

Журнал "Техника молодежи"

№ 05, 1935

УДК 62
ББК 30.6
Ж92

Ж92 Журнал "Техника молодежи": № 05, 1935 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 84 с.

ISBN 978-5-458-56782-4

«Техника — молодёжи» — ежемесячный научно-популярный и литературно-художественный журнал. Издаётся с июля 1933 года. В журнале впервые на русском языке были опубликованы романы «Фонтаны рая» Артура Кларка и «Звёздные короли» Эдмонда Гамильтона. Роман Ивана Ефремова «Час Быка», впоследствии запрещённый, также впервые был опубликован в «ТМ» (в 1968—1969 годах). «Фирменный» стиль журнала – это парадоксальное сочетание под одной обложкой увлекательных исторических расследований и новейшего «хайтека»; летописи техники и футурологических экскурсов, смелых изобретательских проектов и гипотез. «ТМ» даёт «умную пищу» для «завёрнутого» технаря и любознательного гуманитария, для предпринимателя и школьника, для историка техники и домохозяйки...

ISBN 978-5-458-56782-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ческого экзамен подготовили 1200 тыс. значкистов ГТО, 700 тыс. новых «ворошиловских стрелков», 45 тыс. планеристов, 450 тыс. парашютистов, прыгнувших с парашютной вышки, тысячи — с самолетов, 660 тыс. комсомольцев и рабочей молодежи изучили основные принципы работы автомобильных и авиационных двигателей. Больше полумиллиона, главным образом, девушек, сдали на значок «Готов к санитарной обороне». Около миллиона комсомольцев изучили основы топографии, 230 тыс. комсомольцев и молодежи деревни сдали зачеты по уходу за конем. Создана значительная материальная база для дальнейшего развертывания военной работы.

Но несмотря на все эти несомненные успехи, размах и особенно качество боевой и политической подготовки молодежи, проводимой оборонными организациями, остается неудовлетворительным.

Мы развернули массовый стрелковый спорт. Однако, здесь все внимание было сосредоточено на обучении «ворошиловских стрелков» первой ступени. Совершенно недостаточно уделялось внимания подготовке «ворошиловских стрелков» II ступени, снайперов, мастеров стрелкового спорта. Общеизвестно значение отличных стрелков-снайперов на войне. Во время мировой войны снайперы-одиночки парализовывали действия и заставляли молчать стрелков и пулеметчиков целых подразделений. Во время наступления японцев в Шанхае важнейшую роль в обороне сыграли китайские снайперы. Запрятавшись на чердаках, в развалинах домов, они заставляли японские части приостанавливать наступление и заниматься осадой зданий. Подготовка снайперов во всех армиях уделяется большое значение.

Вот почему в 1935 г. главное внимание в стрелковом спорте мы должны сосредоточить на подготовке тысяч метких стрелков-снайперов и мастеров стрелкового спорта. О работе комсомольских и Осоавиахимовских организаций в области стрелкового спорта теперь нужно судить не только по размаху стрелковой работы, но и по количеству подготовленных ими снайперов и мастеров.

Каждый завод имеет полную возможность подготовить свою собственную команду «ворошиловских стрелков» второй ступени и своих мастеров. Высшие ступени стрелкового спорта мы должны превратить в массовый спорт трудящихся, в спорт миллионов молодежи.

Летом 1935 г. будет проведена Всесоюзная комсомольская стрелковая олимпиада. Основным отличием 2 Всесоюзной стрелковой олимпиады от первой должно быть уча-

стие в ней спортсменов мирового класса, мастеров стрелкового дела всех областей и заводов.

Самым значительным достижением в нашей военной работе за последние годы является развертывание авиационной пропаганды.

За последние полтора-два года комсомол — шеф воздушного флота — сумел поднять массовое движение молодежи за изучение авиационной техники, овладение авиационной культурой. В результате этого по всему Союзу по инициативе комсомола и Осоавиахимовских организаций возникли десятки аэроклубов, планерных школ и станций, построены десятки парашютных вышек. Сотни тысяч молодых трудящихся приобщаются к авиационным знаниям, изучают планерное, парашютное и летное дело.

