Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
К борьбе за дело Ленина—Сталина будь готов!

Бесплатно

Пионерская ПРАВДА

5 января 1937 года

На московском слете авиамоделистов в Доме пионеров

Пусть реет моторная пионерская авиация!

МОСКВИЧИ ПОСТРОИЛИ ПЕРВУЮ ЭСКАДРИЛЬЮ

ВАШИ МОДЕЛИ УСТАНОВЯТ НОВЫЕ СОЮЗНЫЕ И МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ

ДОРОГИЕ РЕБЯТА!

Построив эскадрилью моторных авиамоделей, Вы сделали хорошее дело. Авиамодели с бензиновым моторчиком — новый шаг в развитии авиамоделизма.

Я знаю — среди Вас есть много желающих стать такими же, как наши Герои Советского Союза. Помните же: путь летчика начинается с авиамодели, и если Вы будете строить модели, да еще с бензиновыми моторчиками, Вам в будущем не трудно будет стать искусными пилотами и конструкторами.

Желаю Вам успеха в работе. Пусть Ваши модели установят новые союзные и мировые рекорды.

С сердечным приветом —

Н. ХРУЩЕВ.

4 января 1937 г.

ПУТЬ К САМОЛЕТУ

Мы горячо любим нашу прекрасную родину. Мы должны научиться защищать ее от врагов.

Многие ребята мечтают в будущем стать летчиками. И не только мечтают. Они строят модели самолетов, летают на планерах.

«Путь от модели к планеру и от планера к самолету — это наиболее верный путь к массовой подготовке искусных летных кадров, в совершенстве владеющих техникой, работающих над ней с юных лет», — так писал народный комиссар обороны, маршал Советского Союза Климент Ефремович Ворошилов, приветствуя последний слет юных авиамоделистов.

Сегодня московские авиамоделисты празднуют создание первой в Союзе эскадрильи авиамоделей с бензиновыми моторчиками. Это — большое достижение юных советских авиастроителей. Эскадрилья москвичей — первый вклад в большую пионерскую моторную авиацию.

Хорошо сделали москвичи! Они строят не только простые модели — схематички, фюзеляжные модели планеров, но и взялись за более сложные модели — с бензиновыми моторчиками. Мотор — сердце самолета. И тому, кто хорошо его изучит, кто построит модель с бензиновым моторчиком, авиационная наука будет более понятна, он с самолетом будет уже хорошо знаком, и путь к мастерству летчика, авиаинженера, авиаконструктора будет проще и легче.

Пример москвичей должен быть подхвачен всеми авиамоделистами Советского Союза. В каждом городе нужно создать свои пионерские эскадрильи с бензиновыми моторчиками.

В каждом отряде, в каждой школе должен быть авиамодельный кружок, который сделал бы свой вклад в моторную авиацию.

Мы уверены, что герои Советского Союза — наши славные летчики, авиаконструкторы и инженеры, работники авиационных заводов — помогут своим советом и делом создать пионерскую моторную авиацию!

Товарищ СТАЛИН среди юных авиамоделистов Москвы на Щелковском аэродроме 10 августа 1936 года. (Союзфото)

СОЗДАДИМ БРИГАДУ МОТОРНЫХ КОРАБЛЕЙ

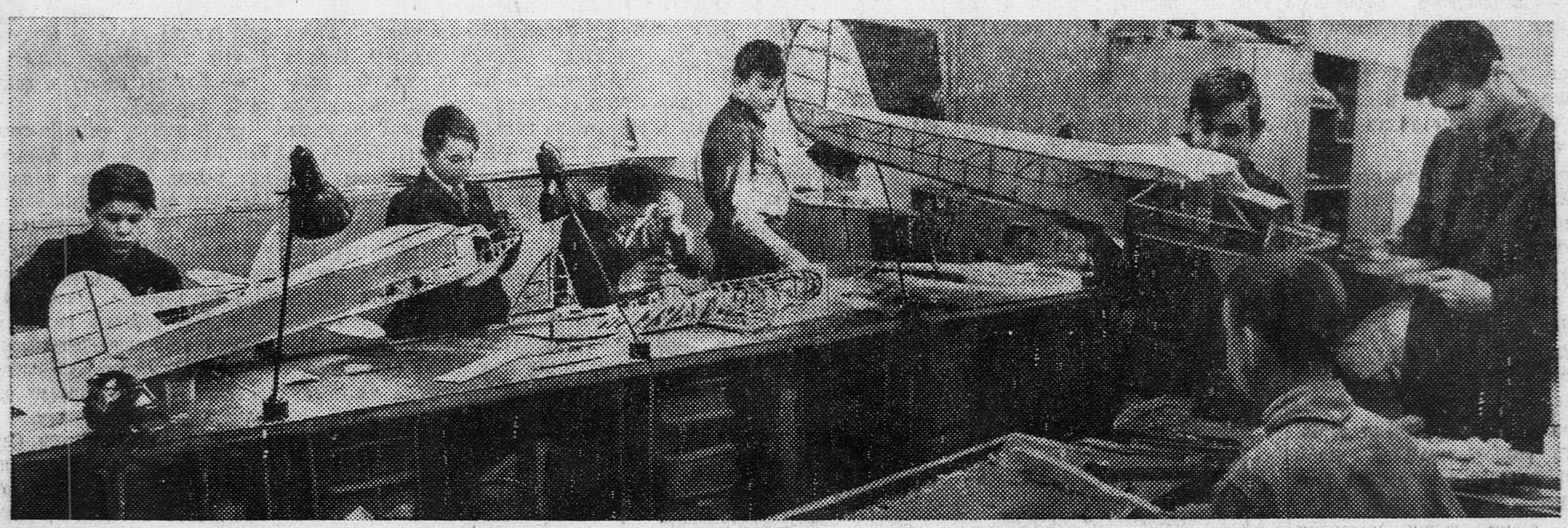
Юным строителям эскадрильи моторных летающих моделей

Поздравляя вас с успешным окончанием строительства первой в СССР эскадрильи моделей с бензиновыми моторчиками, желаю вам в будущем стать гордыми соколами нашей великой родины, конструкторами новых, более совершенных воздушных кораблей, которые должны летать быстрее, дальше и выше всех.

