

И. В.

# К ПЕРВЫМ РУССКИМ ПЛАНЕРНЫМ ИСПЫТАНИЯМ

*Человек не птица... Крыльев не имеет. А еще же, что подобное сотворит, противу естества творит. За такое сотружество с нечистой силой отрубить выдумщику Никитке голову...*

(Приказ Иоанна Грозного).

С 1-го ноября в Крыму близ города Феодосии начинаются Всесоюзные планерные опытно-показательные испытания, организуемые спорт-секцией ОДВФ СССР. Участниками выступают, главным образом, члены центрального кружка «Парящий полет», Академия воздушного флота и, кроме того, планерные кружки различных мест России.

Итак, наконец, сбылась многовековая мечта пионеров безмоторного летания в России. На протяжении всей истории русского народа, неоднократно выходившие из его среды, они были проводниками новых великих идей, непонятных массе их современников. Темнота и невежество эпохи Грозного; ясно охарактеризованные в эпитафии этой статьи, вынесли жестокое осуждение одному из смелых изобретателей своего времени, Никите Лунатову. История не сохранила описания его планера, на котором были совершены полеты вокруг Александровской слободы, но она неоднократно отмечала и в последующие времена попытки различных изобретателей подражать полету птицы.

Что замечательно, в истории подготовки к первым Всесоюзным испытаниям принимают участие широкие слои пролетарской молодежи Союза Советских Республик. Это — планерные кружки Центральной России, гор. Богородска, Подольска, Голыцина, Нары и др., и затем кружки Украины и Донской области. И если не всем кружкам удалось представить свои планеры, значение Всесоюзных состязаний несомненно велико и мы еще не сможем оценить их в полной мере.

При той срочности, которую носила вся подготовка организации этих испытаний, трудно ожидать особенно блестящих результатов от первой пробы наших планеристов, тем более, что часть планеров была отправлена в Крым в незаконченном виде. Отсутствие кадра опытных планеристов может явиться причиной частых поломок аппаратов по вине неумеющих летать пилотов. Однако, нужно признать громадное значение этой «выставки русского планеризма», как показательной школы планерного спорта, для представителей, съехавшихся сюда со всей России.

Пусть число участников не превышает двух десятков. Для почину и это факт громадной исторической важности. В сознании широких масс СССР лед пробит. Самые разнообразные учреждения горячо откликнулись и пошли навстречу энергичной инициативе руководителей: так, Главвоздухофлот дает палатки и оборудование, Наркомздрав — помещение на курорте и обещает устроить вопрос с продовольствием, Наркомпути дает 50% скидки по доставке планеров, военное ведомство оказывает самую широкую поддержку, авиоотдел

ГУВН и Промвоздух снабдили планерный центр необходимыми материалами на крупную сумму и т. п.\*).

Вместе с тем назначены многочисленные призы, как за конструкцию, так и за рекорды продолжительности, дальности, высоты, точности спуска и т. д. Среди них обращают на себя внимание: ценная статуя Икара авиатора Распского (рис. 2), два маломощных мотора —

призы ГУВН и Промвоздуха, денежные призы НТК, Главвоздухофлота и ОДВФ по 1000 руб. золотом от каждого, несколько золотых и серебряных часов, полный комплект материалов для постройки планера и серийное изготовление победителя или лучшей конструкции для спортивных организаций военного ведомства.

Небезынтересно восстановить в памяти все те важнейшие начальные этапы, которые пройдены русским планеризмом. Своим происхождением он в значительной степени обязан непрерывной в течение 4-х лет агитационной деятельности Военно-Научной Редакции Воздушного Флота. Благодаря инициативе ее руководителей, два года тому назад был организован первый русский планерный кружок под названием «Парящий полет».

В вопросе информации широких масс, как о последних достижениях авиационной техники, так и успехах безмоторного летания, весьма большая работа была проделана лекционной группой по авио-технике при культотделе МГСПС. В течение 3-х лет этой группой были прочитаны многочисленные доклады не только в Москве, но и по целому ряду городов Центральной России, что содействовало наиболее широкому пробуждению интереса

к планеризму среди пролетарских слоев молодежи. В результате к началу организации Крымских состязаний у нас уже существовало 8 планерных про-

\*) Жур. «Аэро» № 10.

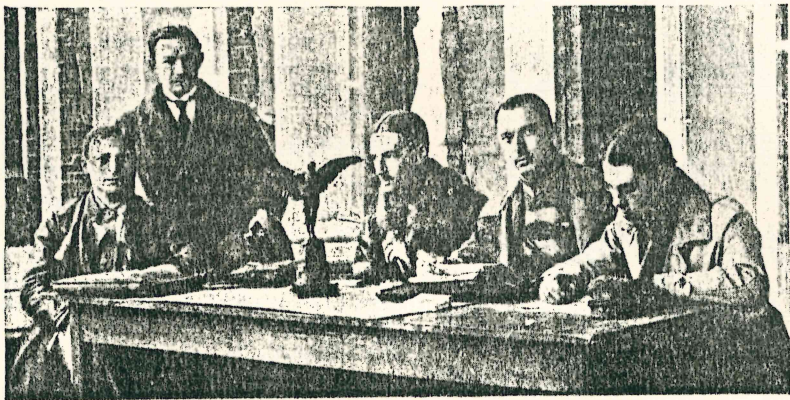


Рис. 1. Бюро по организации Всесоюзных планерных испытаний.



Рис. 2.