Авиационную пропаганду мы должны развертывать еще шире. Мы имеем сейчас полную возможность готовить десятки тысяч парашютистов, прыгнувших с самолета, тысячи пилотов без отрыва от производства, десятки тысяч планеристов. Материальная база и кадры для этого есть. Нужно приложить только максимум комсомольской заботы к работе наших аэроклубов.

Надо помочь аэроклубам создать нормальные условия для работы летных, планерных, парашютных групп, в подборе командиров, политических руководителей, инструкторов, в упорядочении комплектования планерных и парашютных групп лучшими комсомольцами. Надо учить летать, прыгать с самолета только беззаветно преданных партии и советской власти молодых пролетариев, поставивших перед собой задачу — упорно, отдавая весь свой досуг, овладеть летным делом.

Подготовка летчика требует много времени, упорства и стоит очень дорого. Мы не можем позволить себе роскошь — заниматься летным делом для удовольствия. А у нас легкомысленного отношения к авиационной работе сколько угодно. Многие комсомольцы поступают учиться, а затем недоучившись бросают школы. Затрачено время, средства, а результатов — никаких. Куда это годится, когда в Махач-Калинском аэроклубе в 1934 г. на подготовку летчиков израсходовано около 150 тыс. руб., и не подготовлено ни одного летчика, а в некоторых аэроклубах так называемый «отсев» достигает 50-70%. Нам надо поставить авиационное обучение молодежи так, чтобы каждый начавший обучение обязательно стал летчиком. Надо организовать в обучении последовательность: лучший аэромоделист должен быть принят в планерную группу, лучший планерист — в летную.

Наши аэроклубы должны заниматься не только начальной подготовкой летчиков, 3

планеристов и парашютистов, но и беспрерывно совершенствовать их дальше, создавать из них специальные комсомольские отряды аэроклубов.

Воспитать молодое племя молодых, отважных, выносливых летчиков, способных совершать героические подвиги — это значит с самого начала авиационного воспитания приучить молодых людей к культуре, к дисциплине и организованности. Аэроклубы должны стать рассадниками этой культуры, образцами организованности. Вся обстановка аэроклубов, их распорядок должны воспитывать в молодежи дисциплину, без которой нельзя овладеть ни авиационной техникой, ни тем более искусством полета.

Изучение комсомольцами и молодежью автомобильных, тракторных моторов и двигателей должно занять больше места, чем это было до сих пор. Комсомольцев, которые изучали мотор во время подготовки к военно-техническому экзамену, надо совершенствовать дальше, надо, чтобы они целиком изучали боевые, транспортные машины всех типов и становились полноценными водителями. Нашу молодежь надо не только знакомить с мото-мехтехникой Красной армии, но и обучать ее элементарной тактике этого рода войск. Это должно стать важнейшей задачей работы Автодора.

Наиболее плохо развит у нас водный спорт. Возможности для его развития и организации всякого рода морских и речных спортивных клубов, водных станций, школ плавания, гребного, парусного и водномоторного спорта у нас необычно широки. Но использованы они мало. Надо, чтобы комсомол вместе с физкультурными организациями взялся всерьез за развитие этого интересного и любимого молодежью спорта. К этому нас обязывает звание шефов военно-морского флота, которому мы отдаем лучшую часть нашей пролетарской молодежи.

В сельских районах надо развивать конный спорт. Комсомольцы должны драться за то, чтобы в каждом колхозе был кавалерийский кружок. Надо, чтобы комсомольские осовавиамовские организации деревни периодически проводили конноспортивные состязания между колхозами, районами и областями, проводили бега и скачки. Это поднимает интерес молодежи к уходу за конем и к его сбережению.