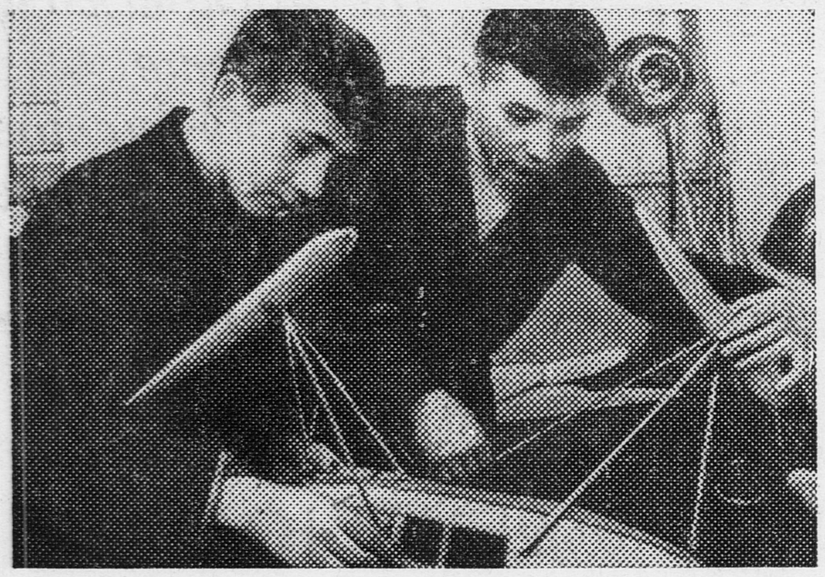
Надеюсь, что московские пионеры и школьники последуют примеру своих товарищей — строителей этих прекрасных моделей—и к 15-летию пионерской организации построят целую бригаду моторных «кораблей» большой пионерской авиации.

Секретарь МК и МГК ВЛКСМ
ИЛЬИНСКИЙ.

В АВИАМОДЕЛЬНОЙ МАСТЕРСКОЙ МОСКОВСКОГО ДОМА ПИОНЕРОВ



Авиамоделисты за изготовлением моделей с бензиновыми моторчиками. На снимке (слева направо): ВОВА КРАЕВСКИЙ, ЮРА ГАНЫШИН, ЮРА БРЮХОВ, ЖЕНЯ ПРЯНИЧНИКОВ, ШУРА ШУЛЬГИН, КОСТЯ КУЛИКОВ и ВИТЯ КУЛИКОВ. Фото А. МОРОЗОВА



МИТЯ АНДРЕЕВ и ВИТЯ ЧУМАНИХИН строят «бесхвостку». На снимке: ребята прикрепляют лыжи к модели. Фото А. МОРОЗОВА

МОДЕЛЬ НЕ ПОТЕРЯЕТ ЦЕНТРА ТЯЖЕСТИ

Мы вдвоем построили модель с бензиновым моторчиком советского производства. Мощность мотора—0,5 лошадиной силы. Размах крыльев—2 метра 80 сантиметров, длина фюзеляжа—1 метр 70 сантиметров. Весит наша модель 3 килограмма. У нее—низкое расположение крыльев, и вместо колес она на время зимы поставлена на лыжи.

На модели имеются два бака для бензина. Больший из них вмещает 200 граммов и установлен на центре тяжести крыла. Благодаря этому, когда израсходуется бензин, модель не потеряет центра тяжести. Из большого бака бензин по бензинопроводке поступает в малый бак и оттуда в мотор.

Раньше наши модели приводились в движение резиновыми моторчиками. Такую модель мы сделали впервые.

ВАНЯ УЛЯСОВ.
ЛЕША ИВАНОВ.

Москва.

Бауманский дом пионеров.

МОЙ МОНОПЛАН

Вместе с товарищем я построил модель, имеющую советский моторчик. Расчет и постройку мы начали еще с начала учебного года, но закончили ее только сейчас. Модель наша небольшая: размах крыльев — 2,5 метра, длина фюзеляжа — 1,5 метра. Она построена по типу моноплана, с низким расположением крыла. Мощность моторчика — 0,5 лошадиной силы.

Н. САФРОНОВ.

Москва.

МОЙ ПУТЬ

Конструктор А. ЯКОВЛЕВ

Часто пионеры спрашивают меня:

— Товарищ Яковлев, как вы сделались авиаконструктором?

Я начал интересоваться авиацией, когда еще был пионером.

Тогда только еще зарождалось советское самолетостроение, и нашим пилотам приходилось летать на старых машинах.

Помню, меня очень влекло к технике. Я читал книги о великих изобретателях и ученых: о Стефенсоне, о Роберте Фультоне, об Эдисоне. Но больше всего любил научную фантастику: романы Жюль-Верна и Уэлса. Книгу «Из пушки на луну» я, например, перечитывал много раз.