винциальных кружков, возглавлявшихся «Парящим полетом». Но, несмотря на затраченные усилия, лишь только два кружка — Голицинский и «Мостяжарт» смогли окончить свои планеры к моменту состязаний. Удаленность провинциальных кружков, отсутствие необходимых средств для закупки фанеры и дерева и слишком поздняя помощь центра мало содействовали работе кружков в Глухове, Богородске, Подольске и др. местах.

Деятельность центрального кружка «Парящий полет», имеющего свои мастерские в стенах Академии Воздушного Флота, наиболее ярко выразилась в работах руководителя его, военного летчика и инструктора Московской авиашколы К. К. Арцеулова. Еще зимой 22 — 23 года им был построен планер монопланного типа, а летом этого года он весьма удачно летал на Ходынском аэродроме, буксируемый автомобилем. На совершенно ровной местности К. К. Арцеулов продержался один раз более 30 секунд. Под его же непосредственным руководством был построен 2-х местный планер Голицинского кружка и начал свои

работы кружок г. Воскресенска под названием «Истра». В тех же мастерских «Парящего полета» был сконструирован весьма оригинальный планер Черановского, представляющий собой толстую полуэллиптическую поверхность без обычного хвостового оперения, имеются лишь элероны и рули поворота.

К крымским состязаниям «Парящий полет» сумел изготовить 6 планеров, описание которых мы помещаем ниже.

На ряду с «Парящим полетом», деятельность Академии Воздушного Флота выделяется как особенно интенсивная и интересная по замыслу и выполнению проектов планеров. В системах Пышнова и Тихонравова видно удачное соединение выводов аэродинамики и конструктивно разработанных форм. Кроме того, при организации состязаний как административным составом Академии, так и слушателями было проявлено много энергии и инициативы.

Предварительное описание данных планеров, участвующих на состязаниях, мы заимствуем из журнала «Аэро» № 10.

## Планеры первых крымских состязаний.

1) Планер красвоенлета К. К. Арцеулова представляет собой моноплан с толстыми крыльями, укрепленными проволочными растяжками; размах крыльев—13 метр., площадь—19 кв. метр., длина—4½ метр., нагрузка—7 клгр. на кв. метр. Дужка выбрана немецкого типа проф. Прандтля, рули и элероны уравновешены и управление нормального самолетного типа. Это единственный из планеров, испытанный в полете, как уже описывалось выше. Устойчивость его хорошая, планирование допускает под небольшим углом (рис. 3).

2) Значительный интерес представляет собою оригинальный планер Черановского отличающийся тем, что в нем отсутствует обычное рулевое управление. По мнению конструктора, его форма сама по себе обладает большой устойчивостью, а действия элеронов вполне достаточны для управления. Модель этого планера обнаружила хорошие летные свойства. Шасси колесное, обычного типа.

3). Планер А. В. Ф. I построен планерной секцией Академии Воздушного Флота по проекту слушателя Тихонравова (рис. 4). Он представляет собой тип планера со свободно несущими поверхностями, в плане имеющими очертание трапеции, очень близкой к треугольнику. Для толстого профиля крыла взята дужка Юнкера, но нижний край ее конструктором выпрямлен. Фюзеляж состоит из двух боковых плоскостных ферм, соединенных стержнями. Впереди фюзеляжа находится свое-

образная форма обтекателя, в котором находятся рычаги управления, сидение же пилота помещается в передней части фюзеляжа под крылом.

Шасси колесное, обычного типа.

К отличительным особенностям планера следует отнести

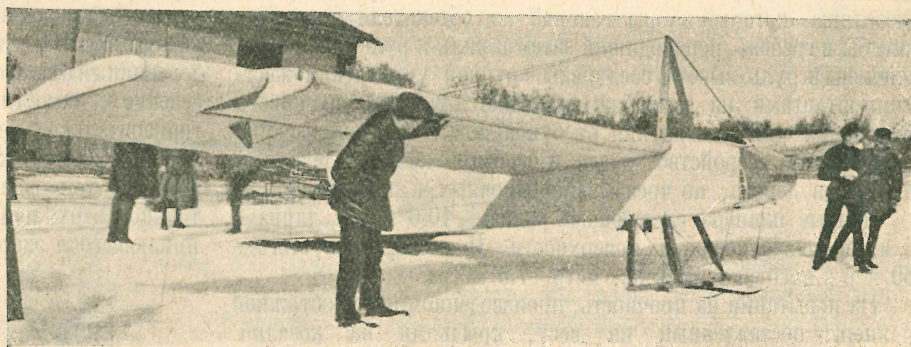


Рис. 3.

оригинальную форму крыла, которая, по мнению конструктора, имея хорошую устойчивость, улучшает аэродинамические свойства крыла.

Размеры планера:

Размах крыльев . . . . . 10,1 метр.  
Максимальная глубина крыльев . . . . . 2,7 »  
Поверхность . . . . . 15 »  
Нагрузка на 1 кв. метр. . . . . 9,5 клгр.

Длина планера . . . . . 6,2 метр.  
Высота . . . . . 1,9 »  
Поверх. руля глубины 2,5 кв. метр.  
» » направл. 0,65 » »  
» стабилизат. 0,65 » »

Вес . . . . . 70 клгр.