Активно участвуют в оборонной работе наши девушки. Многие заводы и предприятия, где девушки и женщины составляют большинство рабочих, являются ведущими, передовыми в военно-техническом экзамене. Наша задача — создать все условия для того, чтобы девушки изучали не только

4 военно-санитарное дело, но и все виды военной техники и, главным образом, все виды

технической связи, противовоздушную и противохимическую оборону.

Особое внимание должно быть в этом году обращено на массовое ознакомление молодежи с химическими средствами нападения и защиты. Наряду с популярными значками «ГТО», «ворошиловский стрелок», «ГСО» должен появиться значок «Готов к противохимической обороне!»

ЦК ВЛКСМ объявил второй этап военно-технического экзамена комсомола.

Основным отличием второго этапа военно-технического экзамена является то, что комсомольские оборонные организации наряду с дальнейшим массовым первоначальным обучением должны перейти к подготовке из комсомольцев и молодежи военно-грамотных людей, усвоивших комплекс и овладевших одним из повышенных типов военно-технических и физкультурных знаний. В результате второго этапа военно-технического экзамена наша страна должна будет получить не только новые сотни тысяч «ворошиловских стрелков», значкистов «ГТО» и «ГСО» I ступени, но и первые тысячи значкистов «ГТО» и «ворошиловских стрелков» второй ступени, снайперов и мастеров стрелкового спорта, пилотов, мотористов, инструкторов парашютного спорта, планеристов, химиков, кавалеристов.

В выполнении этой задачи каждая организация держит перед массами трудящихся экзамен на свою зрелость.

Массовая подготовка пилотов, инструкторов парашютного спорта, значкистов второй ступени самотеком пройти не может. Надо правильно использовать лето и организовать военную подготовку так, чтобы она была интересной для молодежи, отвечала ее запросам в отдыхе и развлечении.

Мы встречаем в этом году Первое Мая — международный праздник труда — в обстановке особой опасности войны. Во всем мире пролетарская молодежь вместе с рабочим классом будет демонстрировать свою солидарность с нами против капиталистов, против разжигаемой ими войны. Советская молодежь будет демонстрировать Первого Мая силу и мощь нашей родины.

Десятки и сотни тысяч молодых стрелков, парашютистов, пилотов, значкистов «ГТО» и «ГСО», мотористов, химиков, воспитанных, первым этапом военно-технического экзамена, украсят боевые Первомайские колонны. В день Первого Мая высоко поднимем знамя второго этапа военно-технического экзамена. Радостно и бодро встретит молодежь нашей страны свой международный праздник. И во имя международной солидарности и объединения всего человечества в Союзе Советов мы, не отрываясь от производства, воспитаем новые миллионы значкистов, пилотов, планеристов, мотористов и химиков.



Начальник воронежского аэроклуба тов. Макей.

Опыт
и
практика

Л. ЖИГАРЕВ

Дела и люди воронежского аэроклуба

Года три назад моториста Горовица постигло несчастье. При опробовании самолета Горовица «контузило» винтом в плечо. Ушиб оказался настолько серьезным, что работа в военной авиации стала для Горовица невозможной. Его отчислили.

Годом позже ушел в резерв один из старейших политракторщиков Н-ской эскадрильи летчик-наблюдатель Макей и вместе с ним — в долгосрочный отпуск молодой военлет Демченко.

Все трое по-разному переживали свой уход из армии. Не легко было примириться с обстоятельствами, которые не позволяли трем воздушным бойцам оставаться в рядах авиации. Не легко было готовить себя к перемене обстановки, к жизни на земле после долгих лет работы в воздухе.

Однако никогда не следует отчаиваться. В этом вскоре убедился Горовиц, который первым нашел свое призвание. В Осоавиахиме ему предложили организовать школу летчиков «в гражданских условиях». Предупреждали — дело новое, опыта нет. Горовиц не колебался. Он выехал в Воронеж с чувством огромного удовлетворения, вынашивая в голове «титанические» планы массовой подготовки пилотов.