А в 1922 году я построил первую модель самолета — копию аэроплана Блерио. Конечно, это была нелетающая модель.

Скоро в 50-й школе Сокольнического района организовался первый авиамодельный кружок.

Начинать работу оказалось не так-то просто. Не было ни учебных пособий, ни строительных материалов. Но все же мы не сдавались и стали строить летающие модели.

Самым радостным днем в моей школьной жизни был день, когда поднялась в воздух наша первая модель самолета с резиновым моторчиком.

В 1923 году у нас в школе был создан кружок планеристов. Вот тут-то ребята и построили первый планер моей конструкции.

Через год летчик Писаренко совершил на этом планере первый полет.

По окончании школы второй ступени я решил поступить учиться в Военно-Воздушную академию. Но меня не приняли, потому что мне было тогда всего только 16 лет.

Вскоре я поступил на работу. Но попрежнему мечтал сделаться авиаконструктором и продолжал работать в различных кружках.

В 1927 году, не имея никакого специального образования, мне удалось сконструировать и построить свой первый легкий самолет «АИР-1». На нем летчик Пионтковский совершил два беспосадочных перелета: Москва — Севастополь и Москва—Минеральные Воды. Для того времени это были мировые рекорды.

Потом я поступил в Военно-Воздушную академию и, окончив ее, стал инженером.

Все время я работал над конструкцией легких самолетов и построил восемнадцать различных «АИР».

Теперь я — директор и главный конструктор одного из заводов Наркомата оборонной промышленности.

На этом заводе строятся тысячи учебных и тренировочных самолетов.

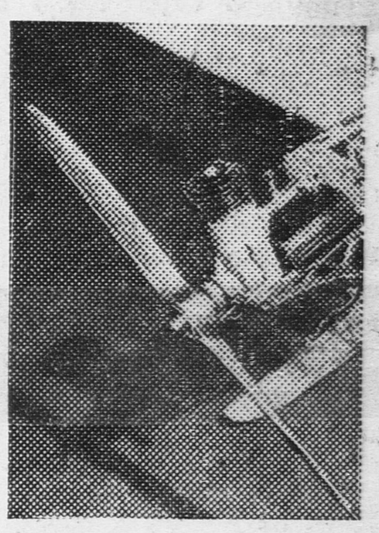
★

Ребята - авиамоделисты! Каждый из вас может пройти такой же путь, как и я: от авиамоделиста—к строителю планеров и к конструктору моторных самолетов.

В заводском конструкторском бюро, которым я руковожу, работает почти одна молодежь, среди которой много бывших авиамоделистов и планеристов. Это — товарищи Шехтер, Адлер и другие.

Многие мои товарищи из школьного модельного кружка стали теперь летчиками и конструкторами. Вот товарищ Гуща командует сейчас целой авиационной частью.

Ребята! Учитесь, овладевайте высотами авиационной техники. Помните лозунг: «От авиамодели — к планеру, с планера — на самолет!»



Советский бензиновый моторчик, устанавливаемый на авиамоделях.

★ ★ Восьмая модель Сережи Малика ★ ★

В просторной комнате пахнет клеем и сосной. Под потолком, словно застывшие в полете, висят легкие модели. Туполев и Циолковский улыбаются с портретов.

Сережа смотрит на чертеж. Тонкие контуры крыльев и хвоста старательно вычерчены на большом листе. Здесь каждый штрих — результат поисков, раздумья, вычислений. А рядом— модель с бензиновым моторчиком — воплощение сережиного замысла, в точности повторяющая линии чертежа.

Это—восьмая по счету модель Сережи Малика, но никогда он еще не работал с таким жаром, как теперь.

Прежде, чем приступить к постройке, Сережа исписал цифрами множество листков, сделал десятки набросков.

Нужно было рассчитать модель так, чтобы ее величина совпадала с мощностью моторчика.

Нужно было найти форму, наиболее удобную для плавного полета.

Нужно было правильно соразмерить размах крыльев, чтобы модель в воздухе сохраняла равновесие.

Со всеми этими задачами Сережа справился превосходно. Он добился этого почти без посторонней помощи.

Зато любимые предметы Малика — черчение и математика — как нельзя лучше пригодились ему здесь.

Когда чертеж и расчеты были готовы, Сережа начал делать каркас. Материалом ему служила сосна. Он вытачивал тонкие планки, точно соблюдая размеры и вес.

Моторчик для своей новой конструкции Сережа снял с предыдущей модели, которую он построил прошлым летом совместно с несколькими товарищами. Это была неплохая модель. На московских состязаниях она продержалась в воздухе 7 минут 15 секунд и пролетела 400 метров. Но расчеты модели не совсем точно совпадали с мощностью моторчика, и ее трудно было по-настоящему отрегулировать.

В своей восьмой модели, которую Сережа взялся строить самостоятельно, он решил исправить все предыдущие ошибки.

Два месяца кропотливо трудился он. У него не было постоянного места для работы. Он ходил в Центральную авиалабораторию, в мастерские Дома пионеров, в Бауманский дом культуры.

Наконец, планки каркаса скрепил авиационный лак. Сережа принялся обтягивать модель тонким батистом.

Здесь все до мельчайших деталей было сделано руками Малика. Только моторчик американской фирмы «Браун-Юниор» да батареи были фабричной работы.

В готовом виде модель совпадала со всеми расчетами Сережи. Она весила 2 килограмма. Размах крыльев равнялся 2½ метрам. А длина фюзеляжа модели—1 метру 35 сантиметрам.

