г. Термеза, в женском клубе, в кинотеатре «Экран», областном музее, а также во всех районных Домах культуры. Улучшилось руководство первичными организациями, в них широко развернулось социалистическое соревнование на более глубокое овладение авиационными знаниями.

Однако, в нашей работе еще до сих пор имеются существенные недостатки. В отдельных районах (например, в Байсунском) медленно растет число членов Общества, нерегулярно проводятся заседания комитетов, слабо развывается кружковая работа.

Перед организациями Досава нашей области стоят неотложные задачи: активизировать агитационно-пропагандистскую деятельность, повсеместно создать кружки минимума авиационных знаний. Все силы мы приложим к тому, чтобы встретить всенародный праздник—День Воздушного Флота СССР—новыми успехами в работе и учебе.

С. Ибрагимов,
председатель Сурхан-Дарьинского
Обкома Досава Узбекской ССР.



Воронеж. Чемпион области по прыжкам с парашютом В. С. Родин (слева) и инструктор аэроклуба П. М. Никонов укладывают парашют.

Фотохроника ТАСС.



Осуществленная мечта

Текст и фото А. ДЕНИСЕНКОВА

СДЕТСКИХ ЛЕТ мечтал Николай Горшков о воздушном спорте. В школе он занимался моделизмом, много читал о подвигах бесстрашных советских летчиков и успехах воздушных спортсменов. Особенно занимали внимание юного патриота сообщения об успехах советских парашютистов. Из газет он с гордостью узнал, что все мировые достижения по высотным, затычным и групповым прыжкам в дневных и ночных условиях принадлежат советским спортсменам, что наибольшее количество рекордов установили воспитанники аэроклубов Добровольного общества содействия авиации, членом которого является и он, Николай Горшков.

Юный активист Общества решил во что бы то ни стало изучить парашютное дело и стать спортсменом.

Осенью 1949 года, учась в 9 классе средней школы, Николай Горшков поступил в парашютную группу Владимирского областного аэроклуба. В течение зимы отлично изучив материальную часть парашюта, весной молодой курсант успешно выдержал испытания и получил звание парашютиста.

Однако, первые успехи не удовлетворили энергичного и любознательного активиста Общества. Свои знания он стал совершенствовать в спортивном отряде.

Поступив после окончания средней школы в художественно-ремесленное училище, Горшков создал здесь кружок парашютистов. Все члены кружка с огромным желанием приходили по вечерам на занятия, много читали, совершали со своим руководителем экскурсии в аэроклуб. В училище часто приходил инструктор Геннадий Кожин, обучавший в свое время Горшкова, и помогал ему готовиться к занятиям.

Учеба в кружке проходила успешно. Через несколько месяцев все кружковцы сдали зачеты по теоретическому курсу.

В теплый весенний день группа кружковцев прибыла на аэродром. Одним из первых в кабину самолета сел кружковец Майоров. Он хорошо совершил первый прыжок. Затем подошел к своему товарищу и воспитателю и заявил, что после учебы обязательно будет заниматься в спортивном отряде.

Недавно первая группа Николая Горшкова полностью закончила учебу. Многие из его воспитанников совершенствуют теперь свои знания в спортивном отряде клуба. А командир-общественник Николай Горшков продолжает обучать увлекательному парашютному спорту новые десятки членов Общества. Сейчас он создал парашютную группу на крупнейшем в городе предприятии—Владимирском тракторном заводе. Там уже проводятся регулярные занятия.

Вместе с тем молодой активист Общества неустанно совершенствует и свое спортивное мастерство. В воскресные дни он приезжает на клубный аэродром, где учится прыгать с самолета из различных положений: с горизонтального полета, спирали, штопора. Недавно он совершил свой 32-й прыжок.

На снимке: Николай Горшков и его воспитатель инструктор-летчик Геннадий Кожин наблюдают за прыжками молодых спортсменов.

г. Владимир.



У МАСТЕРОВ *Кисти* И РЕЗЦА

Текст и фото Ал. ЛЕСС

СОВЕТСКИЕ ЖИВОПИСЦЫ и скульпторы в своем творчестве часто обращаются к авиационным темам. Они создали множество талантливых произведений, воспевающих мощь нашей авиации, бессмертные подвиги сталинских соколов, образы создателей могучей авиационной техники — конструкторов самолетов и моторов.

Большую творческую работу выполняют в своих мастерских лауреат Сталинской премии скульптор З. М. Виленский и художник И. В. Космин.

Резцу З. М. Виленского принадлежат скульптурные портреты выдающихся деятелей авиационной техники — Героя Социалистического Труда авиаконструктора С. А. Лавочкина и Героя Социалистического Труда конструктора авиационных моторов А. Д. Швецова.

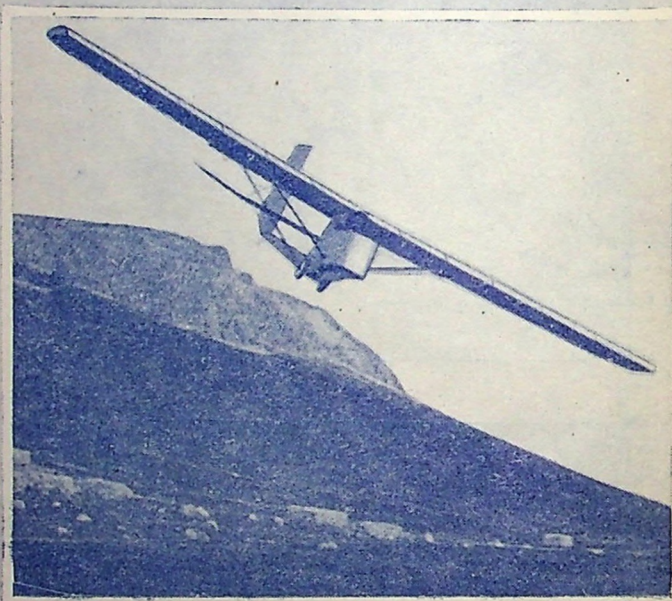
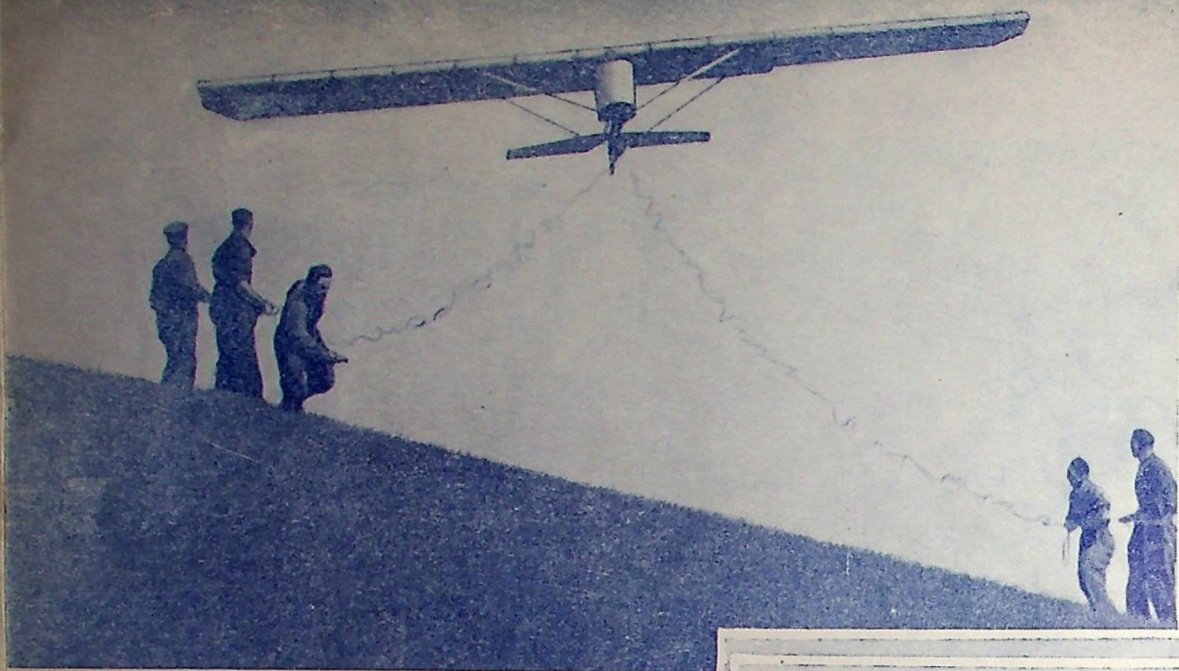
Сейчас З. М. Виленский, вместе с другими известными советскими ваятелями, принимает активное участие в работах по скульптурному оформлению высотного здания Московского государственного университета имени Ломоносова, строящегося на Ленинских горах. Для актового зала университета, в котором будут установлены скульптурные бюсты выдающихся советских ученых, З. М. Виленский делает скульптурный портрет Героя Социалистического Труда академика С. А. Чаплыгина — сподвижника и продолжателя дела отца русской авиации Н. Е. Жуковского.

Иван Владимирович Космин — один из старейших русских художников. В числе последних его произведений — портрет отца русской авиации Н. Е. Жуковского и написанный с натуры портрет прославленного советского авиаконструктора Героя Социалистического Труда А. Н. Туполева.

В мастерской И. В. Космина мы увидели одного из ближайших учеников Н. Е. Жуковского — известного советского авиаконструктора Героя Социалистического Труда А. А. Архангельского. Над его портретом сейчас работает И. В. Космин. Этот портрет художник предполагает экспонировать на предстоящей Всесоюзной художественной выставке 1951 года.

На снимках: сверху — лауреат Сталинской премии скульптор З. М. Виленский работает над портретом Героя Социалистического Труда академика С. А. Чаплыгина; внизу — И. В. Космин пишет с натуры портрет Героя Социалистического Труда авиаконструктора А. А. Архангельского.





СБОРЫ ПЛАНЕРИСТОВ В КРЫМУ



Для развития массового планерного спорта огромное значение имеет подбор и обучение инструкторских кадров. Учитывая это, ЦК Досава организовал и провел в апреле 1951 года учебно-методические сборы инструкторов-планеристов. Целью сборов была проверка летной подготовки инструкторов, их обучение, совершенствование организации и методики обучения, а также проверка качеств имеющейся материальной части.

На сборы прибыли участники из самых отдаленных уголков нашей Родины: из Читы — И. И. Давиденко, Ашхабада — Э. Ф. Хачатуров, Кишинева — В. И. Миллер, Петрозаводска — А. Д. Зачесов, Еревани — А. М. Закарян, Таллина — Х. Ю. Абрам, Тюмени — Н. Д. Кувакин, Вильнюса — В. А. Клементов, Тбилиси — И. А. Осипов, Уральска — Е. Б. Зарецкий и другие.

(Продолжение на след. стр.)

На Всесоюзных учебно-методических сборах инструкторов-планеристов в Крыму применялись разные виды старта.

...Сильно натянут амортизатор. Инструктор поддал команду: «Старт!». И вот уже планер в воздухе (слева сверху).

Запуск планера амортизатором — самый простой. Но этот вид старта не позволяет планеристу набрать достаточную высоту. Эту задачу можно успешнее решить, заменив амортизатор мотолебедкой. Мотостарт применялся с большим успехом на сборах в Крыму (слева внизу). Устройство мотолебедки довольно простое. На прямоугольной деревянной раме монтируют два цилиндрических валика свободного вращения. На валики устанавливают ведущее колесо мотоцикла. Передний валик является ведущим. Слева он имеет форму катушки, на которую наматывается буксировочный трос. На снимке показан взлет планера с помощью мотолебедки.