4) Планер С. Н. Люшина и Гинзбурга (рис. 5) представляет собой биплан, сделанный из предоставленных кружком «Парящий полет» крыльев старого самолета Викарс. Состоит из центральной каретки, к которой крепятся коробки крыльев, хвостовая ферма, шасси и на которой расположены органы управления и сидение пилота. Для лучшего обтекания

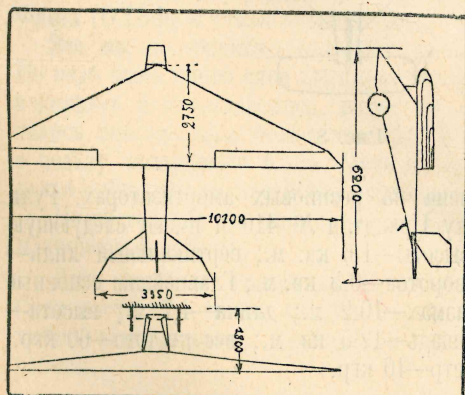


Рис. 4.

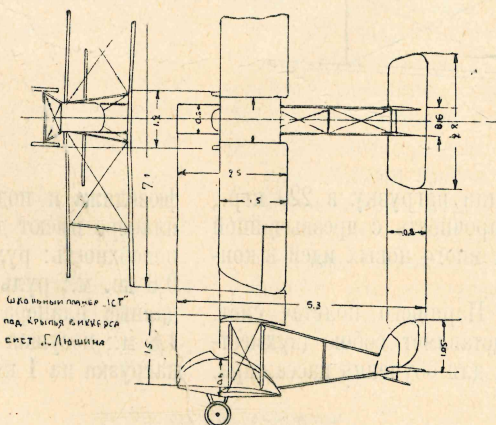


Рис. 5.



воздухом каретка покрыта съемным, уменьшающей сопротивление формы, капотом. Хвостовая ферма напоминает такую же на известном планере Фоккера и несет один сплошной руль высоты и два руля поворотов. Планер удобен в разборке и перевозке и будет представлять собой хороший учебный аппарат.

Данные его следующие: размах—7,1 метра; длина—5,3 м.; несущая поверхность—19,5 кв. м.; вес пустого—90 кгр., нагрузка на кв. метр—8 кгр.

Планер «Буревестник П. 5» системы красноен-лета **В. П. Невдачина** (рис. 6). представляет собою свободно несущий моноплан чрезвычайно интересных очертаний. Его крылья, расположенные подобно самолетам Юнкерс снизу фюзеляжа, состоят из двух основных, близко поставленных и соединенных косыми распорками в весьма жесткую ферму, лонжеронов, переднего фанерного гнутаго обтекателя, продольных реек и поперечных нервюр и, сильно сужаясь к концам, имеют значительное поперечное В. Пилот помещается в передней части фюзеляжа который за его головой из обтекателя переходит как бы в гребень, переходящий затем в киль и руль поворотов. Элероны и руль высоты соединены с ручкой управления жесткими штангами; на ручке же помещается собачка спускового механизма для отцепления от буксирной тяги. Чрезвычайно своеобразно устройство шасси и особенно колес, сделанных просто из дерева, но чрезвычайно прочных и легких.

Данные планера следующие: размах—10,6 метр.; длина—5 м.; площадь опорной поверхности—15 кв. м.; вес пустого—50 кгр.; нагрузка на 1 кв. метр—7,5 метра.

На испытании на прочность, произведенном перед обтяжкой планер, поставленный на весу, крыльями на козелки,

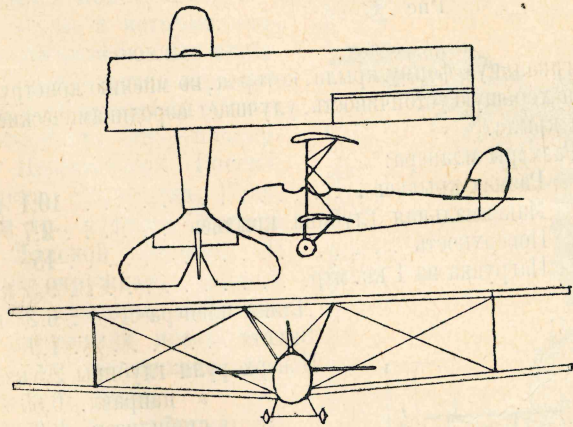


Рис. 7.

выдерживал без малейшей деформации нагрузку в 220 кгр., соединяя таким образом большую прочность с чрезвычайной легкостью и подавая в то же время много новых идей в конструктивном отношении.

6) Планер Голицынского отд. «Парящего полета» сист. **И. П. Толстых** (рис. 7) представляет собою двухместный биплан, с двойным управлением для обучения пассажира.

Крылья имеют профиль Н. Е. Жуковского. Фюзеляж имеет овальное сечение хорошо обтекаемой формы. Сидения для двух человек расположены отдельно одно от другого и снабжены каждое своим управлением, обычного самолетного типа. Колесное шасси обычной самолетной конструкции опирается на солидную грузовую раму в нижней части фюзеляжа, к которой крепятся также и нижние плоскости.

Данные планера следующие: размах—12 метр.; длина—6 м.; высота—2,5; несущая площ.—33 кв. м. вес пустого—150 кгр.; нагрузка на 1 кв. метр—9 кгр.