Маленькая красная птица стояла посреди комнаты. Сережа любовался ею недолго. Он заметил только, что модель поразительно похожа по своей форме на легендарного красавца «АНТ-25». Потом Малик повез ее на планерную станцию, чтобы испытать в воздухе. Это было 24 декабря.

День был очень ветреный, поэтому запускать модель с моторчиком не удалось. Сережа испытал ее только на планирование. Она прекрасно парила в воздухе, но требовательный к себе Сережа решил сгладить самые малейшие недочеты.

Он принес модель назад в лабораторию и принялся за окончательную отделку.

И вот он стоит в просторной лаборатории Бауманского дома культуры. Он смотрит на чертеж, слегка прищурив глаз. Модель разобрана. Крылья прислонены к стене. Каркас фюзеляжа стоит на подоконнике. Сережа заново обтягивает его батистом. Он хочет, чтобы модель была красивой и изящной.

— Ведь 5 января она будет вместе с другими моделями пионерской эскадрильи передана товарищу Хрущеву. Никита Сергеевич возьмет мою модель в руки. И я хочу, чтобы он оценил ее на «отлично», — так говорит Сережа своим товарищам, которые тут же рядом за столами работают над своими моделями.

— Как ты назовешь свою модель, Сережа?

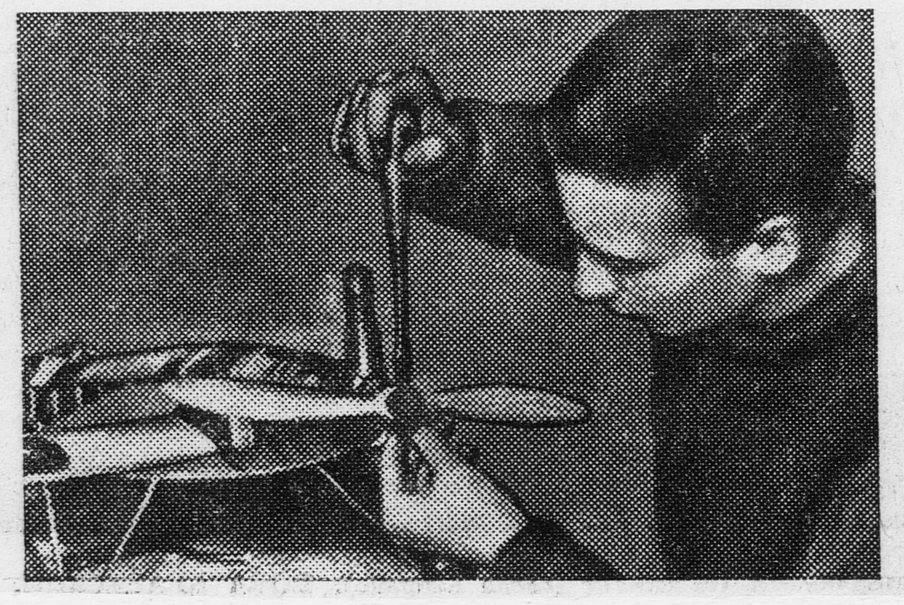
— Я назову ее «На-страже». Так называлась моя самая первая модель, которую я построил два года назад. Это был маленький планер. Я еще тогда плохо работал. А сейчас я многому научился. Если моя новая модель покажет хорошие летные качества, я буду работать над ее дальнейшим усовершенствованием.

Скоро зажужжат маленькие моторчики, и пионерская эскадрилья взовьется в воздух.

Ученик 522-й школы Сережа Малик и десятки других юных авиастроителей, запрокинув головы, будут с гордостью следить за их стремительным полетом.

А пионерская эскадрилья будет набирать высоту.

Л. ХЕЛЕМСКИЙ.



СЕРЕЖА МАЛИК укрепляет моторчик на своей модели. Фото КЛИМОВА

РАПОРТ

Секретарю Московского комитета ВКП(б)
товарищу ХРУЩЕВУ Н. С.
Секретарю Московского комитета ВЛКСМ
товарищу ИЛЬИНСКОМУ С. Д.

3 октября 1936 г. спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени товарища Косарева утвердила как национальные два рекорда полета моделей самолетов с бензиновыми моторчиками.

Эти рекорды были установлены 15-летними московскими авиамоделистами Сережей Маликом и Юрой Минаевым. Их модель с моторчиком мощностью в 0,2 лошадиной силы пролетела 3.150 метров за 23 минуты.

Модели с бензиновыми моторчиками для советских авиамоделистов являются еще новинкой. Летом 1936 г. на 10-х всесоюзных авиамодельных состязаниях впервые были представлены 7 моделей самолетов этого типа. Из 5 летавших моделей 4 модели принадлежали московским авиамоделистам.

6 октября 1936 г. актив авиамоделистов Москвы взял обязательство построить первую московскую эскадрилью моторных моделей в составе 30 штук с тем, чтобы в январе 1937 г. принять участие с ними во всесоюзных состязаниях.

К проектированию моделей мы приступили после занятий по расчету моделей, который проводил с нами слушатель Военно-Воздушной академии имени Жуковского товарищ Микиртумов.

Всего заложили мы 42 модели.

Сегодня мы сдаем первые 25 моделей, в постройке которых принимали участие 48 человек.