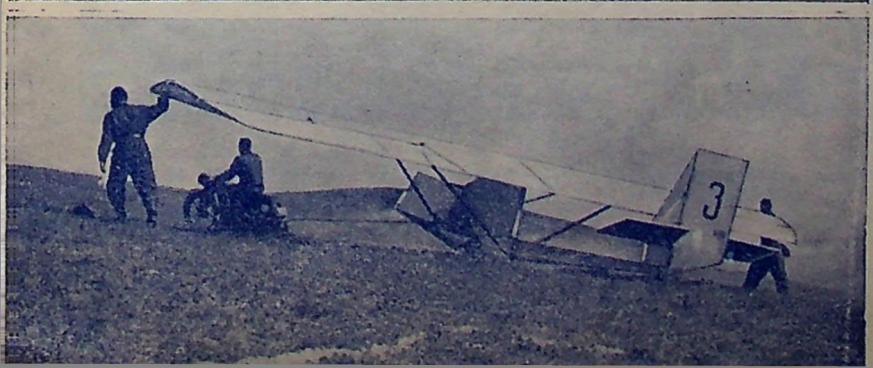
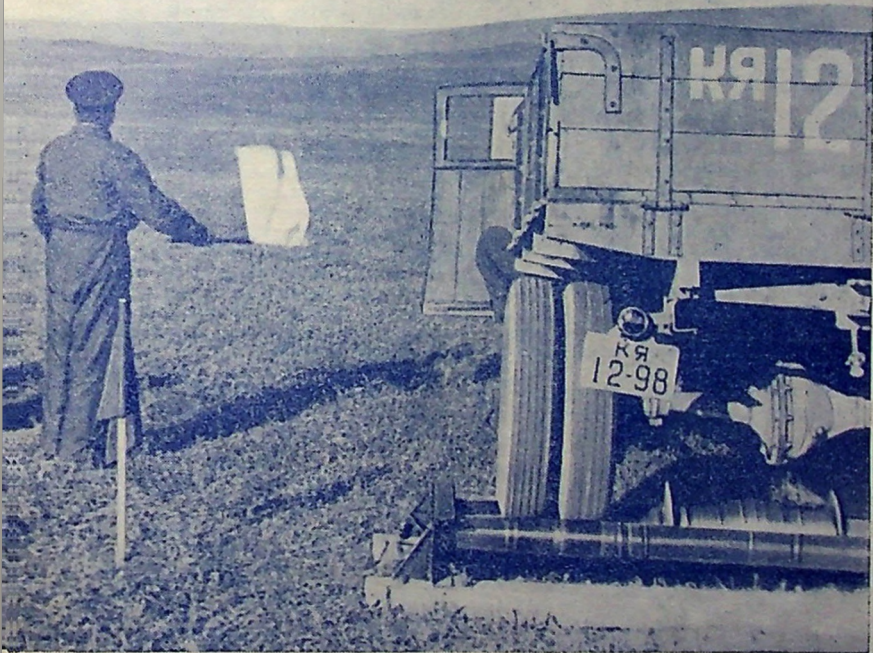
Еще более выгодным является автостарт (справа сверху). С помощью автолебедки можно поднять планер на высоту, достаточную для полета по кругу. Принцип устройства автолебедки по существу тот же, что и мотолебедки. Автолебедка заменяет самолет-буксировщик и дает большую экономию средств. Она может быть изготовлена на каждом предприятии и в любом колхозе.

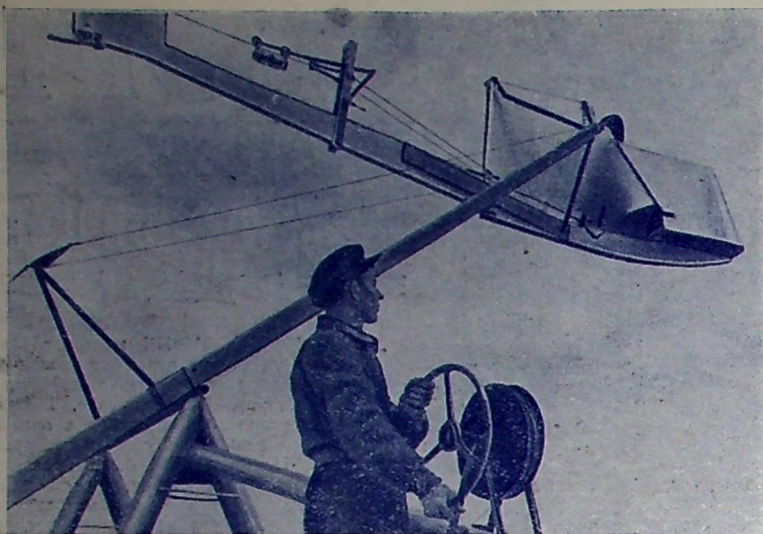
Автостарт позволяет не только совершать полеты по кругу, но и выпаривать. На сборах демонстрировались такие полеты. Взлетая с помощью автостарта, планерист А. Добахов успешно парил в термических потоках воздуха. На среднем снимке показан момент его возвращения на старт после парящего полета.

Отличник сборов инструктор-планерист эстонского авиатехклуба тов. Абрам готовится к очередному полету (в середине внизу). Возле планера стоит инструктор тов. Кролевец.

Мотоцикл был использован на сборах не только как средство запуска планеров, но и как «тягач» (справа внизу).

Фото В. Тюкеля





Участница сборов планеристов тов. Т. Акуленко отрабатывает взлет и посадку на тренажере «Журавль». Тренировкой руководит инструктор В. М. Заярный.



Адам Осипович Добахов — начальник учебного отдела Симферопольского авиатехклуба. В содружестве с тов. В. М. Заярным он сконструировал автостарт, мотостарт и ряд других приборов наземной подготовки планеристов.

Все они молодые летчики-планеристы, инструкторы.

С первых же дней начались теоретические занятия по методике обучения, технике полета на планере с запуском амортизатором и с механического старта. Изучая материальную часть планера, инструкторы посетили мастерские, в которых строятся эти аппараты. Сдав зачеты по теории, слушатели перешли на планеродром. Начались полеты.

Планеродром, на котором проходили сборы, — прекрасное место для учебы планеристов. Холмы и склоны на его границах создают исключительно благоприятные естественные условия для полетов. Здесь можно летать с любым направлением ветра. Это особенно важно для обучения планеристов разворотам при полетах со склона. Хорошо выполнять здесь и парящие полеты. Одна из границ планеродрома представляет собой крутой и длинный склон, высотой до 180 метров. Это прекрасный старт для парящих полетов в восходящих потоках

обтекания. Над этим склоном производились парящие полеты на планере.

На планеродроме участники сборов увидели немало разных усовершенствований. Здесь организована образцовая стоянка с хорошо продуманной и просто выполненной швартовкой. Широко использована разная наземная аппаратура. Произведены технические усовершенствования в самом планере. Так, например, на планер было установлено одноколесное пневматическое шасси, сделаны легкосъемные трубки для стопорения рулей, придумано оригинальное крепление хвостового оперения и плоскостей, сконструированы штырь для балансировки планера и рулевая тележка, сделан «журавль» для отработки на земле взлета и посадки и многое другое. Как показал опыт, все эти усовершенствования значительно облегчают учебный процесс и гарантируют безопасность одноместного метода обучения полетам.

После полетов с запуском планера амортизатором, начались полеты с за-

пуском планера мотолебедкой. Это совершенно новый и очень ценный вид запуска планера. Он впервые в мире осуществлен симферопольцами.

Большую роль в облегчении физического труда слушателей сыграла доставка планера к месту старта обыкновенным мотоциклом.

В конце летной практики участникам сборов были показаны полеты по кругу на планере с запуском автолебедкой и парящие полеты в потоках обтекания.

Сборы окончились конференцией.

Прошедшие учебно-методические сборы явились ценным мероприятием. Здесь были выявлены инструкторские кадры, проверена их подготовка. Инструкторы получили хорошую закалку для практической работы на местах. На сборах выявились также недостатки материальной части планеров, определены необходимые максимумы механизации учебного процесса.

В. Симонов
Инспектор планерного отдела
ЦК ДОСАВ СССР



Участники Всесоюзных учебно-методических сборов инструкторов-планеристов в Крыму. Слева направо: В. И. Миллер, И. А. Осипов, Т. И. Акуленко, С. А. Гельбак, Е. Б. Зарецкий, В. В. Мячин.

Фото В. Тюккеля



Латвийская ССР. Молодежь рижской швейной фабрики «Мара» с большой охотой вступает в ряды Досава. На снимке: председатель первичной организации Общества инженер Александр Тарасенко выдает членский билет комсомолке-стахановке Лидии Петуховой.

Пропаганда авиации в Молотовской области

А. АНФИНОГЕНОВ

НЕ ТАК ДАВНО в жизни Города Молотова произошло значительное событие: на центральной городской площади, во вновь отремонтированном здании, открылся областной аэроклуб. Многим присутствующим в этот день на торжественном митинге это двухэтажное здание с голубой вывеской у входа, с высокими окнами, за которыми видны расставленные в просторных классах части самолетов, моторы, разрезы агрегатов, было хорошо знакомо еще с довоенных времен. Больше, чем знакомо: оно стало близким, как родная школа, с ним неразрывно связаны воспоминания о той поре, когда только начинали сбываться юношеские мечты... Среди собравшихся находились и бывшие учелты, ставшие теперь командирами звеньев, и механики, обслуживавшие в годы войны сотни боевых вылетов, демобилизованные мотористы и прибористы — люди самых разнообразных авиационных специальностей. Их привела сюда и сплотила в дружный коллектив любовь к авиации, горячее стремление передать свои знания и опыт другим, приобщать молодежь к многотысячному отряду пламенных энтузиастов Воздушного Флота страны.

Естественно поэтому, что с началом деятельности аэроклуба значительно активизировалась и жизнь областной организации Досава, улучшились пропаганда авиации, распространение авиационных знаний.

Хорошо оборудованные классы аэроклуба, интересные наглядные пособия, витрины и стенды, рассказывающие о славной истории отечественной авиации, иллюстрирующие действие основных законов аэродинамики, знакомящие посетителей с устройством самолетов, моторов, планеров, парашютов — все это вызвало самый непосредственный интерес к аэроклубу со стороны членов Общества. Для сопровождения экскурсий, прибывающих сюда не только из городских организаций, но и из окрестных колхозов, из районов области, руководство выделяет наиболее подготовленных инструкторов-летчиков, инженеров, техников. Нередко эти коллективные посещения завершаются интересными беседами, возникающими между гостями и работниками аэроклуба. Речь заходит о налаживании постоянной кружковой работы; активисты резонно требуют от аэроклубовцев деловой, конкретной помощи; здесь же называют темы лекций, которые хотелось бы прослушать в изложении квалифицированных специалистов.

Областной комитет Досава и руководство аэроклуба стремятся удовлетворить эти справедливые претензии, активизировать авиационную пропаганду, агитационно-массовую работу на местах. Личный состав аэроклуба принял участие в рейде агитбригады по деревням и селам. Были сделаны доклады о бое-

вых действиях сталинской авиации в годы Великой Отечественной войны, проведены беседы о великом летчике нашего времени В. П. Чкалове. Агитбригады деятельно способствовали созданию новых первичных организаций.

Большая группа летчиков и техников была выделена для ведения организационно-пропагандистской работы в самом городе. Действуя под руководством партийных организаций, они обеспечили дальнейший рост рядов Общества на предприятиях, в учреждениях и школах, приняли участие в создании кружков. Хорошо себя проявили в этом деле тт. Добролюбов, Леконцев, Гурьяшкин, Бакланов, Красноперов и другие.

Практика показала, что наилучшие результаты достигаются там, где организационная работа сочетается с пропагандой авиации, распространением авиационных знаний. Доклады и лекции, проникнутые большевистской партийностью, раскрывающие величественные достижения сталинской авиации, рождали патристическое стремление активно участвовать в работе Досава, укреплять первичные организации Общества.