С трудом освободили с производства 30 ребят, с еще большими муками началась учеба. Не было ничего, даже сочувствия общественных и хозяйственных организаций. Быть может это происходило потому, что школа пилотов в гражданских условиях стала своего рода кустарной мастерской по подготовке летчиков. Она была оторвана от масс рабочей молодежи и дублировала нормальные учебные заведения. А разве общественная организация — школа пилотов — могла ограничиться учебной подготовкой немногочисленных кадров без массового вос-

питания молодежи? — Конечно нет, и неудивительно, что школа влачила незавидное существование — без перспектив, средств и помощи.

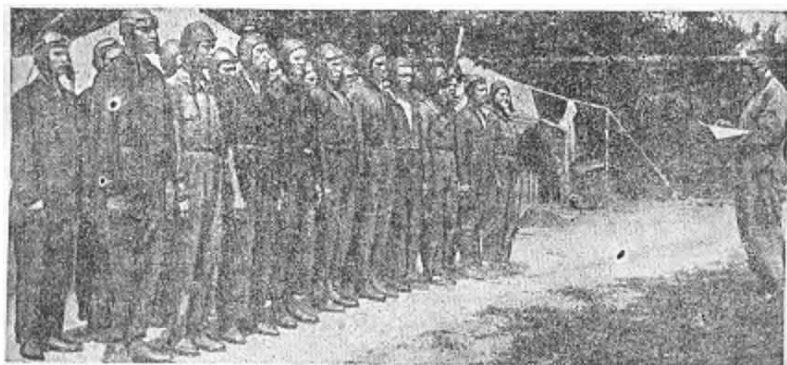
Задумали другое — на базе школы пилотов организовать областной аэроклуб — подлинный очаг авиационного воспитания молодежи. Правда, никакой материальной базы не было и в помине, но тем не менее школу ликвидировали и создали аэроклуб.

Горовиц стал начальником штаба аэроклуба, «полководцем» без штаба и без той армии, которой должен был руководить штаб. Зато Горовиц перестал быть одиноким. К нему в помощь пришел Демченко — командир той эскадрильи аэроклуба, в которой не было ни одного самолета. И, наконец, Макей — начальник того аэроклуба, которого тоже еще не было в природе. Папржнему не было ни средств, ни помощи со стороны общественных и хозяйственных организаций. Зато намечались перспективы. Во всяком случае руководство клуба четко представляло свое большое будущее.

Однако период создания клуба затянулся не на шутку. С большим трудом удалось выхлопотать незатейливое помещение на окраине, вдали от центра и рабочих районов. Обесполком отпустил клубу 50 тыс. руб., и не было никаких надежд на получение дополнительных средств.

Предстояла огромная творческая работа. Нужны были самолеты, ангары, аэродром. Нужны были опытные кадры преподавателей. Нужна была всесторонняя массовая работа для пропаганды клуба и для вербовки и учета (ученики-летчики) лучших людей из рабочей молодежи. Для этого требовались средства и не малые. Иначе, новому аэроклубу грозила печальная участь «школы» пилотов. **5**

Идея аэроклубов как очагов авиационного



Рабочие в'рабочици, ученики-летчики воронежского аэроклуба.

воспитания рабочих только что получила свое признание. Еще никто толком не понимал, что общественное учреждение — клуб — может дать десяткам тысяч людей действительные авиационные знания. Еще меньше думали, что общественное учреждение — клуб — может осуществить учебу сотен и тысяч рабочей молодежи, не отрывая ее от производства. Большинство общественных работников полагало, что если клуб, то это шашки, шахматы, кино. «Ну, по степам плакаты о летчиках, разговоры о самолетах, чего же еще можно ждать от клуба?»