Наша эскадрилья сейчас состоит из:

отряда моделей в составе 9 самолетов, построенных в Московском городском доме пионеров и октябрят;

2-х звеньев в составе 6 самолетов, построенных в Центральной авиамоделыной лаборатории ЦС Осоавиахима СССР;

одного звена в составе 3 самолетов, построенных в Бауманском детском доме культуры;

одного звена в составе 3 самолетов, построенных в Сталинском районе;

двух моделей, построенных в Советском районе;

одной модели, построенной в Коминтерновском районе, и

одной модели, построенной в Центральном аэроклубе СССР.

Но это только начало. Опыт, который мы получили при постройке наших моделей, мы передадим во все районы Москвы.

Мы обращаемся ко всем московским авиамоделистам с призывом построить к 15-летию пионерской организации уже не эскадрилью, а целую бригаду моторных моделей.

«Большая моторная пионерская авиация» должна— и будет! — летать во всех уголках нашей великой славной родины!

СТРОИТЕЛИ 1-й МОСКОВСКОЙ ЭСКАДРИЛЬИ МОТОРНЫХ МОДЕЛЕЙ.

БЕСХВОСТКА С БЕНЗИНОВЫМ МОТОРЧИКОМ

Сейчас мы строим бесхвостку с бензиновым моторчиком.

Сначала подобрали подходящую схему модели и стали делать аэродинамический расчет (рассчитали соотношение крыльев, фюзеляжа, подобрали профиль крыльев, установили точные формы), а в конце октября приступили к работе над моделью.

Это было очень сложно, потому что никакого опыта у нас по строительству бесхвосток с бензиновым моторчиком не было. Мы только слыхали, что в Америке такие модели уже строят.

Сейчас модель готова. Остается испытать ее. Сначала испытаем, как она летает без моторчика, а потом — с моторчиком.

В заключение хотим поблагодарить наших инструкторов, которые хорошо нам помогли в работе.

МИТЯ АНДРЕЕВ и МИША ЧУМАНИХИН.

ВИТЯ ТЕРЕНТЬЕВ и ВИТЯ КУЛИКОВ проводят испытание моторчика своей модели.

Товарищи Н. С. ХРУЩЕВ, А. В. КОСАРЕВ, С. Д. ИЛЬИНСКИЙ среди ребят в Московском доме пионеров. Фото А. МОРОЗОВА

Эскадрилья москвичей

На последних всесоюзных состязаниях авиамоделей в Краснодаре всеобщее внимание привлекали привезенные московскими авиамоделистами модели самолетов с бензиновыми моторчиками. Сперва модели летали неважно: были аварии и поломки. Но скоро причина неудач была найдена. Модель бригады Центральной лаборатории, пролетевшая вначале 1.500 метров, впоследствии установила первое всесоюзное достижение — 2.500 метров.

Московская делегация на закрытии состязаний дала обязательство удержать завоеванное первенство и улучшить свои результаты.

Первый национальный рекорд

По приезде в Москву ребята энергично взялись за дело. Группу авиамоделистов почти ежедневно можно было видеть на аэродроме за пуском моторных моделей. 6 сентября модель Сережи Малика и Юры Минаева пролетела 4.100 метров за 37 минут. Правда, это достижение официально не было засчитано, так как на аэродроме не присутствовал спортивный комиссар. Но через несколько дней на официальных испытаниях эта же модель пролетела 3.150 метров за 23 минуты. 3 октября спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени Косарева утвердила результаты полета модели Малика и Минаева, как национальный рекорд.

5 октября происходило собрание лучших московских моделистов. Собрание решило построить эскадрилью из 30 моторных моделей. Срок — 3 января 1937 года.

К проектированию моделей приступили лишь после того, как прошли занятия в Центральной авиамодельной лаборатории, где слушатель Военно-Воздушной академии товарищ Микиртумов познакомил ребят с техникой расчета моделей под бензиновый моторчик.

Инициативу ребят горячо поддержали в Московском комитете комсомола. 19 октября секретарь Московского комитета партии Никита Сергеевич Хрущев лично ознакомился с моторчиком, дал ряд указаний о его изготовлении, причем особое внимание Никита Сергеевич обратил на обеспечение полной безопасности при запуске винта моторчика.

Обещание выполнили

Первая модель эскадрильи была закончена к Чрезвычайному VIII С'езду Советов авиамоделистами Бауманского дома культуры Ивановым и Улясовым. Их модель типа моноплана с низко расположенным крылом имеет размах 275 сантиметров. Длина фюзеляжа — 165 сантиметров. Полный вес модели — 2½ килограмма. Модель отличается особой тщательностью сборки.

Модель рекордсмена Сережи Малика напоминает по схеме легендарную машину «АНТ-25». Размах модели — 2½ метра, длина фюзеляжа — 135 сантиметров. Полный вес модели — 1.800 граммов.

Эта модель на предварительных испытаниях показала прекрасные планирующие качества. Ее особенность — трехлопастный винт со складывающимися лопастями, что предохраняет его от поломок при неудачной посадке.

Девять моделей Дома пионеров

Авиамодельная лаборатория Городского дома пионеров и октябрят закончила постройку девяти моделей. Особый интерес представляет моторная модель типа «бесхвостки» с толкающим винтом, построенная Митей Андреевым и Мишей Чуманихиным. Хорошо сделаны модели скоростных самолетов у братьев Краевских и Семы Бузикова. Авиамоделисты Сталинского района входят в эскадрилью со своим звеном. Три модели, построенные Любченко, Кашаевым и Тетеревым, сейчас заканчиваются и будут проходить летные испытания. Авиамоделисты детского комбината завода имени 1905 года Зайцев и Мошкаркин построили модель, напоминающую транспортный самолет «АНТ-9».