Следует признать, однако, что обком Досава и руководство Молотовского аэроклуба использовали далеко не все возможности для повышения действенности авиационной пропаганды.

Пропаганда авиации среди населения могла бы вестись значительно шире, если бы руководство аэроклуба, помимо использования постоянного состава,



Хорошо и красочно оформлен клуб юных пилотов Центрального Дома пионеров Азербайджанской ССР. На стенах — картины, рассказывающие о приоритете нашей Родины в области авиации и воздухоплавания. На снимке: начальник клуба юных пилотов тов. Алиев рассказывает ученикам 4-го класса, 8-й школы г. Баку о первом в мире самолете, построенном русским ученым А. Ф. Можайским.

Фото М. Грунина.

привлекало к чтению лекций и наиболее подготовленных курсантов. Ветераны аэроклуба помнят немало примеров того, как широкое вовлечение курсантов, будущих летчиков, планеристов, техников, в массовую работу на предприятиях города и области позволяло с честью решать весьма сложные задачи.

В самом деле, разве не могли бы, например, студенты Молотовского государственного университета, обучающиеся в аэроклубе, прочесть лекции или доклады хотя бы в своем учебном заведении? Или почему бы курсантам-студентам техникумов по-серьезному не заинтересоваться работой тех первичных организаций, членами которых они состоят? Ведь совершенно очевидно, что привлечение широких студенческих масс к участию в пропаганде авиации значительно расширило бы рамки популяризаторской деятельности Общества в городе, послужило бы хорошей базой для роста кадров квалифицированных пропагандистов, патриотов авиационного дела.

В довоенные годы среди активных членов аэроклуба были представители всех без исключения институтов города. А сейчас ни в одном из пяти вузов г. Молотова первичные организации Досава не созданы. Главная причина заключается в том, что внутри студенческих коллективов не ведется никакой разъяснительной работы о целях и задачах Общества. Ни обком Досава, ни руководство аэроклуба не приняло решительных мер для ликвидации этого серьезного недостатка. А между тем смелое привлечение курсантов к пропаганде авиации, умелое организационное завершение их пропагандистских выступлений явилось бы важным средством улучшения всей агитационно-массовой работы.

Конечно, не все плохо в работе областного комитета Досава (председатель

тов. Гордеев). Имеются также и некоторые достижения.

Большое внимание уделяется здесь укреплению лекторской группы областного комитета Досава. В ее составе — кандидат технических наук Григорьев, кандидат химических наук Вайхброд, Герой Советского Союза Ежов, наиболее подготовленные специалисты аэроклуба. Лекторской группой разработаны лекции и доклады: «Как летает самолет», «История развития советского парашютизма», «Современные самолеты и авиационные моторы», «Советская авиация в годы Великой Отечественной войны» и другие. Особое значение для изучения истории авиации имеет лекция «В. И. Ленин и И. В. Сталин — созда-

тели Советского Воздушного Флота». Члены лекторской группы читают лекции и доклады для городского населения, выступают по радио, выезжают в укрупненные колхозы. Так, например, силами лекторов обкома Досава были прочитаны доклады для колхозников артелей имени Сталина, имени Шверника, в Пермской МТС.

Нельзя, однако, обойти молчанием тот факт, что лекторская группа обкома, укомплектованная опытными пропагандистами, оказывает крайне недостаточную помощь лекторским группам районных комитетов. Эта помощь должна выражаться в постоянном контроле за деятельностью районных пропагандистов, за ростом их знаний, в заботливом их выращивании, в передаче им профессиональных лекторских навыков.

В практику работы Обкома Досава вошло периодическое заслушивание на своих заседаниях председателей районных и городских комитетов Общества, знакомство с постановкой пропаганды на предприятиях. Так, например, на основе анализа состояния агитационно-массовой работы в Кагановичском районе было принято развернутое решение, вскрывающее основные недостатки в пропаганде авиации, определяющее конкретные пути устранения этих недостатков.

В ежемесячных планах комитета предусматривается использование передвижных авиавыставок, создание новых стендов и витрин. Так, например, в областном краеведческом музее в течение полугода функционировала удачно смонтированная и хорошо оформленная выставка, посвященная советской авиации. В городе Березниках создана выставка «Авиация СССР и ее мировой приоритет». Такие же выставки, фотовитрины имеются в Кудымкаре, Чусовой, Кунгуре. В областном центре стало хорошей традицией устраивать в дни проведения массовых политических кампаний авиационные выставки, оборудованные интересными экспонатами, деталями самолетов и различными иллюстрациями.



Грузинская ССР. Кутаисский городской комитет Досава имеет хорошо оборудованные кабинеты для занятий кружков. Большой популярностью пользуются кружки авиамоделлистов и электриков. На снимке: занятие кружка электриков. Слева — руководитель Ш. Басуладзе.

Фотохроника ТАСС.

Для размещения их используются помещения кинотеатров.

Немалый опыт накоплен первичными организациями Общества и в подготовке к празднованию знаменательных авиационных дат. Содержательные мероприятия проводит Краснокамский городской комитет Досава. Он устраивает молодежные вечера, широко привлекая к участию в них активистов Общества, участников Великой Отечественной войны. Заслуживает внимания и деятельность агитбригад. Совместно с горкомом ВЛКСМ Краснокамский комитет Досава организует выезд агитбригад в сельские районы. С их помощью в деревнях Аверята, Мысы и других созданы новые первичные организации Общества. Значительных успехов в постановке агитационно-массовой работы добился и Чусовской городской комитет Досава.

Областной комитет Досава накопил уже известный положительный опыт. Вдумчиво изучать этот опыт и всемерно распространять его — значит улучшить содержание авиационной пропаганды, конкретизировать ее формы и методы, повышать ее действенность. Это видно хотя бы на примере Сталинского района города. Здесь глубоко изучают накопленный опыт, умело используют его для дальнейшего улучшения работы. И результаты туг же сказываются. Сталинский район по числу членов Досава находится на первом месте в области.



Инструктор-летчик Запорожского аэроклуба М. С. Найдик проводит разбор полетов со своей группой.

Дело дальнейшего повышения качества авиационной пропаганды требует от обкома Досава коренного улучшения обмена опытом по популяризации достижений отечественной авиационной науки и техники. Обком Досава должен прояснить подлинную большевистскую настойчивость в борьбе за идейный рост

кадров лекторов и докладчиков, направить усилия и инициативу активистов Общества на выполнение главной задачи Досава — на повседневную пропаганду авиации и распространение авиационных знаний среди членов Досава и широких слоев населения.

г. Молотов

Руководитель кружка

АВИАЦИОННЫЙ кружок на вагоноремонтном заводе им. Войтовича считается лучшим в районе. Сюда часто приходит молодежь с других предприятий. Желающие изучать авиацию хотят записаться именно в этот кружок.

Все хорошо знают, что своими успехами кружок обязан умелому руководству старого производственника Петра Петровича Старостина.

Авиакружок организован им в 1948 году. Действуя по поручению партийной организации завода и заводского комитета Досава, тов. Старостин начал с того, что провел в каждом цехе беседы об авиации. Задача заключалась в том, чтобы заинтересовать рабочих авиационным делом, привлечь их к изучению самолета, дать им представление о том, какую громадную роль сыграла наша страна в развитии авиации.

Тов. Старостин рассказывал о том, как в 1731 г. подьячий Крякутной из Рязани наполнил дымом шар и поднялся в воздух. Произошло это на 52 года раньше первого полета французских воздухоплателей братьев

Монгольфье. С захватывающим интересом слушали рабочие о первом в мире самолете, сконструированном А. Ф. Можайским, о работах К. Э. Циолковского, Н. Е. Жуковского и других русских ученых, заложивших научные основы авиации.

Рассказы о созданной товарищем Сталиным советской авиации, о подвигах сталинских соколов вызвали у молодых рабочих чувство гордости за нашу великую авиационную державу.

Петр Петрович Старостин своими рассказами сумел заинтересовать рабочую аудиторию. В каждом цехе нашлись желающие заниматься в авиационном кружке. И не только беседы тов. Старостина, в которые он вложил всю любовь к советской авиации, но и сама личность руководителя кружка привлекала рабочих, вызвала в них чувство глубокого уважения. Рабочие вагоноремонтного завода знают как беззаветно тов. Старостин служит социалистической Родине, знают как он воевал с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны.

Новым членам кружка здесь часто рассказывают о боевых подвигах лет-

чика Старостина. Рассказывают, например, о том, как однажды, возвращаясь на свой аэродром на одном моторе, тов. Старостин встретился со зловещим «мессершмитов-109». Начался бой. «Мессершмитты» то пикировали, то старались зайти в хвост самолету Старостина. Стрелок отгонял их огнем. Вражеской крупнокалиберной пулей был ранен в живот штурман. Наконец, стрелок поразил одного врага меткой очередью. Неприятельский истребитель запылал, перевернулся и, оставляя дымный след, стал падать.

Почти в тот же миг Петр Петрович услышал в микрофоне слабый голос стрелка. Он также был серьезно ранен и не мог больше стрелять. А Старостин не мог оставить управление. Но туг два уцелевших «мессершмитта» повернули на запад. Фашистские летчики, видя гибель одного самолета, испугались. Опасность миновала, но лишь на короткое время. Недалеко от линии фронта самолет попал под огонь вражеских пулеметов. С одним мотором Старостин не мог набрать высоты. Вскоре на правом крыле самолета появилось пламя. Горел бензин, вытекающий из

пробитых баков. Летчик упорно вел машину на свою территорию. Вскоре огонь перекинулся на левое крыло, потом на кабину. Лидо и руки Петра Петровича обгорели, стала обугливаться одежда. И все же отважному летчику удалось добраться до своих. К этому времени стало совершенно темно. Шасси было отбито во время воздушного боя. Пришлось садиться слепую, прямо на «брюхо».

Когда самолет приземлился, Старостин не вышел, а вывалился из машины. За ним кое-как выполз стрелок, а штурман выбраться уже не мог. Кругом бушевало пламя. Но не таков советский человек, чтобы оставить товарища в беде. Глотнув холодного воздуха, Старостин снова полез в горящий самолет. Сам обожженный, почти ослепший, он не успокоился до тех пор, пока не спас тяжело раненого товарища. К счастью, баки взорвались лишь тогда, когда все отошли уже достаточно далеко от самолета.

Заинтересованные рассказом, новые члены кружка на следующих занятиях с особенным вниманием вглядываются в скромную фигуру своего руководителя. Его лицо носит следы ожогов, но улыбка на этом лице — широкая, жизнерадостная.

— Если уж браться за дело, так надо делать его хорошо, — говорит Петр Петрович своим кружковцам. — А наполовину... и браться не стоит. Если же кто отстает, товарищи должны ему помочь.

И кружковцы привыкли делать свое дело хорошо, помогать друг другу.

Когда кончается работа, молодежь из вагонсборочного, колесного, телажного и других цехов спешит в красный уголок кузнечного цеха. Здесь происходят занятия авиакружка. В помещении светло, уютно. Староста тщательно следит за чистотой и за тем, чтобы во время доставлялись необходимые для занятий наглядные пособия и оборудование. В помещении стоит мотор, приобретенный еще в 1948 году. Колпак для него сделан активистами кружка столяром Апальковым и рабочим вагонсборочного цеха Иконниковым. Подставка также сработана силами кружковцев.

Под руководством тов. Старостина члены кружка настойчиво изучают материальную часть самолета, винтомоторную группу. Важным и интересным дополнением к занятиям является посещение музеев, авиавыставок, аэроклуба. На таких экскурсиях Петр Петрович рассказывает об устройстве и применении самолетов различных назначений, помогает молодежи разобраться в выставленных на стендах рисунках и чертежах.