Макей и его товарищи хорошо понимали, что организовать только учебу недостаточно. На первых порах важно завоевать, упорно и настойчиво, авторитет клуба, показать делом, какую большую помощь стране и хозяйству может принести аэроклуб. В первую очередь надо быть не только педагогом и воспитателем, но крепким хозяйственником и по-хозяйски бороться за материальную базу аэроклуба.

Решили стать на путь вербовки физических и юридических членов аэроклуба. Спустились на предприятия. Рабочие ребята охотно откликнулись на призыв и вступили в члены клуба. Они верили, что скоро можно будет учиться на пилота, стать парашютистом, парить на планере.

Макей понимал, конечно, что уже сама пропаганда за вступление в члены клуба дело великое. Об аэроклубе узнают массы рабочих, но его как хозяйственника не могли удовлетворить небольшие суммы, складывающиеся из членских взносов. Важно было, особенно на первом этапе существования клуба, добиться юридического членства, привлечь в члены клубахозорганы. Трест, завод, совхоз, становясь членом клуба, сумеют внести значительные суммы денег и этим самым ускорить создание материальной базы. Но хозяйственные организации не внимали угворам Макея. Они не возражали против клуба, говорили, что клуб дело нужное и полезное: «сами лично будем членами клуба,

но оставьте в покое наше учреждение, какой ему толк от клуба».

Дело не подвигалось. Широкий план по охвату юридическим членством предприятий города не удался, но Макей упорствовал. Те немногие суммы, которые поступали от членов клуба, он бросал на строительство, приобретал части, планеры, инвентарь. Макей использовал все деньги до копейки на приобретение многочисленных деталей будущей материальной базы аэроклуба.

Если дела по вербовке юридических членов были неважны, то значительно лучше обстояло дело с внутренним строительством клуба. Начштаба Горюхи и начальник летной части Демченко уже составили план воспитания будущих пилотов, захватили для будущего аэродрома гигантское поле, километра за полтора от клуба, искали и находили кадры педагогов и инструкторов, подготавливали на предприятиях почву для первого набора учлетов. На аэродроме началось строительство двух ангаров, хотя, правда, не было уверенности, что это дело будет доведено до конца.

Наконец, работа Макея, действовавшего по всем направлениям, принесла первые плоды. Центральный совет Осоавиахима отпустил деньги на приобретение пяти самолетов. Первые, живые и новенькие У-2 стали собственностью клуба.

Все же Макей не был в восторге. В конце концов, что такое пять самолетов? Понятно, можно ограничиться и этим, но это значит сознательно обрекать себя на маломощную деятельность. Нет, пять самолетов это еще не достижение.

Дело шло к зиме. Пора было начинать борьбу за кадры учлетов. Все для учебы было подготовлено: программы, учебники, кадры преподавателей.

Среди них — инструкторы, командиры звеньев, авиатехники.

Пошли в цеха. Желающих заниматься было так много, что приходилось прибегать к тщательному отбору людей. Принимали лучших, наиболее преданных комсомолу, лучших ударников и членов аэроклуба. Но и здесь пришлось пережить тяжелые дни. Общественные организации не оказывали помощи ребятам, которые приступили к учебе. В летные дни будущие пилоты в 2 часа ночи уже были на аэродроме и работали там до семи. Затем уходили на производство, а вечером занимались теорией. На производстве с этим не считались, учлетов перегружали

общественной работой, отказывались отпустить их на лагерные сборы.

Крупнейший в области хозорган — Свеклотрест — попал в затруднительное положение: не было запасных частей для тракторов. Приближалась посевная, а тракторный парк к сею не был готов. Когда в Воронеж прибыли запасные части, сроки ремонта были на исходе. На помощь пришел Макей. Он предложил поручить ему заброску запасных частей во все совхозы. За один летный день три У-2 доставили запасные части в 12 совхозов.

С той поры Свеклотрест стал юридическим членом клуба, стал самым горячим борником его работы. Трест отпустил в распоряжение Макея крупную сумму денег, которые пошли на приобретение самолетов, достройку ангаров. Клуб не остался в долгу и впоследствии в одном из совхозов организовал свой филиал.