7) Планер, выставленный к настоящим испытаниям слушателем Академии Возд. Флота **В. С. Пышновым**, представляет из себя одноместный биплан с большим удлинением крыльев и фюзеляжем, расположенным, как у гидросамолетов, снизу. Плоскости имеют размах 10 метров, ширину 0,64 метра, дужку Прандтля № 387, расстояние

между планами 0,9 метра, поверхность элеронов—2,2 кв. м.; верхнее крыло вынесено относительно нижнего на 30 сантиметров вперед, поперечное В коробок 4°, вся конструкция деревянная со стойками и проволоочными растяжками. Фюзеляж, также деревянный с проволоочными растяжками, имеет прямоугольное сечение с закруглением верхней части и к хвосту сходит на горизонтальное ребро. Сиденье пилота помещено перед передней кромкой нижней плоскости. Управление—обычное самолетное с той однако особенностью, что элероны поднимаются только вверх, чем уничтожается вредное сопротивление поднимающегося элерона. Сось колесного шасси проходит внутри

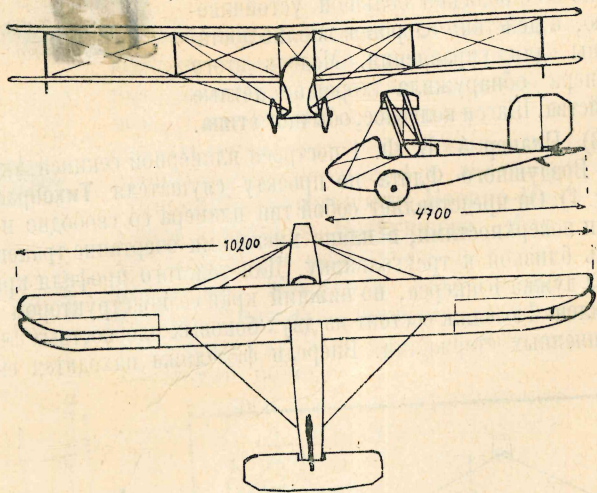


Рис. 8.

фюзеляжа и подвешена на резиновых амортизаторах. Рули планера имеют дужку Прандтля № 410 и имеют следующую поверхность: руль высоты—1,6 кв. м.; вертикальный киль—0,6 кв. м.; руль поворотов—0,5 кв. м.; Главнейшие основные данные планера: размах—10,2 м.; длина—4,7 м.; высота—1,8 м.; несущая площадь—12,5 кв. м.; вес пустого—60 кгр., нагрузка на 1 кв. метр—10 кгр.



# СОВЕТСКАЯ ХРОНИКА

Евг. Бурче.

## ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ РУССКИХ ПЛАНЕРОВ.

Развитие планерного дела в Республике, еще в начале лета, породило среди организаторов кружка «Парящий полет» мысль о необходимости устройства испытаний, для подведения общих итогов и определения путей дальнейшей деятельности, но тогда еще не было под ногами реальной почвы для выполнения первых этапов подготовительной работы.

### Организация испытаний.

Осенью энергичная поддержка замысла спорт-секцией ОДВФ СССР резко изменила картину — была утверждена организационная группа, ассигнована денежная сумма в размере трех тысяч рублей золотом и, как только явилась, вследствие этого, возможность официальных сношений, немедленно удалось заручиться помощью различных учреждений в виде материалов для окончания строящихся планеров, перевозочных средств палаток-ангаров и т. п., так что в несколько недель организация была закончена и 21 октября эшелон с планерами кружков московского района выехал на место испытаний.

Ряд обстоятельств заставлял с тревогой смотреть на исход дела — выгодный период года уже кончался, слишком срочная организация не дала возможности заблаговременно информировать провинцию, да

и московские кружки не все успели подготовиться в должной мере, так что из 20-ти записавшихся машин выехало только 10, часть которых также еще не вполне была закончена; с другой же стороны отсрочка испытаний до следующего года повлекла бы за собой лишнюю отсрочку рационального развития всего дела насаждения безмоторной авиации среди широких масс трудящихся.

### Прибытие в Феодосию.

Эшелон прибыл в Феодосию 27 октября и в тот же день на подводах (автотранспорт достать оказалось невозможным) имущество было переброшено к избранному для испытаний месту — долине между горами Узун-Сырт и Курбаши где в деревне Султановке, были размещены участники. В ту же ночь была расставлена первая палатка и оборудован медицинский пункт, а с утра было приступлено к сборке и достройке планеров, между тем как техническая комиссия жюри, под руководством проф. В. П. Ветчинкина (сотрудника покойного Н. Е. Жуковского) занялась поверочным просчетом деталей бывших аппаратов.

Вот краткая характеристика планеров:

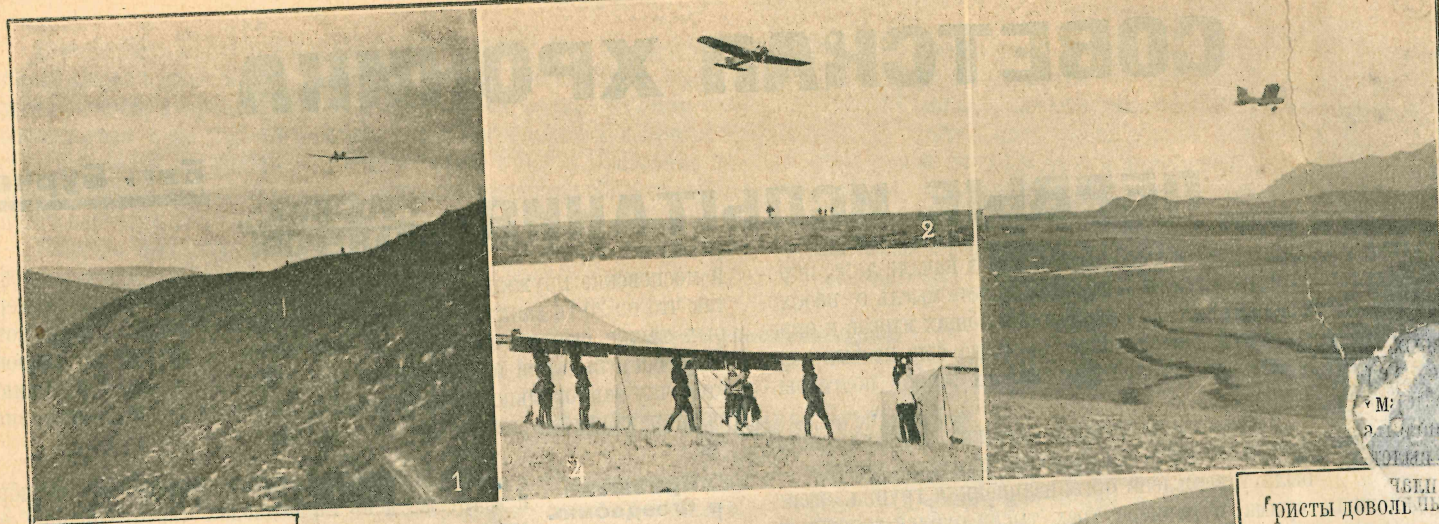
№	Организация выстроившая планер.	Название планера.	Фамилия конструктора.	Тип планера.	Размах в метрах.	Длина в метрах.	Площадь нес. поверхностей.	Вес пустого в кгтр.	Нагрузка на 1 кв. метр. поверхности.
1	„Парящий полет“	„А—5“	Арцеулов (красноармеец)	моноплан с растяжками	13,	4,5	19	64	7 кгтр.
2	„Парящий полет“	„Маори“	Люшин (слушат. М.В.Т.У.)	биплан из крыльев самолета Вickers.	7,1	5,3	19,5	90	9 „
3	Академия воздуха флота.	„АВФ 1“	Тихонравов (слушат. Акад. В. Ф.)	свободнонесущий моноплан	10,1	6,2	15	70	9,6 „
4	„Парящий полет“	„Стриж“	Пышинов (слуш. Акад. В. Ф.)	биплан с узкими крыльями	10	4,7	12,5	60	10 „
5	Голицынский отд. „Парящего полета“.	Коршун	Толстых (слуш. М.В.Т.У.)	2-х местный биплан с двойным управлением	12	6	33	150	{ с 1 чел—7 кгтр. с 2 чел—9 „
6	„Промвоздух“	„Буревестник“	Невдачин (красноармеец)	свободнонесущий моноплан	10,6	5	15	50	8 кгтр.
7	„Парящий полет“	„Бич“	Черановский (самоучка)	бесхвостый моноплан состоящий из сплошного крыла параболической формы	5,7	2,85	12	30	8,5 „
8	Конструктор	„Макака“	Анощенко (красноармеец)	балансирный биплан	6	5,5	17	30	5,8 „
9	Мастерские тяжелой артиллерии	„Мастяжарт“	Ильюшин (слуш. Акад. В. Ф.)	моноплан с фермой	9,1	5	16,6	32	6 „

### Общий вид места испытаний.



В правой половине снимка видна деревня Султановка, где жили участники испытаний; в левой гора, с которой происходил взлет планеров.





Десятый планер — «Мастяжарт 2» — очень легкий и хрупкий балансирный моноплан был сильно поврежден при перевозке и не восстанавливался, почему и не внесен в эту таблицу.

Первого ноября в 12 ч. дня состоялось открытие испытаний; был поднят флаг Центра Безмоторной Авиации и после приветственных речей, подчеркивавших значение дела безмоторного летания и цели развития его в СССР, было приступлено к испытанию планеров на прочность: каждый планер подвергался трехкратной нагрузке на плоскости снизу и полтора-кратной сверху.

В это время послышался гул мотора и над горами показался быстро несущийся самолет. Вот он снижается, сбавляет газ и начинает кружиться между склонами гор в воздушных потоках долины и затем опускается около своих безмоторных братьев. Это из Севастополя прилетел на открытии испытаний первый председатель кружка «Парящий полет» — краснофлотец А. А. Жабров.

Первые дни слабый ветер не давал возможности начать полетов и лишь 3 ноября планеры потянулись на вершину горы. Полеты открывает летчик Леонид Юнгмейстер, на сверкающем, своей серебряной окраской, планере «Буревестник», смело стартуя с самой вершины горы. Быстро разгоняют его за буксирный трос несколько человек, планер взлетает и... все в панике — трос не отцепился и увлекается планером, цепляя за землю и дергая летящую машину, а та все летит и эти 49 секунд кажутся часами! Спуск проходит вполне благополучно и за первым полетом следует второй, между тем как пониже, еще не вполне оправившийся от своих московских повреждений К. К. Арцеулов, делает с полугоры, на своем планере, первые пробные взлеты.

В это время при неудачном запуске подломлено шасси у «Буревестника» и Арцеулов передает свой планер Юнгмейстеру. Ветер заметно стихает, однако летучий планер легко отрывается и повернув плывет вдоль склона горы — это уже не скользящий спуск как первые полеты, а парение. Вот планер огибает угол горы и, не имея более восходящего потока, спускается; к сожалению под его колеса при посадке попадает огромный камень и сносит шасси. Подают лошадей вести планеры к палаткам и первый полетный день кончается. Плане-



Фотолаб. Ак. В. Ф.

1. Полет Юнгмейстера на планере «Буревестник» над обрывом. 2. Взлет планера «Буревестник». 3. Полет летчика Юнгмейстера на планере Арцеулова. 4. Испытание планера (Мастяжарт) на прочность. 5. Строй планеров. 6. Полет летчика Комарницкого на двухместном планере «Коршун». 7. Планер «Буревестник».