Опытнейший летчик, награжденный орденами Красного Знамени и Отечественной войны второй степени, майор запаса Петр Петрович Старостин полон жизненной энергии. Он активно ведет общественную работу на благо своего народа, содействует укреплению мощи советской авиации.

Т. Звягинцева.



Н. ПЕРОВ

член Всесоюзного Совета Досава,
председатель Сахалинского обкома Досава

В Сахалинской областной организации Досава за последнее время значительно оживилась деятельность первичных организаций, авиационных кружков. Сейчас мы стремимся закрепить достигнутый подъем, еще более увеличить число членов Общества, создать новые первичные организации.

Вместе с тем областной комитет Досава большое внимание уделяет образованию крупных первичных организаций. Такие организации уже созданы в поселках Быково, Техменево, Вахрушево.

Практика показывает, что крупные первичные организации обладают рядом существенных преимуществ. В таких организациях легче развертывать широкую пропагандистскую и кружковую работу, повышать активность членов Общества. Легче обеспечивать такие организации и материально-технической базой.

Первичные организации являются основой нашего Общества. Вот почему областной комитет предпринял ряд мер для оживления их деятельности. Мы предоставили им большое количество учебников, а также оборудование для классов и кружков. Это позволило значительно повысить качество учебы. Кроме того, созданы десятки агитбригад. Эти бригады систематически пропагандируют среди членов Досава и населения авиационно-технические знания, знакомят с достижениями Советского Воздушного Флота. Такая форма работы также приносит большую пользу.

После отчетно-выборной кампании еще более увеличилось число кружков, курсов, спортивных секций, возросла их популярность.

Так, например, хорошо работают кружки спортсменов-парашютистов. Многие члены кружков уже совершили прыжки с самолета. Наша организация гордится такими спортсменами-парашютистами, как студенты Лесотехнического техникума Е. Захаров, Е. Воробьев, А. Петров, И. Дебков, студентка педтехникума Т. Фурсова, служащие больницы Е. Батурина, Е. Прусакова, Е. Кмец и другие.

Немалых успехов добились сахалинские строители «малой авиации». В настоящее время активно работают де-

сятки авиамodelьных кружков. В них строятся модели планеров, схематические модели с резиновыми моторчиками, коробчатые змеи. Освоены также авиа-модели с бензиновыми и компрессорными моторчиками.

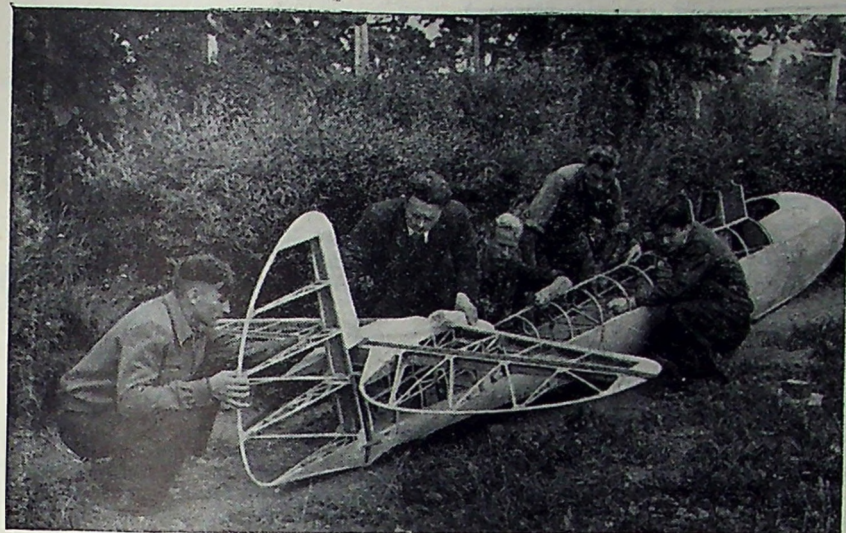
Модель с двумя бензиновыми моторчиками охинского авиамodelьста т.з. Соломко поднялась на высоту 500 метров, продержалась в воздухе около 25 минут, пролетев несколько километров. Авиамodelьсты областного Дома пионеров братья Петр и Федор Влазовы строят большую модель, управляемую по радио. Сложные модели с радиоуправлением и реактивными двигателями строят авиамodelьсты детской технической станции в Холмске.

Успешно работают кружки авиационных специалистов и спортсменов. Некоторые активисты, такие, например, как рабочий Борис Пальчинский, за короткое время овладели несколькими специальностями.

Значительный опыт работы накопили районные и городские комитеты Общества. Так, например, из года в год перевыполняет задания Охинский комитет Досава. Он добился широкого развертывания пропаганды авиационных знаний. Здесь систематически организуются беседы, лекции и доклады на авиационные темы, проводятся экскурсии и т. п. Комитет умело руководит первичными организациями, контролирует их деятельность, оказывает им систематическую помощь.

Всю свою работу Охинский городской комитет Досава строит с учетом запросов членов Общества, повседневно поддерживает деловую связь с комсомольскими и профсоюзными организациями. Ему удалось создать большой, работоспособный актив и это также явилось важнейшим залогом успеха.

Однако, достигнутые успехи не дают нам права успокаиваться; они обязывают работать еще энергичнее, еще настойчивее. Все силы надо отдать для того, чтобы выполнить стоящие перед нами большие и ответственные задачи, еще более укрепить организации Общества, улучшить их повседневную деятельность.



Литовская ССР. Активисты Досава под руководством инструктора общественного тов. Ошкенис (второй слева) строят планер его конструкции.

Планерист

Евгений ИЛЬИН

Не услышал я песни мотора.
Тишина. Над моей головой
Только легкие крылья планера,
Окруженные синевой.
Вот он, маленький, в самом зените,
Словно замер — ни вверх и ни вниз.
Показалось: на солнечных нитях
Одиноко он в небе повис...
Но в каскад иммельманов и бочек
Смело ринулся планерист,
И увидел я мужества почерк,
Торжество мастерства, а не риск.
И поверил отваге чудесной,
Твердой силе испытанных рук.
— С добрым утром, крылатый
ровесник,

Дорогой неизвестный мой друг!
Кто б ты ни был — шофер или токарь,
Агроном или проходчик метро,
Овладевший воздушным потоком
На подоблачной трассе ветров,
Промелькнувший в свободном полете,
Облака кучевые задев, —
Знаю:

в дружбе,

в исканьях,

в работе,

Всюду будешь ты —

на высоте.

ОПЫТ РАБОТЫ ПЛАНЕРНОГО КРУЖКА

Зеленодольский городской комитет Досава начал организацию планерного спорта в исключительно трудных условиях. Прежде всего мы не имели материальной части. Не было также и аэродрома для полетов. Попытки получить планер из республиканского комитета не привели ни к чему: там материальной части не было. Однако эти трудности не остановили спортсменов. Актив планеристов принял твердое решение преодолеть все препятствия и создать кружок. Вскоре начались занятия с курсантами, которыми руководили инструкторы тт. Шубянкин, Филиппов, Алексеев и другие. В то же время изыскивались возможности и средства для постройки планера своими силами.

Средств на постройку планера не было. Тогда было принято решение поработать их во внеурочное время. С этой целью актив планеристов заключил договор с одним предприятием на выполнение работ. На средства, полученные за работу, был приобретен различный материал.

Планер строили сами инструкторы и курсанты. В качестве консультанта был приглашен один из специалистов авиационных мастерских. Дело спорилось. Постепенно появились лонжероны, затем они обросли нервюрами, появилась ферма, хвостовая балка и т. д. Наконец, после двухмесячной работы перед нами

был готовый планер А-2. Усилия не пропали даром. Вызванная из республиканского комитета авторитетная комиссия признала машину годной для полетов, и на планер был выдан формуляр.

Первый этап работы был выполнен успешно. Наступил второй: необходимо было организовать полеты. Встал вопрос о том, как поднимать планер в воздух? Полеты в планерных кружках должны были производиться с амортизатора. Но что делать, если его нет и взять негде? Надо было искать другой выход. Решили остановиться на механическом старте. Приобрели авиационный трос. Горисполком помог нам приобрести автомашину. Наш аэродром удален от города на значительное расстояние. Поэтому полеты на планере решено было проводить, организуя лагерьный сбор. Так был создан в 1950 г. лагерь планеристов, в котором по кружковой программе обучались курсанты.

Способ подъема планера в воздух в период лагерьного сбора носил характер не автостарта, а автобуксировки. Буксировочный трос закреплялся одним концом за планер, другим, после протягивания через блок, — за специальный аварийный замок, прикрепленный к штопу, ввернутому в землю. Блок прикреплялся сзади автомашины. По сигналу «Старт», автомашина начинала двигаться. Скорость движения планера бла-

годаря блоку в системе была в 2 раза больше скорости автомашины. Наличие такого старта позволило успешно отрабатывать все упражнения, предусмотренные программой, начиная от рулежки и кончая полетами. Наш опыт свидетельствует о том, что в настоящее время совсем не трудно разрешить проблему старта не только в городе, но и в любом колхозе.

В нынешнем году Зеленодольский городской комитет Досава принял решение восстановить электростарт. В настоящее время над решением этой задачи работает актив планеристов.

Опыт работы нашего планерного кружка в Зеленодольске позволяет нам утверждать, что планеризм может всюду быстро развиваться. Надо лишь уметь использовать местные ресурсы, нужна здоровая инициатива местных комитетов Досав. При этих условиях задача создания планерных кружков на каждом крупном предприятии будет решена полностью.

Н. Романов.



ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА

Сем. ГУРИН

Фельетон



БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ можно сказать, что Федор Калистратович Чепрак обладал поистине природным даром красноречия. Никто из выступавших на собраниях так широко и свободно не пользовался эпитетами, метафорами, сравнениями и, в особенности, цифрами, никто, уверяю вас, не чувствовал себя так привольно на высокой трибуне, уте- сом возвышавшейся над просторным и светлым залом областного комитета Досава.

Нет, просто невозможно сравнивать с кем-либо ораторское красноречие Федора Калистратовича. Так красиво говорил он! А ведь давно известно, как гласит старая поговорка, что от красивого слова и Казбек растаял. Высокий, ладный, с перекинутым через плечо ремнем, на котором висела его постоянная спутница—планшетка, в тщательно выутюженном кителе и до сияния начищенных пуговицах Федор Калистратович с первого же взгляда производил впечатление человека положительного, у которого слово и дело крепко спаяны в один брусочек...

И ему верили на-слово. Если кому-либо из областных работников срочно требовался поучительный факт, яркий пример для выступления или отчета, то первым делом снимали телефонную трубку и просили междугороднюю соединить с районом, где преуспевал Федор Калистратович. Случалось обычно так, что, будто угадывая намерение начальства, тов. Чепрак непременно оказывался у аппарата:

— Районный комитет Досава слушает вас,— четко выговаривая каждое слово, откликнулся Федор Калистратович.— Да, Чепрак. Здравия желаю. Спать? А кто же работать будет? Выспимся! Кружки радистов? Конечно, есть. Лучшие? Все лучшие. Если взять в среднем, то в колхозе «Вперед». Замечательный кружок. Занятия? Аккуратно, по четвергам. Ясное дело, и наглядные пособия есть. Активисты? Любого берите: Чистов, Алексеев, Дробин, Проценко... Хватит? Да, да, и авиамоделлисты. Где? В мужской средней школе № 7... Может, планеристы требуются. Рекомендую завод «Труд», лучших не сыщите...

И как-то само собой получалось, что именно чепраковские цифры и данные оказывались нужнее всех и как раз умещались в «белых пятнах» отчетов и планов областного комитета Досава.