В разгар весеннего сева в самые глухие уголки области спускались самолеты аэроклуба. Экипаж проводил разъяснительную

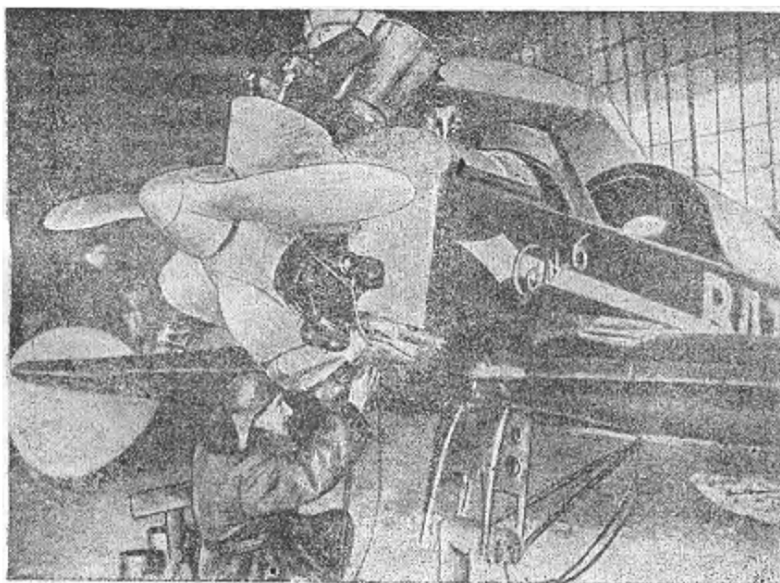
работу, развертывал соревнование на лучшего ударника полей и на право «воздушного крещения».

Множились друзья аэроклуба. Прибавлялись юридические члены: совхозы, колхозы, МТС. Росла популярность аэроклуба не только в городе, но и в деревне. Общественное учреждение — аэроклуб — становился центром авиационного воспитания масс.

18 августа страна праздновала «день авиации». Воронежские газеты «открыли» имениника и в своем городе и выпустили полосы, посвященные аэроклубу. Его самолеты налетали 3,5 тыс. час., было сделано 20 тыс. посадок. Клуб выпустил 67 летчиков, 26 мотористов, 90 планеристов. Больше половины пилотов, подготовленных аэроклубом, уже учился в военных школах, многие из них — военные летчики. Многочисленные кружки моделлистов на производстве и школах объединяют 600 чел. Было проведено 45 вылетов и в 19 сельских районах побывали самолеты. Идет подготовка 76 пилотов, 46 мотористов, 120 планеристов. 18 августа было итогом славных побед Воронежского аэроклуба.



Активисты аэроклуба не только учат летать, они готовят новые самолеты своей конструкции. Комсомолец Александр Москалев построил самолет «САМ-6». В отличие от обычных двух колес самолет Москалева стоит на одном.



После беглого осмотра помещения тесного и неудобного, мы выехали на аэродром. Огромное поле, только что освободившееся от снега. Около многочисленных помещений, больших и малых, находившихся в «голове» площадки, ходят часовые.

Убого помещение аэроклуба, но величественна панорама его аэродрома. Два обширных каменных ангара заполнены многочисленными самолетами. Среди 25 машин, кроме У-2 (большинство парка), новенький Р-5, поношенный Ш-2 и какой-то чудо-самолет неизвестной конструкции. Вместо двух колес, присущих обычному самолету, фюзеляж этой машины покоился на одном колесе.

— Это собственное производство: «Сам-6», — говорит Макей.

Все самолеты, аккуратно расположенные в ангарах, поражали удивительной чистотой и опрятностью. Невольно забываешь, что находишься в ангаре аэроклуба, и вспоминаешь воинскую часть, где уход за машинами является неотъемлемой частью учебы и дисциплины бойца. Слова Макея о готовности парка к летной кампании излишни. Это ясно без слов.