няет их на своих колесах и вдруг, подхваченный мощным восходящим потоком резко взмывает вверх, поднимаясь над точкой взлета и заворачивая вдоль хребта. Восходящий поток около такого крутого склона, правда, весьма силен, но зато очень узок и, чтобы не потерять его, летчику приходится лететь чуть не вплотную к склону и порывы сильно болтают планер, который то теряет высоту, то вновь набирает ее и, наконец, подходит к концу горы; восходящий поток в этом месте резко обрывается и видно как планер сразу оседает и клюет носом вниз и затем круто завернув идет на посадку в глубину долины...

Десятый полет 9 ноября — старт в ту же сторону, и Юнгмейстер опять появляется со своим «Буревестником». Такой-же взлет и сильным порывом планер заносит над плоскогорьем, пилот выводит его опять к краю и хочет идти вдоль хребта, но новый порыв опять загоняет его на гору, настолько далеко, что развернуться уже не удастся и приходится садиться на горе... колеса уже касаются земли, как вдруг боковой порыв подхватывает машину, опирает одним крылом в землю, поднимая другое высоко в воздух и перепрокидывает вниз головой... Подбегают, поднимают планер — у летчика ушиблена голова и спина, у планера смята носовая часть, но крылья остались совершенно целы и летчик расшибся довольно сильно лишь потому, что сидя сверху над крыльями, на пологом на Юнкере планере, фактически принял целиком весь удар на себя. Настроение участников сильно падает, но не тут то было — чуть дальше в глубине плоско-

ристы довольны — первые полеты уже превзошли достижения первых германских состязаний, а что подломаны планеры, так придется затратить всего несколько часов работы и они полетят опять.

Невозможно здесь описать каждый полет.

Но для наглядности опишем наиболее яркие моменты.

Шестой полет на испытаниях 5 ноября — дует сильный южный ветер и старт возможен только в сторону почти отвесного обрыва, под которым метрах в двухстах раскинулась Коктебельская долина, однако «Буревестник» появляется на горе. Запускают... люди уже не могут бежать под крутой уклон, планер обго-

горя, и несколько планеров вильно роткие тросса.

Дует с времени уже не планере на ста нают

в ра гор ско чем вдр сво

цеулов и плав легкая вот по не фот доноси майте! запно ветру, еще н делая ситса зрите! опять ратно значи Окази что в! небол или полье стру! плыв

П и ста нуть не ра подс и да с па Пол «Бу а еп риси влез взло дви 7 гу чин дум нув ков ша

26

огт фал лу: кр вт ве до

па на



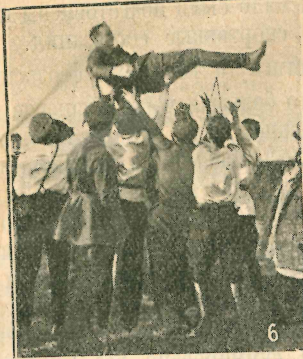
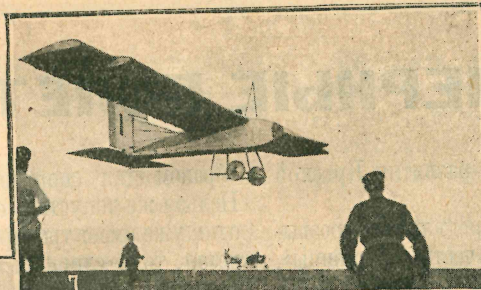
горя, где ветер не так резок, появилось несколько только к этому дню законченных планеров и начинают испытания на правильность сбалансированности, совершая короткие полеты, без отцепления буксирного троса.

Двенадцатое ноября — ветерок дует слабый, но времени осталось уже немного и все планеры таят на старт и начинают прыгать в разных местах горы. Шая, ско, кки, чем, как, вдр, ает на, сво, ере Арцеулов. Свободно и плавно летит его легкая машина, вот поворачивает к группе фотографов и с неба доносится крик «Снимайте!», а затем внезапно становится по ветру, чего до сих пор еще никто не пробовал делать... быстро уносится планер далеко от зрителей и начинает опять заворачивать обратно, но высота уже значительно потеряна... Оказывается однако, что внизу есть несколько небольших холмиков или курганов, и вот пользуясь восходящими струйками, чуть ли не от каждой кочки, машина плывет и плывет еще!

Пятнадцатое ноября — ветер дует в очень неудобном направлении и стартовать можно лишь верстах в 4-х от палаток, но планеры тянутся по склонам один за другим. По дороге у Арцеуловского планера, наехав на камень переломили одну из реек в шасси, тут же подставили под сломанное место палочку, подвязали шпагатом и дальше... Тем временем полеты уже начались. Пробует взлететь с пассажиром, приехавший на испытания в качестве представителя Полтавы — летчик Комарницкий; на исправленном после аварии «Буревестнике» слетает вниз в Коктебельскую долину Юнгмейстер, а еще не зажившая окончательно нога Арцеулова не позволяет ему рисковать лететь с этого неудобного старта. В это время на гору влезает обратно Юнгмейстер и машину Арцеулова дают ему; плавно взлетает планер, заворачивает вдоль склона и вдруг, почти не продвигаясь вперед, начинает круто вздыматься вверх — «угол подъема 7 градусов» отмечает наблюдающий за полетом в теодолит проф. Ветчинкин... Планер идет все выше и выше, вот он заворачивает и все думают что он сейчас пойдет на снижение в долину, но что это? Повернув по ветру планер проносится мимо зрителей, уходит к другому концу горы, делает там разворот, описав полную восьмерку возвращается к месту старта и летит дальше. Восторг общий!