Впрочем, не только на трибуне или в подборе нужных фактов был незаменим уважаемый товарищ Чепрак. Из председателей районных комитетов Общества вряд-ли кто лучше умел отразить свою деятельность средствами наглядной агитации. Художники-активисты широкими мазками изображали занятия секции планеристов. В ярких диаграммах отображалась разносторонняя работа организаций Досава все на том же заводе «Труд», в той же школе № 7 и в колхозе «Вперед».

И, глядя на яркие плакаты, на множество тщательно вычерченных диаграмм «роста» и «охвата», посетители, пораженные всем этим благолепием, оставались твердо убежденными в том, что работа в районной организации Досава поставлена, как говорится, на должную высоту. Да и Федор Калистратович считал подобные выводы вполне закономерными...

— Что ж, трудимся,— бодро воскликнул он, похлопывая ладонью по планшетке,— зря протоколы не пишем. И у нас, конечно, имеются недочеты и промахи (намек: «и на солнце бывают пятна»), но в среднем... дела идут неплохо. Если взять, к примеру, завод «Труд» или колхоз «Вперед», там каждый третий человек занимается в каком-либо кружке. А в средней школе процент...

Слова «в среднем» и «средний процент» служили Федору Калистратовичу своего рода надежным щитом, при помощи которого он мог всегда укрыться от упреков в нескромности. В самом деле, не он первый выдумал эти средние показатели...

И вдруг привычные, ласкающие слух Федора Калистратовича «средние цифры» самым бесцеремонным образом подвели его. И как еще подвели!...

Из города в командировку приехал инструктор областного комитета Общества Алексей Прокофьевич Строгин. Он официально представился тов. Чепраку и спросил: как идут дела?

— В среднем неплохо!— как обычно бодро откликнулся Федор Калистратович.

Строгин улыбнулся:

— Почему в среднем?

— Зачем хвалить себя, пусть другие хвалят,— резонно заметил тов. Чепрак.

— Возразить трудно...

— То-то же...

Инструктор охотно принял предложение

посетить на заводе «Труд» и в двух других рекомендованных Чепраком организациях Досава. Однако спросил: — Может еще куда-нибудь заглянуть?

— Достаточно и этих, чтобы иметь представление о нашей работе,— убежденно повторил Федор Калистратович.

Вежливо отказавшись от предложенного Чепраком ужина, Строгин пошел на завод, а Федор Калистратович остался сидеть за столом, задумчиво перебирая объемистую папку дел, в которую инструктор даже не заглянул. На всякий случай тов. Чепрак позвонил на завод и предупредил о визите «областного гостя». На следующее утро он вновь разговаривал по телефону с председателем заводского комитета Досава. Федор Калистратович очень обрадовался, узнав, что инструктор остался доволен посещением.

— Ну, спасибо тебе, председатель, не подвел,— гудел в трубку Чепрак,— и дальше не подкачай...

Прошло три дня, инструктор не показывался.

— Уж не отбыл ли он к себе?— гневался Федор Калистратович. Не успел приехать—умчался домой. Сопроводить себя не пожелал, сам, дескать, найдю дорогу. Даже не проинформировал о результатах проверки. Доведется быть на совещании в областном комитете, с трибуны так распушу его—небу жарко станет. Тоже мне, стиль работы!

Впрочем, товарищ Чепрак тут же забыл об инструкторе. Надо было подготовить отчетный доклад на пленум райисполкома. Федор Калистратович засел за работу.

Отчетный доклад о деятельности районного комитета Досава ему удался на славу. Речь его, насыщенная яркими примерами, эпитетами и сравнениями, была явно рассчитана на то, чтобы «сорвать» аплодисменты. Докладчик не преминул упомянуть, что организации Досава колхоза «Вперед», завода «Труд» и седьмой средней школы удостоены грамот облисполкома.

Федор Калистратович чувствовал себя именинником. Он ожидал, что выступающие в прениях также не забудут подчеркнуть заслуги районного комитета Досава. Сев за стол президиума, товарищ Чепрак раскрыл блокнот и приготовился слушать...

— Слово предоставляется тов. Строгину,— объявил председательствующий.

Карандаш выпал из рук Федора Калистратовича. Ну и сюрприз!...

— Интересный доклад сделал тов. Чепрак, — начал оратор, и Федор Калистратович скромно опустил глаза. — Ничего не скажешь, в колхозе «Вперед», могу подтвердить, как следует развита работа Общества. И на заводе «Труд» тоже дела идут в гору. Что ж, за это спасибо следует сказать Федору Калистратовичу...

Чепрак улыбнулся и уже дружелюбнее посмотрел в сторону выступающего. «Молодец, давай дальше!» — мысленно ободрил он Строгина.

— Конечно, если в среднем взять работу районного комитета Досава, как это сделал тов. Чепрак, то картина получается довольно утешительная. Но можно ли верить этим средним показателям? Полчаса тому назад прибыл я из колхоза «Красный луч». Так вот в этом колхозе речка есть. Если в среднем взять, то речка неглубокая — по колено. А кобыла в ней все же утонула.

В зале засмеялись. Федор Калистратович недовольно передернул плечами. Ему невольно вспомнилось, как инструктор Строгин пропадал три дня без его, Чепрака, попечения.

— Хорошие организации назвал товарищ Чепрак, — продолжал между тем оратор. — Но он обошел молчанием главное. Критики и самокритики — вот чего не хватало в докладе. Ведь, если послушаешь Чепрака, то можно сделать заключение, что весь район состоит из колхоза «Вперед», завода «Труд» да еще средней школы № 7... Верно, районный комитет Досава только ими и занимается, с них он каждую пылинку снимает. А что делается в других организациях? Часто ли там бывает товарищ Чепрак?

Вот, например, в колхоз «Красный луч» си с прошлого года не заезжал. А ведь там есть много желающих работать в кружках. Понадобился им преподаватель-специалист по авиамоторам. У себя не нашли. Сколько раз просили Чепрака помочь в этом деле. Третий месяц обещает, а преподавателя нет. Вот и получается, что средние цифры, приведенные докладчиком, не отражают истинного положения дела. Надо, чтобы районный комитет Общества ориентировался не только на передовые организации, а так дело поставил, чтобы в каждом колхозе авиационно-массовая работа была делом!

По залу прокатились аплодисменты. Только закончил свою речь Строгин, как на трибуну вышел знатный тракторист Алексей Веденеев. Затем слово взял секретарь комсомольской организации райпромкомбината Гречухин. Его сменил бригадир колхоза «Красный луч» Скворцов. За ним выступал...

Надо ли перечислять всех ораторов? Все выступления на конкретных фактах дополнили мысль, высказанную Строгиным — районный комитет Досава



упустил из поля зрения многие из своих организаций. Потом с заключительным словом выступил Чепрак. На сей раз речь его не была столь гладкой. Отсутствовали в ней и яркие эпитеты, и метафоры, и сравнения. Не упоминались и «средние цифры». Зато в его словах звучало искреннее стремление начать работать по-новому. И это выглядело куда лучше самых красивых фраз.

* *

— И это все? — недовольно спросил товарищ Строгин, которому мы дали прочесть этот фельетон.

— Разве неправильно изложены события? — с тайным волнением спросил автор.

— Нет, все верно. Но...

— Что по?...

— Конца нет. Не думаете ли вы, что читателю достаточно клятвы Чепрака, произнесенной на собрании, и он уже поверит, что тот исправил все недочеты? Минуту помолчали.

— Знаете что, — прервал наши размышления Алексей Прокофьевич Строгин, — я вам предлагаю эпилог. Нет, совершенно серьезно. Ведь я только что приехал из того района. Полгода там не был. Молодец Чепрак! Он действительно сдержал свое слово.

Строгин тут же принялся обстоятельно рассказывать о многих интересных делах. Он упомянул и колхоз «Красный луч», где каждый член Досава овладел авиационной специальностью, назвал десятки других первичных организаций, в которых «жизнь забила ключом».

— Разве это не концовка? — торжественно заключил Алексей Прокофьевич. — Вот об этом и напишите!

Так мы и сделали....

СЛУЧАЙ В ДОРОГЕ

Михаил ЩУКИН

С утра на элеватор

Дорогой напрямик

Я вел с отборным хлебом

Колхозный Грузовик.

У рошцы дубовой

Вдруг вижу: на пути

Стоит красавица

И просит подвезти.

Попутнице случайной

Я рад, конечно, был.

«Садитесь», — приглашаю,

И дверцу отворил.

Опять бежит дорожка,

Поет-гудит мотор,

С дивчиной понемножку

Вхожу я в разговор.

Ведь я водитель знатный,

Испытанный в бою,

И я хвалю, понятно,

Профессию свою.

Уж в город мы въезжаем,

А девушка молчит,

Лишь огонек лукавый

В глазах ее горит.

А я все жму на скорость.

Асфальт, как чистый лист.

И вдруг на повороте

Знакомый слышу свист.

Даю я быстро тормоз.

Подходит постовой:

«Вы правила забыли,

Товарищ дорогой».

Шепчу я извиненья,

Лицо мое горит.

А девушка смеется,

«Спасибо», — говорит.

И тихо добавляет,

(А для меня, как гром):

Мол, вас я приглашаю

На наш аэродром.

Я, дескать, прокачу вас

По синим небесам,

Там нет дорожных знаков

И скорость больше там.

И вышла на дорожку,

Улыбки не тая,

А мне не до улыбок —

Зачем хвалился я?

Ругаю я дорогу,

Ругаю поворот.

И кто же мог подумать,

Что девушка — пилот?!

ФЮЗЕЛЯЖНАЯ МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА А. СЕРОВА

Г. ВИНТИН

ЛЕТАЮЩАЯ модель планера, построенная во Дворце пионеров г. Нальчика учеником шестого класса Алексеем Серовым, была представлена на XIX Всесоюзных состязаниях авиамоделлистов 1950 года, во время которых она совершала полеты продолжительностью от 3 до 6 минут.

Конструкция модели Серова проста. Благодаря этому модель может быть построена даже мало подготовленным авиамоделлистом.

Крыло модели прямоугольное, с закругленными концами, разъемное (посередине) на две консоли, соединяющиеся под поперечным углом в 12° . Профиль крыла вогнуто-выпуклый. Один лонжерон — двухполочный, изготовленный из сосны с поперечным сечением полок 3×3 мм; сечение передней кромки — $3 \times 2,5$ мм, задней — 3×10 мм. Концевые закругления — гнутые (над огнем) из бамбука, или клееные из полосок шпона. Нервюры сделаны из фанеры толщиной 1 мм и облегченные. Корневые нервюры должны быть усилены путем наклейки сосновых реек сечением $2,5 \times 2,5$ мм, или липовых дощечек толщиной 3 мм с последующим облегчением.

В одну из консолей, между полками лонжеронов, вклеен штырь из фанеры толщиной 1 мм (или из дуралюминия толщиной 1 мм), который при сборке модели плотно входит в соответствующий паз второй консоли, склеенной из фанеры толщиной 1 мм. Кроме того, для крепления крыла к фюзеляжу ко вторым нервюрам консолей (к носовой и хвостовой части) приклеены и привязаны нитками подкосы в виде крючков из стальной проволоки диаметром 1 мм, которые при сборке модели входят в закрепленные на фюзеляже жестяные трубки.