С 6 по 12 января на городской планерной станции (станция Трикотажная Калининской железной дороги) будут проводиться испытания эскадрильи.

УКОЛОВ.

СТРОЙТЕ ЕЩЕ ТАКИЕ МОДЕЛИ

3 января делегация строителей московской эскадрильи моторных авиамоделей пришла к председателю Центрального совета Осоавиахима СССР комкору товарищу Эйдеману Р. П.

Ребята принесли с собой одну из моделей, входящую в состав эскадрильи. Товарищ Эйдеман тепло встретил юных авиамоделистов, рассматривал модель, спрашивал их, как они строили ее.

Затем он взял в руки модель и спросил:

— А какой вес модели?

Строители ответили:

— Мы не взвешивали, но по нашим расчетам должно быть в ней два кило.

Роберт Петрович усомнился и сказал:

— Здесь больше двух кило.

Появились весы. Модель взвесили. Оказалось, что ребята правы — она имела веса два килограмма пятьдесят граммов.

— Молодцы ребята, ваши подсчеты точные, — сказал Роберт Петрович.

И тут же спросил:

— А знает ли школа, что вы строите такие прекрасные модели?

— Нет, не знает, — ответили ребята.

— Это очень плохо, — сказал товарищ Эйдеман. — Нужно, чтобы школы вами гордились, чтобы директоры школ, пионервожатые, учителя помогали вам и интересовались вашей работой.

Роберт Петрович сказал, что авиамодель с бензиновым моторчиком—это новый шаг в развитии авиамоделизма и нужно строить побольше таких моделей. Он очень похвалил москвичей за создание первой в Союзе эскадрильи моторных моделей. Прощаясь, товарищ Эйдеман обещал приехать 5 января в Дом пионеров на слет авиамоделистов.

Будем строить ★ ★ ★ ★ ★ ★ моторные модели

Юные авиамоделисты Советского Союза добились больших успехов, строя безмоторные модели и модели с резиновым моторчиком. Полеты таких моделей в течение десятков минут и на расстояние в несколько километров — не редкость для авиамоделистов СССР.

СТРОИМ СЛОЖНЫЕ МОДЕЛИ

Но резиновый моторчик обладает небольшой мощностью. Продолжительность его работы исчисляется в лучшем случае полутора-двумя минутами. Юные авиаконструкторы хотят строить более сложные модели, поднимать на них грузы, управлять полетом их на расстоянии. Авиамоделисты хотят изучать практически авиационный двигатель. И поэтому они начали строить модели с бензиновыми моторчиками.

Особенно широко это дело начало развиваться с тех пор, как всесоюзный слет авиамоделистов в 1936 г. вынес решение о постройке эскадрильи моторных моделей самолетов.

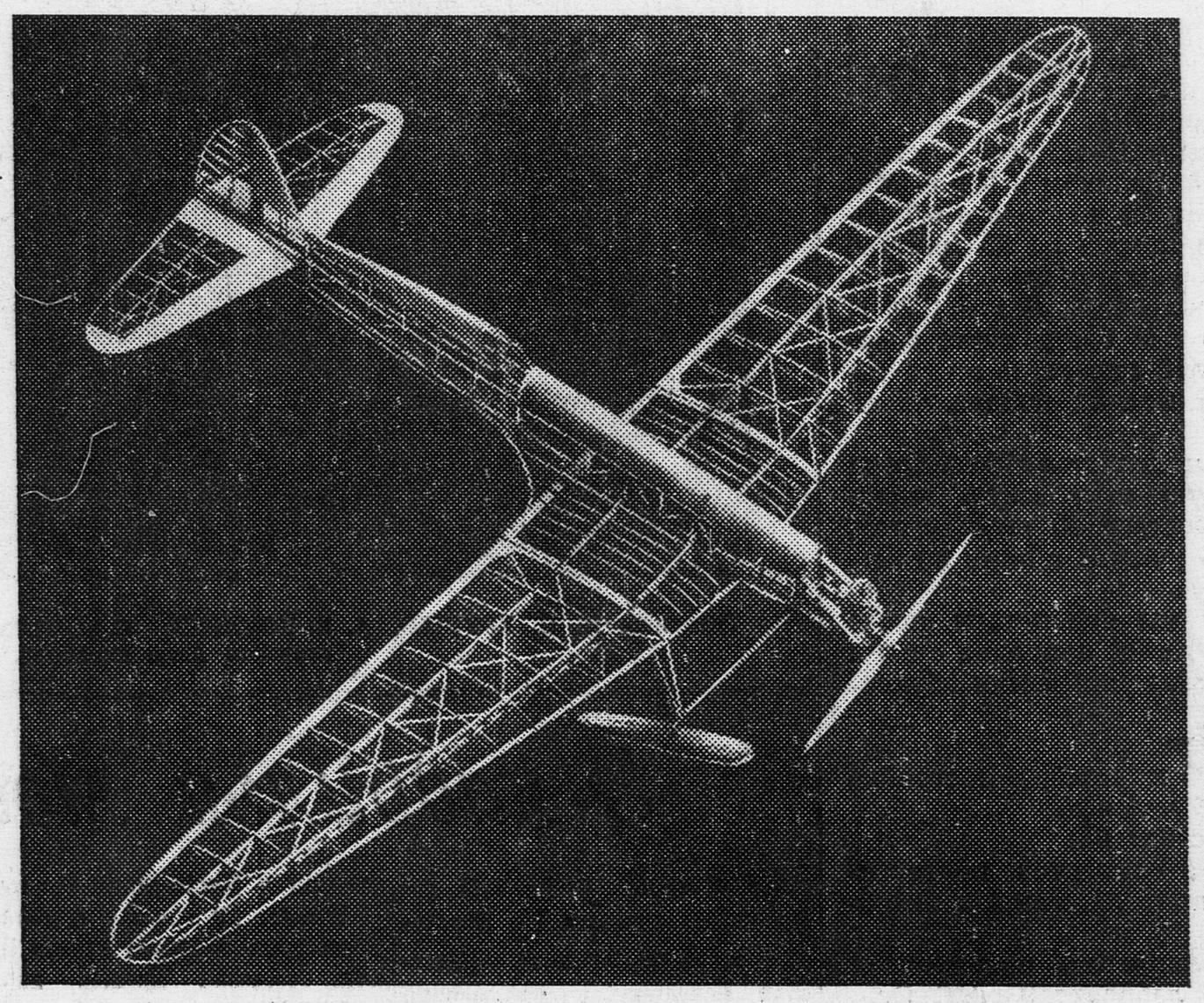
ПЕРВЫЕ ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ

Успешно идет постройка моделей в Москве. 5 января Московский дом пионеров организует специальную авиамодельную елку. Лучшие авиамоделисты Москвы передают в этот день свою эскадрилью: первые 25 самолетных моделей, снабженных бензиновыми моторчиками.

Основным моторчиком московской эскадрильи является моторчик конструкции Бесшапошникова и Алексеева («БИАЛ»). Этот моторчик уже работал на всесоюзных авиамодельных состязаниях 1936 года. Он — двухтактный (как и все авиамодельные моторчики), мощность его — около 0,4 лошадиной силы. Моторчики для московской эскадрильи построены в мастерских Московского дома пионеров.

Харьковский дворец пионеров и октябрят строит моторчики конструкции авиамоделиста Кошевого. Мощность этого моторчика примерно такая же, как и моторчика «БИАЛ».

Самый маленький моторчик для моделей мощностью всего лишь в 0,1 лошадиной силы построил известный авиамоделист М. Зюрин, работающий сейчас инструктором Центрального аэроклуба СССР имени Косарева.



Скелет авиамодели с бензиновым моторчиком, сделанный моделистами Московского дома пионеров. Фото А. МОРОЗОВА

Моторчик мощностью 0,75 лошадиной силы построили студенты города Томска—Черноморцев и Михайлов. Модель с этим моторчиком будет управляться по радио. Модель построил известный новосибирский авиамоделист товарищ Трунченко.

В ГОРОДЕ АВИАМОДЕЛЬНЫХ РЕКОРДОВ

Не отстает от других и город мировых авиамодельных рекордов—Краснодар. Там уже построены и работают десять бензиновых моторчиков мощностью 0,2 лошадиной силы.

Строят моторы и в Ленинграде, и в Казани, и в Уфе, и в Таганроге, и в Веневе (Московская область), и еще во многих местах нашего необ'ятного СССР.

Построить, а тем более сконструировать бензиновый моторчик для установки его на летающую модель самолета—довольно сложное дело. Моторчик должен быть очень надежным в работе и возможно более легким. Очень трудно сделать самостоятельно свечу и бобину, эти необходимые части зажигания в моторчике.

ЗАВОД ДАСТ МОТОРЧИКИ

Сейчас Союзснабосоавиахим оборудует специальный заводик, который начнет массовый выпуск моторчиков в апреле—мае 1937 года. По предварительным подсчетам, моторчик будет стоить около 200 рублей. Авиамоделисты в 1937 году получат в достаточном количестве и такие «дефицитные» для них сейчас вещи, как свечи и бобины. Заводские моторчики помогут широко развить «большую пионерскую авиацию».

Часть моделей должна летать на оригинальных моторчиках. Такие моторчики у нас будут появляться все чаще и чаще — наши авиамоделисты изучат работу моторчика, а, изучив, начнут конструировать. Им обязана помочь в этом Центральная авиамодельная лаборатория Осоавиахима СССР, собравшая большое количество материалов по бензиновым моторчикам. Им обязаны помочь и дворцы юных пионеров, аэроклубы Осоавиахима, детские технические станции.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗА НАМИ

В 1937 году каждый город нашей родины обязан иметь минимум одно звено моторных моделей.

Пока рекорд продолжительности полета моторной модели принадлежит американцам — их модель летала 2 часа 29 минут.

В 1936 году, когда мы только начали строить модели с бензиновыми моторчиками, наши модели уже летали 35 минут.

В 1937 году модели юных советских авиатехников должны так же хорошо летать на бензине, как до сих пор они летали на резине. Международные рекорды должны быть и будут за советскими авиамоделистами!

АВИАМОДЕЛИСТ.

СМОТРЮ НА СВОЮ МОДЕЛЬ И РАДУЮСЬ

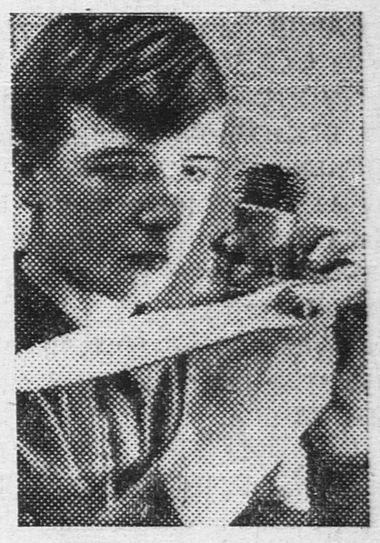
Попал я как-то с товарищем на авиамодельные состязания. Смотрел, как ребята запускают модели, и завидовал им. Захотелось самому сделать модель. И вот я втихомолку стал мастерить свою первую «схематичку». Это было года два назад. Просиживал я за работой долго, — до того меня увлекало это дело.