**26 Восьмерки!** За первой восьмеркой следуют одна за другой следующие. Солнце заходит за гору Баракель, огнями заката горит море, горят облака, горы превращаются в фантастические силуэты и в сотне метров над ними бесшумно реет силуэт планера, а еще дальше и выше, так же как и он, не шевеля крыльями парит горный орел, вероятно с тревогой взирающий на вторгшегося в его мир пришельца... Солнце скрылось, сразу стихает ветер и планер начинает опускаться в окутываемую вечерним мраком долину...

Восемнадцатое ноября — последний день испытаний. Несмотря на слабый ветер планеры ползут вверх по всем склонам. Вот запрыгал на «Коршуне» Комарницкий, там подлетывает тоненький легкий



1. Летчики Арцеулов (X) и Юнгмейстер (XX). 2. Утреннее чаепитие. 3. 26 восьмерок сделаны (Юнгмейстер). 4. Маленькое недоразумение Юнгмейстера. 5. Нежданный гость — Жабров. 6. Триумф Юнгмейстера. 7. Взлет планера Арцеулова.

Фотолаб. Ак. В. Ф.

ветра, прямо «гвоздит» вниз... Прямо перед планером тот самый откос с которого он взлетал, если не задержать планера, то он скатится вниз или же взмоет опять вверх, и вот с неба раздается крик «Держите!» и едва колеса прикасаются к земле в машину вцепляются и вот она стоит неподвижно...

Испытания окончились, их результаты хотя и могли бы быть много богаче, ибо фактически не хватило ни времени (за весь период было только 9 летних дней), ни летчиков, для испытания всех машин (не было получено разрешение на командировку половины запрашиваемых летчиков), все же превзошли все наши ожидания. Еще большее значение они будут иметь и для дальнейшей работы по всему СССР; хотя правда на испытаниях были представлены планеры только московских организаций, но свыше 20-ти представителей с мест, начиная от далекой Перми и кончая Кавказом, съехались без планеров, чтобы поучиться и потом научить других; среди них были старые авиароботники — ныне активные сотрудники ОДВФ, учащаяся молодежь, представители рабочих воздушно-спортивных кружков, студенты оканчивающие авиационные отделения технических ВУЗ'ов и представители их профессуры. Все они принимали активнейшее участие в общей работе, узнавали на практике, что, как и почему делать нужно и можно и что целесообразно, почему приходилось порой вносить те или иные переделки в машины или заменять их детали и все эти технические сводки остались у кого на бумаге, у кого в голове, чтобы найти применение на деле; с другой стороны, все воочию познали весь смысл, интерес и увлекательность дела.

#### До следующего раза.

на которую каждый тогда придет не зрителем, а активным участником со своей машиной, в создании которой будет приложен только что полученный опыт.

И разлетевшись по всем углам России они далеко разнесут этот энтузиазм и привлекут много новых членов в семью Красного Воздушного Флота.

«Мастяжарт» и на старте появляется планер Арцеулова и неизменный Юнгмейстер, еще с большим синяком под глазом, после своей аварии; но хочет продержаться в воздухе не менее часа и вдобавок сесть на точку взлета, чтобы взять приз авиатора Раевского.

Опять начинаются такие же восьмерки

в воздухе, но благодаря слабому ветру после каждого виража кажется, что уже не набрать потерянной высоты, и действительно, порой планер подходит, чуть не цепляя крылом за склон и только там находит достаточно сильную восходящую струю, которая как бы и начинает выпирать его кверху; все время видно, что полет требует от летчика чрезвычайного напряжения... Время однако летит; уже побивается предыдущий рекорд, наконец кончается час! Бурные крики восторга доносятся до летчика, который машет рукой в ответ... Вот еще одна восьмерка и планер вдруг заворачивает прямо на гору, взвивается над ней и с крутым выражением выходя опять против

ая, до нил ода зсе, ода в— ли; сы, и, тей ро- Ку- ей, ши, вый теет ния ни- цей ан- кие гем, под зво- ния, зует гит. ка», бев.

уш- тие ди: уко- жой

вых ого-

дав- уxo- пр- ство

было

ино- юй, уш-

тво-

на лу-

ней ета- ока

зст- бо-

ии, жк- РР.



## ЧТО ДАЛИ ПЛАНЕРНЫЕ ПОЛЕТЫ В ФЕОДОСИИ

Искусство летать на безмоторных аппаратах в развитии Красной авиации важно в двух отношениях.

Парение по воздуху на безмоторном аппарате предъявляет чрезвычайно высокие требования к аэро-динамическим качествам «машины», в приспособленности ее, так сказать, в полной мере воспринимать и использовать сложные силы воздушных течений. Без движущей силы мотора полет на планере целиком основывается на использовании естественных сил воздушной среды.

Понятно поэтому, что развитие безмоторного летания зависит, во-первых, от усовершенствования конструкций планеров именно в направлении увеличения их «летных» качеств и, во-вторых, от углубления наших знаний по изучению воздушной среды.

Очень важно использовать планер, — аппарат, доступный по сравнительной простоте конструкции и стоимости — для широкого применения в деле первоначального обучения будущих красных летчиков.

Развитие планеризма как одного из видов спорта среди молодежи, несомненно, подготовит кадры для пополнения наших авиационных школ и, одновременно, станет прекраснейшим средством агитации и вовлечения широких масс населения в активную работу по строительству воздушного флота.