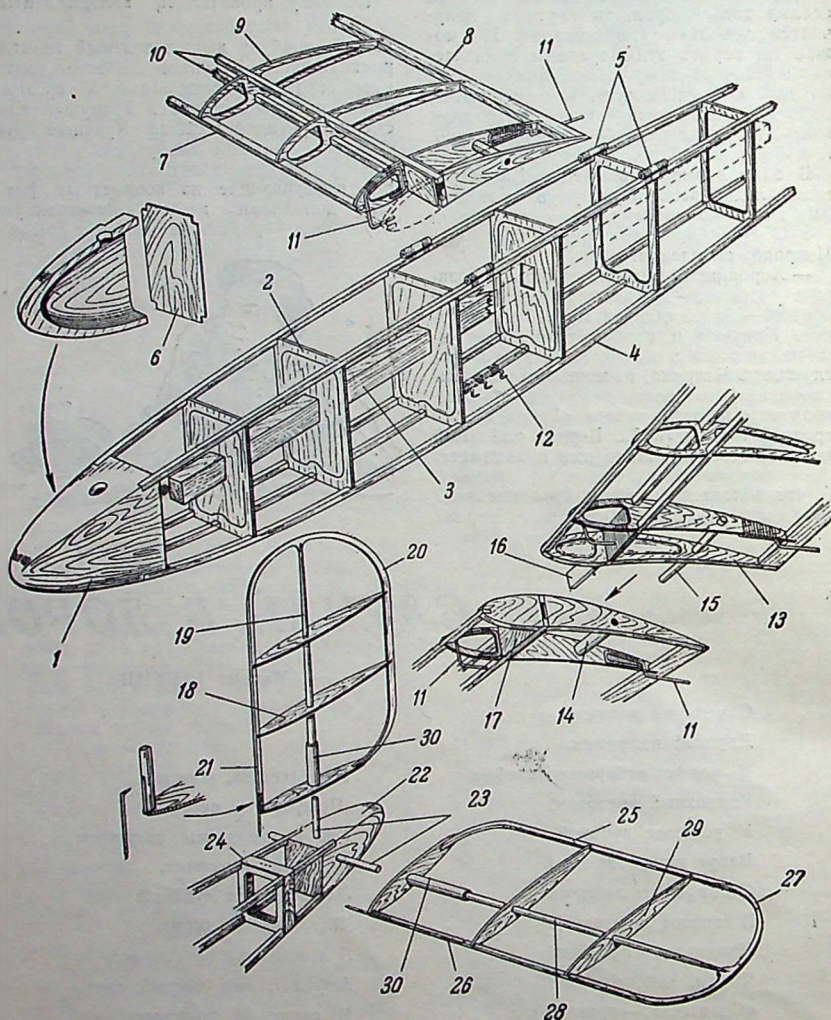
Для более надежного крепления консолей можно изготовить дополнительный штырь из бамбука диаметром 4 мм и трубку, склеенную из бумаги. Трубку можно изготовить путем намотки полоски бумаги, намазанной клеем, на стержень немного меньшего диаметра, чем диаметр самого штыря. Вначале, для предотвращения прилипания трубки, следует наложить 1—2 мотка сухой бумаги. Трубку со стержня можно снять только при полном высыхании, в противном случае ее может покоребить.

Фюзеляж прямоугольного сечения состоит из четырех основных сосновых стрингеров поперечным сечением 3×3 мм и одного дополнительного (внизу) — сечением 4×4 мм, девяти шпангоутов, сделанных из фанеры толщиной 1 мм и облегченных, и двух бобышек, сделанных из липы — носовой и хвостовой. Для удобства сборки фюзеляжа можно воспользоваться стапелем (прямой рейкой), на который надеваются шпангоуты, еще не облегченные, но надрезанные.

После сборки и склейки шпангоутов и стрингеров стапель вынимается, после чего крепятся бобышки и облегаются шпангоуты. В передней бобышке (вверху) просверлено отверстие диаметром 4—5 мм, через которое производится загрузка. Для изоляции камеры к задней части бобышки приклеен сплошной шпан-

гоут из фанеры толщиной 3 мм. В хвостовой бобышке вклеены бамбуковые шпильки диаметром 4 мм, к которым крепится хвостовое оперение.

Для фиксации положения рулей к последнему шпангоуту и стрингеру приклеены полоски из целлулоида или из фанеры толщиной 1 мм. К нижнему



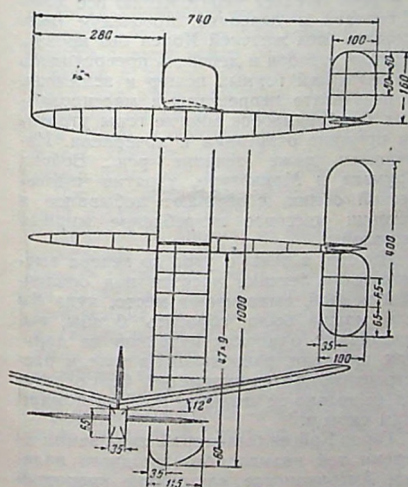
Конструкция отдельных узлов модели: 1—бобышка носовая. 2—шпангоут. 3—стапель. 4—стрингер. 5—трубки. 6—шпангоут. 7—передняя кромка крыла. 8—задняя кромка крыла. 9—нервюра крыла. 10—лонжерон крыла. 11—подкосы. 12—крючки. 13—нервюра корневая. 14—трубка. 15—штырь задний. 16—штырь передний. 17 — коробка паза. 18 — нервюра киля. 19 — лонжерон киля. 20 — задняя кромка киля. 21 — передняя кромка киля. 22 — бобышка хвостовая. 23 — штыри. 24 — полоска для фиксации рулей. 25 — задняя кромка стабилизатора. 26 — передняя кромка стабилизатора. 27 — кромка концевой закругления стабилизатора. 28 — лонжерон стабилизатора. 29 — нервюра стабилизатора. 30 — втулки.

стрингеру, под передней частью крыла прикреплены крючки из стальной проволоки диаметром 1 мм.

Хвостовое оперение состоит из стабилизатора и киль. Разъемный стабилизатор имеет один сосновый лонжерон сечением в корне 4×4 мм и в конце $2 \times 1,5$ мм, переднюю сосновую кромку сечением 3×2 мм, заднюю кромку сечением $5 \times 1,5$ мм и концевое закругление, гнутое из бамбука, сращенное с кромками. Нервюры сделаны из фанеры толщиной 1 мм. Передняя и задняя кромки могут быть изготовлены с концевым закруглением. Также изготовлен и киль. Хвостовое оперение прикрепляется к фюзеляжу посредством втулок, склеенных из бумаги, и стальных шпилек, прикрепленных к передним кромкам оперения.

Модель обтянута папиросной бумагой и покрыта бесцветным нитролаком (эмалитом). Для большей прочности переднюю часть фюзеляжа можно обтянуть более плотной бумагой.

Перед полетным испытанием модель следует проверить, устранив возможные неточности в установочных углах крыла и оперения. Центр тяжести модели должен находиться примерно на расстоянии 35 мм от передней кромки крыла, а стабилизатор должен быть установлен нейтрально. Затягивание модели рекомендуется начинать с переднего крючка.

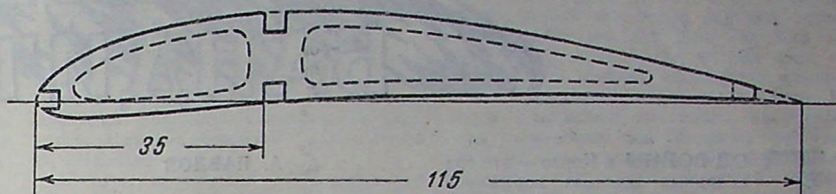


Основные данные модели

Размах крыла	1000 мм
Средняя хорда	110 мм
Площадь крыла	11 дм ²
Установочный угол крыла	4°
Площадь горизонтального оперения	3,3 дм ²
Площадь вертикального оперения	1,3 дм ²
Общая несущая площадь	14,3 дм ²
Полетный вес модели	265 г
Нагрузка на ед. несущей поверхности	18,5 г/дм ²

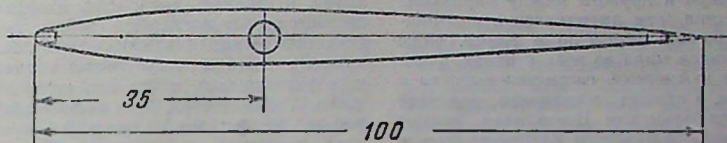
Нервюра крыла

М 1:1



Нервюра оперения

М 1:1



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

Авиационная спортивная комиссия получила сообщение Международной авиационной федерации (ФАИ) о том, что утвержден в качестве мирового рекорда полет модели планера, построенного членом Досава Султаном Айнадиповым (г. Баку). Модель продержалась в воздухе 3 час. 18 мин. Рекорд установлен 6 июля 1950 года в г. Баку. Прежний рекорд был равен 2 час. 21 мин.

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила следующие всесоюзные рекорды:

Высотный полет члена Досава, летчика-спортсмена Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова тов.

А. Афанасьева. Такой полет тов. Афанасьев совершил на спортивном самолете 4-й весовой категории (вес не свыше 3000 кг), достигнув высоты 8100 м. Рекорд установлен 16 февраля 1951 г. в г. Тушине, Московской области.

Полет комнатной модели самолета типа «Летающее крыло» с механическим двигателем (объем цилиндра 1,8 см³). Летая на привязи модель развила скорость полета по кругу 60,288 км/час. Автор модели М. Миркин. Рекорд установлен 1 апреля 1951 г. в г. Казани.

Прежний всесоюзный рекорд по этому классу моделей был равен 49,093 км/час.



В авиамодельной лаборатории Казанского аэроклуба. Ученик мужской школы № 7 А. Аниськин под руководством инструктора В. Корсукова собирает летающую модель гидросамолета.

ВОЗДУШНЫЕ БАНДИТЫ

ГОД ВОЙНЫ в Корее — это год позорных военных поражений американских империалистов. В то же время нападением на корейский народ они разоблачили себя в глазах всех честных людей, как злейшие враги человечества, как враги мира и дружбы между народами. С того дня, как американские империалисты начали агрессию в Корее, ряды сторонников мира во всех странах, в том числе и в Америке, гигантски выросли и окрепли. Сотнями миллионов подписей под Стокгольмским Воззванием, речами делегатов Варшавского Конгресса сторонников мира, представлявших широкие круги населения 80 стран, и единодушным требованием о заключении Пакта Мира народы земного шара показали, что они полны решимости всеми средствами бороться против попыток американских империалистов развязать новую мировую войну. Симпатии всего свободного человечества всецело на стороне героического корейского народа. Колец безумной военной авантюры американских империалистов будет таким, каким его в беседе с корреспондентом «Правды» предсказал товарищ Сталин: «Если Англия и Соединенные Штаты Америки окончательно отклонят мирные предложения Народного Правительства Китая, то война в Корее может кончиться лишь поражением интервентов».

Стремясь любой ценой достигнуть своих захватнических целей, американские империалисты осуществляют в Корее политику выжженной земли и варварского уничтожения мирного народа. Эти невиданные по своей жестокости действия полностью соответствуют военной доктрине, унаследованной американским империализмом от разгромленного гитлеровского фашизма.

Американские империалисты рассматривают свои военно-воздушные силы, как основное орудие массового истребления людей, не исключая женщин и младенцев. Поэтому авиаторы из воинов, готовых сражаться в открытом бою, превращаются ими в воздушных бандитов, внезапно нападающих с неба на мирное население.

Правственно растленные молодчики составляют «костяк» американских военно-воздушных сил. Это к ним, в частности, обращены слова ректора университета штата Флорида д-ра Пэнса: «Я считаю, что мы должны проводить подготовку к войне, руководствуясь законом джунглей. Каждый должен научиться убивать». Подобные проповеди бандитского разбоя повторяются изо дня в день.

Чтобы «узаконить» массовое уничтожение людей, военные теоретики, находящиеся на службе у американских империалистов, подводят под доктрину тотальной войны идеологическую основу. Они утверждают, что войны являются «за-

А. ПАВЛОВ

кономерным, прогрессивным явлением», в котором проявляется «превосходство сильного над слабым». Отрицая, что вооруженное насилие, как и всякое иное насилие, заложено в самой природе капитализма, и стремясь выгородить империалистических поджигателей войны, американские расисты всячески сятся доказать, что люди не могут избежать взаимного уничтожения, и что тот, кто хочет выйти победителем из «неизбежной» войны, должен использовать все средства массового уничтожения. Тот же мракобес Пэнс говорит: «не должно существовать никаких ограничений в выборе методов или оружия уничтожения. Я оправдал бы ведение бактериологической войны, применение газов, атомных и водородных бомб, межпланетных ракет. Я не был бы сторонником принятия предосторожности в отношении госпиталей, школ, церквей или отдельных группировок населения».