Зимой 1935 года меня послали на районные соревнования авиамоделистов. И что вы думаете? Моя бесхвостка заняла первое место, а модель планера — второе место.

Участвовал я и в общемосковских зимних соревнованиях, а летом был и на 4-м московском слете авиамоделистов. Но на все эти соревнования я, как и другие мои товарищи, приходил с ФЮЗЕЛЯЖНЫМИ моделями. А уже хотелось чего-то другого, нового.

Говорили о том, что пора уже построить модель с бензиновым моторчиком. И вот 15 октября прошлого года собрали нас, авиамоделистов, и организовали группу по конструированию моделей с бензиновым моторчиком. Начали мы с расчетов отдельных частей, потом чертили свои модели. А когда чертежи были готовы и нам все стало ясно, мы стали изготовлять и самые модели.

Я сделал моноплан — модель однокрылого самолета. Крылья на моей модели расположены низко, под фюзеляжем. Размах их — 280 сантиметров. Длина самого фюзеляжа—190 сантиметров. Не хвалясь, скажу, что модель

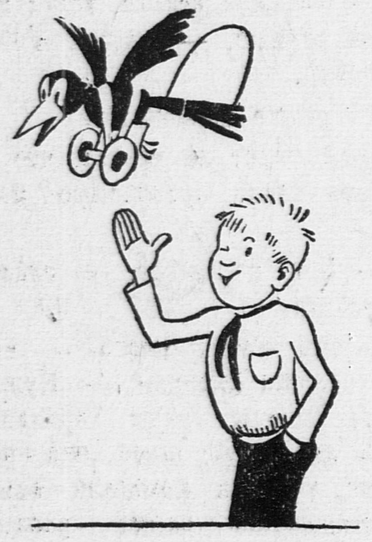


ЖЕНЯ ПРЯНИЧНИКОВ проверяет моторчик.

вышла у меня красивая. Смотрю я на нее и радуюсь. Вот теперь бы не подкачала она на соревнованиях. Поднялась бы да полетела, чтобы не стыдно мне было за нее.

ЕВГЕНИЙ ПРЯНИЧНИКОВ.
Октябрьский район, 173-я школа.

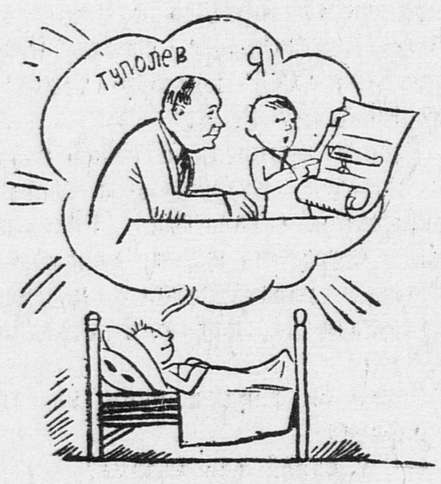
Рисунки Ю. УЗБЯКОВА



1.

Раз в саду поймал ворону
На лету конструктор наш,
Сделал крылья из картона
И пристроил фюзеляж.

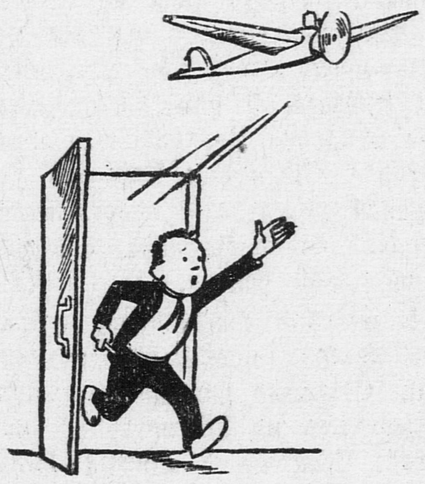
Посмотрите, в самом деле,
Мчит быстрей любой модели!



2.

Однажды Туполев и я —
Сидели мы вдвоем
Всю ночь, дыханье затая,
Над сложным чертежом.

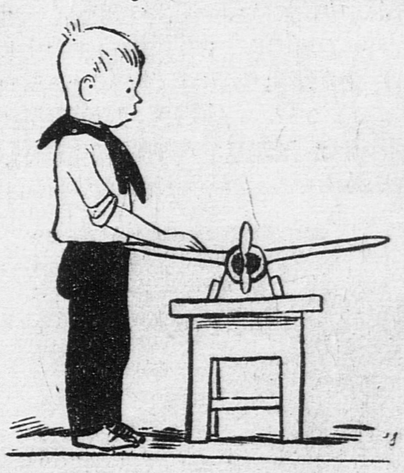
Я был ужасно удивлен,
Когда узнал, что это... сон.



3.

Не успел я кончить дело,
Как случились чудеса —
И модель сама взлетела
Без шасси и колеса.

Уж давно летать охота
Ей, рожденной для полета!



4.

Посмотри — на левом фото
Я с моделью самолета,
Ну, а справа — мой портрет
Через... десять лет.

Отв. редактор А. СТРОЕВ.

Уполномоченный Главлита № В — 25954. Типография газеты «Правда» имени Сталина, улица «Правды», д. 24. Заказ № 15. Тираж 1.500 экз.