Было бы ошибочно думать, что уже сейчас при настоящем положении планеризма мы можем сразу широко развернуть работу. Для этого у нас еще нет данных. Ближайшая задача — это задача первоначального накопления. Умение летать на планерах делает лишь первые шаги. До последнего времени конструктора и летчики-планеристы исчисляются лишь единицами, а число планеров равняется всего лишь 1½—2 десяткам.

До феодосийских полетов были только попытки летать, давшие самые небольшие результаты. И теперь, когда эти первые общесоюзные полеты закончились, мы вправе сказать, что работа, проделанная нашими планеристами в Феодосии, является большим шагом вперед.

Чтобы правильно оценить достижения надо прежде всего ответить — были ли феодосийские полеты спортивными состязаниями, или это были только первые опытно-испытательные полеты. Именно последнее было положено в основу организации всего дела. Не состязание, а опыты, испытание и аппаратов и летчиков; не установление рекордов, а учеба, проверка и совершенствование.

Этот подход оказался правильным. Участвовавшие в полетах планеры и планеристы находились не в одинаковом положении. Одни, и их меньшинство, имели уже тот или иной опыт в прошлом, их планеры проверялись раньше. Большинство же других только впервые со своими искусственными птицами вышли на смотр. Таким

образом для спортивных состязаний не было никаких данных. Нельзя же допустить состязание, например, между двумя, из которых один уже имеет тренировку, а другой ее не имеет. Да и те, кто раньше летал, тоже слишком мало были подготовлены и едва ли могли быть выпущены на чисто спортивные состязания.

Что же было достигнуто во время феодосийских полетов.

Начнем с того, что большая часть планеров прибыла на испытания хотя и в законченном виде, но для того, чтобы на них можно было летать, требовалось еще многое добавить, видоизменить и т. д. И это нельзя было сделать где-нибудь в Московских мастерских или в другом месте. Во время же испытаний происходила громадная творческая коллективная работа по конструированию, пригонке и исправлению и тут же каждым проверялась и на своей практике и на практике других участников полетов. Происходил обмен опытом и в этом отношении феодосийская работа, несомненно, дала ценнейшие результаты. Впервые суммировано все проделанное в минувший период, сделаны выводы и теперь на ближайшее время есть громадный материал для дальнейшей разработки.

Планерные силы пока еще численно малы, это небольшой коллектив и тем важнее было взаимное ознакомление с работой друг друга в процессе практических полетов. Так и нужно расценивать феодосийские полеты, это первые коллективные опыты. В этом смысле сделано много и ценность их для будущего чрезвычайно велика.

Элемент соревнования на феодосийских испытаниях был доведен до возможного минимума и еще и потому, что нельзя было дать разыграться соревновательному задору при слабой подготовленности участников, чтобы не подвергать их совершенно ненужной опасности. Спортивные полеты на планерах требуют большой подготовки летчика и, если бы малоподготовленные товарищи были допущены к состязательным полетам, то это неизбежно привело бы к катастрофам.

Еще один вывод надо сделать — слабая организованность. Тут частичная причина в невероятной спешке: испытания обязательно нужно было устроить до наступления зимы, чтобы за зиму провести большую созидательную работу, времени же оставалось очень мало. Другая причина плохой организации — неслучайно еще отдельных работников планеризма. Спортивная секция ОДВФ только начинает развертывать свою работу, она еще не имеет твердой базы в рабочей среде, не укрепились и в школах красных летчиков. То и другое составляет нашу ближайшую задачу — объединение квалифицированных сил с живой и крепкой организацией трудящихся, союз и содружество с ними обеспечит быстрый успех в развитии планерного дела.

## ЖИЗНЬ АЭРОДРОМА

**Шефы Центрального аэродрома имени т. Троцкого.** На днях состоялось торжество принятия шефства над Центральным аэродромом имени Троцкого Правлением кооператива МСПО и Всероссийским Акц. Обществом «Шерсть».

Первое учреждение приняло шефство над командой краснофлотцев, а второе над командным, техническим и политическим составом. На торжестве была оглашена выписка из приказа по аэродрому, в котором в благодарности названным учреждениям говорится о зачислении:

«Председателя правления Акционерного Всероссийского Общества «Шерсть» тов. Горового... почетным мотористом самолета Д Н 9а», а председателя правления кооператива МСПО тов. Кантовского... почетным краснофлотцем первого взвода аэродромной команды.

Шефы сразу же проявили свою помощь: Правление кооператива МСПО постановило ежемесячно давать на улучшение быта краснофлотцев каждому из них по 3 рубля золотом, а Правление всероссийского акционерного общества «Шерсть» дало 700 рублей золотом,

из коих 500 рублей уже внесено в кооператив МСПО на рабочий кредит, причем каждый из сотрудников аэродрома получит предметы широкого потребления на 100 рублей с рассрочкой уплаты в течение 5 мес., а 200 рублей решено употребить на культурно-просветительные нужды. Первая помощь оказанная шефами, а главное, их внимание к работникам Центрального аэродрома им. Троцкого послужит залогом дальнейших шагов в этой области и установлению постоянной и тесной связи шефа с работниками аэродрома.

**Электрификация аэродрома им. Троцкого.** Четырнадцатый год существует Московский аэродром и четырнадцатый год начиная с заката солнца погружался он во мрак и работа на нем прекращалась, лишь военная охрана в полутьме при свете фонарей производила свою тяжелую работу.

О ночных полетах и вечерних занятиях и думать было нечего. Но так было раньше!.. А при Советской Власти усилиями рабочих и служащих Электротехнической Промышленности была одержана победа над тьмой. Ко дню 6-ой годовщины Великой Октябрьской