Другой американский «ученый», профессор международного права Стоуэлл считает, что истребление мирного населения средствами авиации имеет определенное «военное преимущество, поскольку оно ослабляет моральные силы врага». А профессор-мракобес Джон Спикмэн утверждает, что убивать людей лучше всего с помощью авиации, так как она способна сбросить свой смертоносный груз «на любые географические пункты». Его «дополняет» Джеральд Вейд считающий, что американские летчики должны сбрасывать на чужие города и села не обыкновенные и даже не атомные бомбы, а бактериологические. «С помощью бактериологических бомб», — говорит этот человеконенавистник, — население может быть уничтожено без видимого ущерба для городских строений, для портовых доков и средств транспорта. Они могут достаться противнику (т. е. американцам — А. П.) совершенно не поврежденными».

Перспектива заполучить чужое добро целехонким вызывает восторг у многих «джентльменов», в том числе у руководителя так называемого Хартфордского научного центра по международным делам Альфреда Зиммера. «Биологическое оружие», — вещает он, — уже готово к употреблению и может быть точно же пущено в ход... Нечего увильвать, различая законное и незаконное применение силы».

Так пэнсы, стоуэллы, спикмэны, венды, зиммеры и вся многочисленная свора поджигателей войны, пропагандируя вооруженное насилие, изо дня в день стараются развить молодых американцев, пригодных для военной службы, отравить их сознание ядом человеконенавистничества. Разумеется, что такой «идеологической обработке» подда-

ются, прежде всего, уголовные преступники, которыми изобилует Америка, и всякие авантюристические элементы, полагающие, что на войне можно сделать солидный бизнес. Они-то и составляют ту «лучшую часть» молодых американцев, которая, по выражению начальника штаба ВВС генерала Ванденберга, является «опорой и надеждой американских военно-воздушных сил». А генерал дальнебомбардировочной авиации О'Доннелл восхваляет эту «опору и надежду» за то, что она не склонна к излишним размышлениям и свободна от «сентиментальностей и предрассудков». Сей генерал называет жестоких воздушных разбойников «крылатыми посетителями американского духа».

Наглядным проявлением этого «американского духа» являются бесчеловечные бомбардировки корейских городов и сел. На первой сессии Всемирного Совета Мира в Берлине корейский делегат Хе Ден Сук говорил:

—Враг предаст уничтожению все дома в городах и деревнях, преследуя цель оставить всех жителей Кореи без крова... Жители городов и деревень превратились в обитателей горных пещер и землянок. В результате непрерывных массированных бомбардировок многие горы утратили прежние очертания и почернели. Изменилось даже течение рек... Войска Трумэна и Макартура, утратив человеческий облик, совершают небывалое в истории массовое истребление мирных жителей.

Изо дня в день, с утра до вечера американские летчики носятся над опаленной землей, выскакивают место, куда бы еще можно было сбросить бомбы, отслеживают одиноких путников на дорогах, крестьян, работающих в поле, и расстреливают их из пулеметов. Они охотятся не только за людьми, но и за домашним скотом.

Город Кайсен был стерт с лица земли во время так называемого звездного налета. Американские «летающие крепости» заходили на город со всех сторон с таким расчетом, чтобы никто из жителей не успел выбраться из него. Все же некоторые жители окрани бежали в поле, бросив все свое имущество. Матери, прижимая к груди детей, искали спасения в зарослях. Но повисшие низко над землей американские истребители расстреливали из пулеметов каждого, кто сумел избежать гибели от разрывов бомб.

После варварских налетов на Пхеньяч американские самолеты летали над окрестными селами. На те из них, где было наибольшее скопление беженцев, они сбрасывали фугасные бомбы, затем обрушивали на них баллоны с напалмом. (Напалм — конденсированный бензин в желеобразном состоянии. Разливаясь при ударе баллона о землю,

напалм воспламеняется от специального зажигательного патрона и дает большое пламя очень высокой температуры). Бушующее пламя охватывало целые села, сжигая вместе с постройкими трупы и людей, раненных осколками фугасных бомб. Напалмом были сожжены города Канге и Монпо. Тысячи баллонов с напалмом американские воздушные бандиты сбрасывают в ущелья гор, на леса, где ими подозреваются скопление беженцев.

Можно ли себе представить, что эти преступления совершают люди с нормальной психикой, люди, которым дан разум, чтобы осмысливать свои поступки? Нет! Это — изверги, утратившие человеческий облик, утратившие остатки разума, чести и совести.

Корреспондент агентства Ассошиэтед пресс, чекки Бойл, посетивший одно из американских соединений дальнебомбардировочной авиации, базирующееся в Японии, с гнуснейшими подробностями описывает «лихость» летчиков, для которых сбросить бомбы «на объект» — ничего не стоящее дело, лишь бы не мешали корейские истребители и не проявляла большой активности зенитная артиллерия. Но в том то и дело, что воздушные бандиты все чаще и чаще наталкиваются на упорное сопротивление и им нередко приходится быть свидетелями бесславной гибели своих соратников. Чтобы не создавалось впечатление, будто американские летчики проявляют трусость, этот бойкий репортер описывает, как «сверхкрепости» стерли с лица земли один из корейских городов и какую «бодрость духа» проявили при этом налетчики. Сам того не замечая, он рисует перед читателем облик убийц, хладнокровия и «отваги» которых хватает лишь до тех пор, пока перед ними нет сильного противника.

Вот он, американский летчик, настоящий воздушный гангстер.

Дональд С. Мирман из Филадельфии — подлинное «дитя Америки». Война для него — «доходное дело». Став летчиком, он научился убивать людей только для того, чтобы на этом «заработать». Специализировался он, главным образом, на охоте за людьми на улицах и площадях корейских городов, на степных дорогах и горных тропах. Этот воздушный разбойник занимался своим кровавым «промыслом» до первой встречи с корейским

летчиком-истребителем. Будучи сбит и спасшись на парашюте, он попал в лагерь для военнопленных. Вот стенографическая запись беседы с ним советских журналистов:

Вопрос: Почему именно в воскресенье и праздники, а не в будни над мирными городами и селами появляется огромное количество американских самолетов и размах бомбежек увеличивается в несколько раз?

Ответ: В воскресенье мы привыкли пить виски и вообще развлекаться. Поэтому командование отдало приказ: за вылет в воскресенье — двойная оплата. Тогда мы на время откладываем в сторону бутылки. Главное — выгодная работа.

Вопрос: В США печать твердит, что американские летчики бомбят и обстреливают только военные объекты и войска, но мы сами видели, как летчики-истребители снижаются и обстреливают улицы городов, повозки на дорогах. Как вы это объясняете?

Ответ: Прежде всего, мы имеем точную инструкцию — истреблять каждого корейца. А потом, знаете ли, когда видишь, что люди бегут, невольно охватывает азарт охотника, и начинаешь бить по цели.

Вопрос: Каково ваше отношение к тому, что происходит в Корее? Нужно ли Америке это массовое истребление людей?

Ответ: Мне кажется, что тут Трумэн что-то напутал. Нам говорили при выезде из Америки, что корейцев слишком много и стесняться с ними не следует, но никто не думал, что убьют столько наших.

Вопрос: Ну, а лично вам нужна эта война?

Ответ: Я поехал сюда, чтобы подзаработать денег и купить виллу в Филадельфии. Больше меня ничто не интересует.

Ответы Дональда Мирмана не пугаются в комментариях. За каждым его словом, за каждой его фразой видна растленная душонка матерого бандита.

Но как же зверствуют в своем безумстве разбойники типа Дональда Мирмана, им не удалось подавить волю героического корейского народа к сопротивлению. Десятки тысяч американских сол-

дат и офицеров погибли костями на корейской земле и среди них немало воздушных пиратов. Всему миру известны имена героев корейской авиации летчиков-истребителей Ли Дон Гю, Ким Ги Она и других. Каждый из них сбил по двадцать и больше «летающих крепостей». Сознавая правоту своего дела, не зная в сражении ни страха, ни усталости, они навязывают бой численно превосходящему противнику и неизменно выходят победителями. Народный герой летчик-истребитель Ли Дон Гю говорит:

— В безграничной любви к своему народу и жгучей ненависти к врагу — источник моей силы... Во мне нет места страху, потому что я думаю только о победе.

Эти благородные чувства и мысли свойственны всем корейским летчикам, героически защищающим свою родину. Их высокое боевое мастерство и моральное превосходство над американскими летчиками подтверждается огромным множеством «летающих крепостей» и других американских самолетов, уже нашедших свою гибель в корейском небе. С каждым днем авиация интервентов несет все больше и больше потерь. Не только корейский народ, но и все миролюбивые люди земного шара никогда не простят американским воздушным бандитам их чудовищных злодеяний.

Говорят, что американскому летчику, сбросившему первую атомную бомбу на японский город Хиросима, от которой погибло несколько тысяч человек, создали в Америке шумную славу, и он был ослеплен ею. Но отрезвление наступило сразу, как только он понял, что с военной точки зрения было совершенно бессмысленно сбрасывать атомную бомбу на большой город, в котором не было никаких военных объектов. Мучаясь угрызениями совести, он сменил офицерский мундир на облачение монаха, чтобы в одиночной келье монастыря до конца дней своих вымаливать у бога прощение за преступление против человечества.

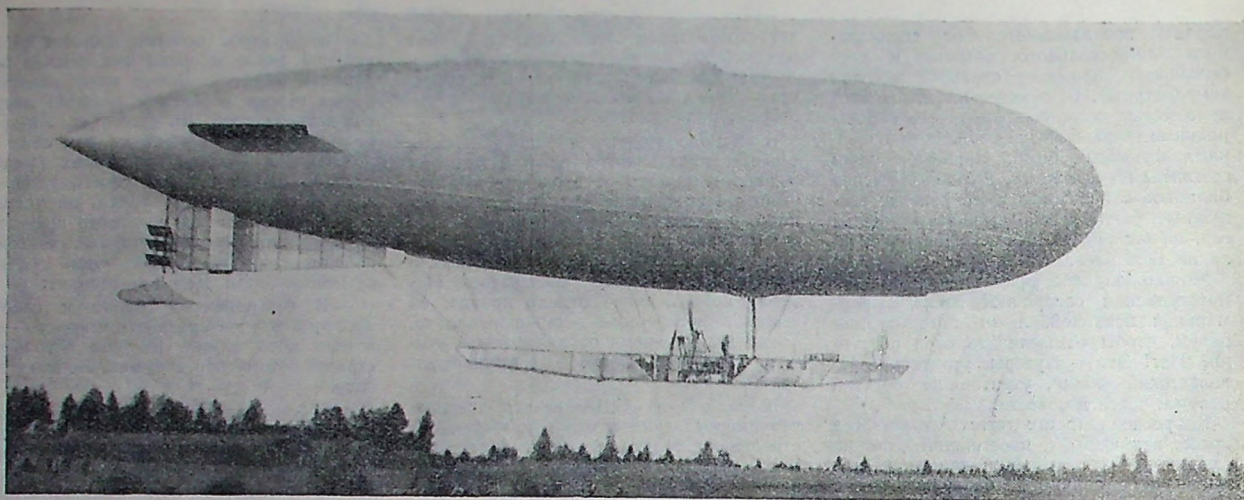
Как поступят те из американских летчиков, которым удастся живыми вернуться из Кореи? Нельзя, разумеется, предположить, что все они будут каяться и постригутся в монахи. Но одно несомненно: им не удастся скрыть свое соучастие в позорных злодеяниях.



Американские воины, захваченные в плен войсками Народной Армии Корейской Народно-Демократической Республики и китайскими добровольцами.



Все большее и большее количество американских захватчиков находит гибель на корейской земле. Вот все, что осталось от одного из американских воздушных бандитов.



Наша страна — родина воздухоплавания. 220 лет назад русский человек впервые в истории поднялся в небо на воздушном шаре. Русские большие крепостные и малые полевые дирижабли по своим качествам превосходили заграничные. На отечественных заводах еще в начале нынешнего века были построены известные дирижабли: «Кречет», «Альбатрос», «Ястреб», «Голубь», «Сокол» и другие. На нашем снимке изображен большой крепостной дирижабль «Альбатрос», построенный рабочими и инженерами Ижорского завода в 1910 году. «Альбатрос» имел объем 9 600 м³, длину—77 м, а общую наибольшую высоту — 22 м. Он мог развивать скорость до 68 км в час, подниматься на высоту 2 000 м. Во время первой мировой войны «Альбатрос» неоднократно совершал боевые полеты с целью разведки, а также бомбардировки укрепленных позиций противника. На своем хребте дирижабль имел пулеметную установку.

Фото С. Январева.

ЗАДАЧА «САМОЛЕТ»

Впишите в квадратик и кружки 18 слов следующего значения:
1. Рулевое колесо. 2. Изолированная часть самолета. 3. Летательный аппарат тяжелее воздуха. 4. Преобразователь энергии вращающегося вала в силу тяги. 5. Сплав, применяемый в авиации. 6. Легкосъемный, прозрачный колпак над кабиной. 7. Деталь управления самолетом. 8. Брус, расположенный вдоль оси фюзеляжа. 9. Одна из основных деталей каркаса крыла. 10. Вид топлива авиационного двигателя. 11. Деталь управления мотором. 12. Приспособление для замедления или полного прекращения движения самолета. 13. Корпус самолета. 14. Часть самолета, где помещается летчик. 15. Крепление между верхним и нижним лонжероном. 16. Элемент фермы фюзеляжа. 17. Прибор для измерения вертикальной скорости самолета. 18. Вещество, применяемое для изготовления деревянных нервюр.

Если вы правильно впишите все эти слова, то прочтете в кружках имя, отчество и фамилию одного из выдающихся изобретателей в области авиации.

ОТВЕТ НА ЗАДАЧУ,

помещенную в журнале

«Крылья Родины» № 5 за 1951 год

I. Орехово. II. Москва. III. Винт. IV. Руль. V. Геликоптер. VI. Земля. VII. Расчет.

«...Человек...полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума».

На 1-й стр. обложки: портрет Н. Ф. Гастелло (репродукция с картины художника Л. Столыго).

На 4-й стр. обложки: перед полетом на планере.

Фотоэтиюд Г. Малиновского.

Редактор А. Ф. ВОЛКОВ

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

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

Г 50744 12-VI-1951 г.

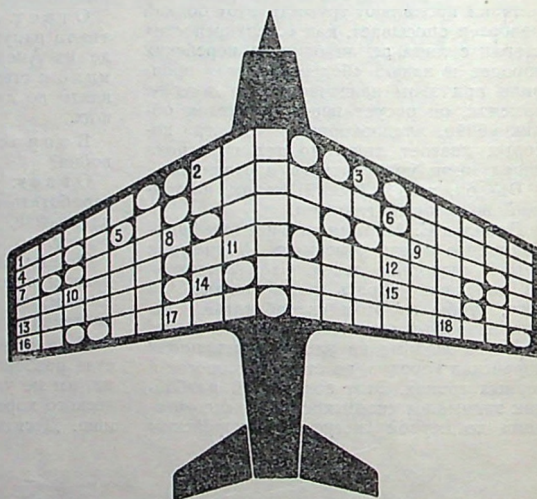
Издательство Досарм

Сдано в произв. 14-V-1951 г. Подп. к печати 12-VI-1951 г.
Цена номера 3 р.

Бумага 60×92½ — 1,5 бум. л. = 3 п. л.

1 вкладка.
Зак. № 555.

Типография Госпланиздата, Москва, Б. Комсомольский, 9.



ОТВЕТЫ

Правильные ответы на задачу, помещенную в журнале «Крылья Родины» № 4, первыми прислали: член Досава И. С. Яровой (г. Киев), А. П. Жук (г. Ромны), М. И. Тяпкова (деревня Екатериновка, Державинского района, Чкаловской области), В. Д. Винокурова и М. Н. Гапоненко (г. Астрахань), А. П. Трунов (г. Йошкар-Ола), Ю. Ф. Тихонов (Гаврилов-Ямский р-н, Ярославской области) и другие.

ДАТЫ отечественной АВИАЦИИ и ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

2 июля 1938 г. Советские летчицы Полина Осиненко, Вера Ломако и Марина Раскова на гидросамолете МП-1 с мотором АМ-34 установили мировой рекорд дальности полета по прямой. Без посадок они пролетели по маршруту Севастополь—Киев—Новгород—озеро Холмовское (Архангельск). Путь в 2 241,5 км был пройден за 10 час. 33 мин.



Ольга Клепикова

6 июля 1939 г. Советская планеристка О. В. Клепикова на одноместном планере пролетела по прямой линии почти 750 км, установив мировой рекорд. Планер Клепиковой «Рот-фронт-7» поднялся на буксире самолета с Тушинского аэродрома и через 8 час. 25 мин. приземлился в Сталинградской области.

10 июля 1936 г. Умер талантливый русский изобретатель Анатолий Георгиевич Уфимцев, лично строивший паровые машины, динамомашин, двигатели внутреннего сгорания, ветродвигатели, самолеты и т. п. А. Г. Уфимцев участвовал в революционном движении, за что царское правительство бросило его в Петропавловскую крепость, а потом сослало в Сибирь. Возвратившись из ссылки, Уфимцев занялся изобретательской деятельностью. В 1909—10 гг. он построил интересную летательную машину «сфероплан» с вогнутой, кольцевидной несущей поверхностью. В 1911 г. изобретатель создает проект оригинального самолета со специальным приспособлением для взлета. В сентябре 1911 г. Уфимцев получил патент на изобретенный им биротативный двигатель с четырьмя вращающимися вокруг коленачатого вала крестообразно расположенными цилиндрами. Он также построил шестичилиндровый двигатель и ряд других.

12 июля (30 июня) 1804 г. Русский академик Яков Дмитриевич Захаров по заданию Академии наук провел в Петербурге первый в мире полет на воздушном шаре с научно-исследовательской

целью. Для точного определения направления полета русский ученый впервые в истории применил специальное аэронавигационное устройство.

12 июля 1935 г. Члены политбюро ЦК ВКП(б) во главе с товарищем И. В. Сталиным посетили Центральный аэроклуб СССР, где смотрели достижения советского воздушного спорта. Плохая погода не смогла помешать спортсменам продемонстрировать великому вождю и его соратникам свое мастерство. Отряд парашютистов выполнил групповой прыжок с тяжелых самолетов. Много других достижений советского парашютного спорта было показано в этот исторический день. «По поручению товарища Сталина и присутствующих здесь членов Политбюро, — сказал тов. Ворошилов, обращаясь к парашютистам, — приношу Вам коммунистическую благодарность за демонстрацию достижений, которыми наша доблестная молодежь может по праву гордиться».

12—14 июля 1937 г. Герои Советского Союза М. М. Громов, А. В. Юмашев и С. Данилин осуществили второй беспрецедентный перелет из Москвы через Северный полюс в Сан-Джасинто (США). На самолете АНТ-25 с мотором АМ-34 советские летчики пролетели без посадки по прямой 10 148 км, установив мировой рекорд дальности полета.

16 июля 1934 г. Один из зачинателей массового советского парашютизма Н. Евдокимов осуществил мирового значения затыжной прыжок с парашютом. Покинув самолет на высоте 8 100 м, он раскрыл парашют в 200 м от земли, через 142 сек. свободного падения.

19 июля 1918 г. Объявлен приказ об образовании в Царицыне Военного Совета Северо-Кавказского военного округа во главе с товарищем И. В. Сталиным. Лично разрабатывая оперативные планы и руководя боевыми действиями войск Царицынского фронта, товарищ Сталин придавал огромное значение вопросам взаимодействия авиации с пехотой и артиллерией. Товарищ Сталин лично ставил задачи авиации. Благодаря вниманию и руководству товарища И. В. Сталина Царицынский авиаотряд по боевой работе в 1918 г. занял первое место среди других авиационных отрядов.

20—22 июля 1936 г. Краснокрылый самолет, на котором были вычерчены слова «Сталинский маршрут», пролетел по трудному, неизведанному пути: Москва—Баренцево море—Северный Ледовитый океан—Земля Франца-Иосифа—Северная земля—Петропавловск на Камчатке—остров Удд (ныне остров Чкалов). Самолет покрыл расстояние в 9 374 км за 56 час. 20 мин. Более пяти часов самолет шел вне видимости земли, при встречном ветре, доходящем до 70 км/час. За осуществление героического перелета в исключительно трудных условиях Арктики и неизученных районов дальнего Севера и за проявленные при этом выдающееся мужество и мастерство члены экипажа самолета—В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков—были удостоены звания Героя Советского Союза.

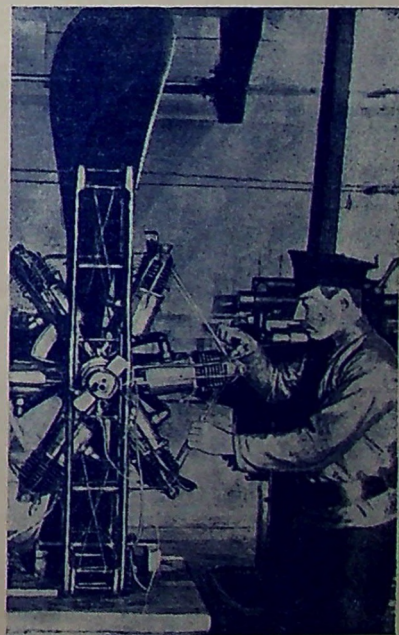
22 июля 1936 г. В Красноярске стартовал в большой арктический перелет Герой Советского Союза В. С. Молоков. На летающей лодке «СССР 11-2» с двумя отечественными моторами М-17 Молоков впервые в истории пролетел всю трассу Великого Северного пути. В труднейших метеорологических условиях летающая лодка успешно завершила путь в 26 300 км.

24 (11) июля 1914 г. Проведен выдающийся беспосадочный перелет из Киева в Петербург на первом в мире многомоторном русском бомбардировщике «Илья Муромец». На борту самолета находилось три пассажира.

30 июля 1944 г. Умер выдающийся советский авиационный конструктор Николай Николаевич Поликарпов. Человек исключительного дарования, Поликарпов создал более 70 типов самолетов различного назначения. Самый долговечный в мире самолет У-2, созданный Поликарповым в 1927 г., носит ныне имя своего создателя (По-2). Поликарпов является творцом одного из первых советских разведчиков и легких бомбардировщиков Р-5, замечательных истребителей И-15, И-153, И-16 и многих других самолетов.

31 июля 1920 г. В Москве выпущен первый советский авиационный мотор, мощностью в 200 лошадиных сил. Молодая советская авиационная промышленность одержала первую знаменательную победу.

31 июля 1947 г. Советские парашютисты В. Г. Романюк, А. И. Колосков, Н. Я. Гладков и ряд других совершили выдающийся групповой прыжок с высоты 11 200 м.



А. Г. Уфимцев у своего двигателя

57
П.ЯШ.1303
БИБЛИОТЕКЕ
6 1.12 КР РСС