Идем дальше. Маленькие, но аккуратные подсобные помещения аэродрома находятся вблизи ангаров. Здесь хранятся запасные части, зимний инвентарь; дальше помещение, где находится оружие, механизированная мастерская.

Гигантское хозяйство! Я не пытаюсь скрывать свое удивление.

На вопрос о бюджете Макей морщится.

— Вы знаете, я не в восторге, впереди такие задачи, а денег нет. Мы живем без бюджета. К сожалению, до сих пор не добьемся организованной помощи.

Сочетание массовой и общественной работы с военным воспитанием молодежи — отличительная черта аэроклуба. Строгая добровольность переносится с воинской дисциплиной. Весь штат преподавателей живет по военному уставу.

Программа подготовки пилотов без отрыва от производства включает в себя теоретическую учебу (зимнее время), практическую, занятия на аэродроме (рулежка) и летную практику.

К концу года учебы ребята не только самостоятельно владеют учебным самолетом, но и осваивают основные фигуры высшего пилотажа. Программы обучения планеристов, парашютистов, мотористов разработаны с учетом специфики той или иной квалификации.

Весь летно-технический состав разбит по экипажам и твердо закреплен. Все экипажи, как правило, прикреплены к отдельным предприятиям, учреждениям, где и проводят массовую и оборонную работу. Одновременно каждым экипажем проводится подготовка к комплектованию на очередной учебный год.

На обязанности экипажа лежит повседневная забота о своей группе учащихся. С первых дней учебы экипаж заботится о посещаемости, договариваясь на предприятиях о переводе своих людей в нужные смены. В процессе теоретической учебы экипаж следит за успеваемостью своих учеников, помогает отстающим. Такой порядок работы помогает всему инструкторскому составу изучить своих людей, знать каждого в отдельности и, исходя из особенностей своей группы, строить учебно-летную подготовку.

Большое внимание клуб уделяет безаварийности. За все время работы самолеты аэроклуба летали без единой аварии. Каким образом это достигается? Прежде всего тщательным изучением каждого мотора и самолета. Главная причина безаварийности в том, что перед полетом и на красной линии проводится стро-

жайший режим персональной ответственности каждого работника аэроклуба.

Первым подготавливает и осматривает самолет техник. Затем в строгом соответствии с инструкцией самолет осматривает группа учеников, и по окончании осмотра старшина группы докладывает технику. Дальше осматривает самолет инструктор, которому старшина группы и техник докладывают о готовности материальной части. Техник докладывает звеновому технику, который выбирает на выдержку один самолет, и, проверив его, докладывает старшему технику. Стартех берет на выдержку какой-нибудь самолет из звена и, убедившись в его исправности, докладывает об этом начальнику летной части. Бывает, что кто-либо из командования устраивает перед осмотром «каверзу»: снимает деталь с самолета или мотора, и горю тому, кто эту мелочь проглядел. Не только ученика, допустившего ошибку, но и весь экипаж отстраняют от полета.

Кроме учебной работы, аэроклуб серьезно занят опытным строительством самолетов. Под руководством талантливого комсомольца-конструктора Москалева активом клуба сконструированы и построены два самолета, из которых особенный интерес представляет самолет «Сам-6», о котором мы упоминали выше.

Ранее аэроклуб сконструировал и построил спортивный самолет «Сам-5».

Вот его показатели:

Сам-5 НИАМ АИР-6	Мотор 100 HP 100 HP 100 HP	Вес конструкции 628 662 693	Число мест 5 4 2	Полеток 3 700 2 850 4 100

Таким образом по всем показателям казалось бы «Сам-5» стоит на 2 месте. Но следует учесть, что самолет «Сам-5» берет 5 пассажиров, АИР-6 — только 2.

В этом существенное преимущество самолета «Сам-5».

Год назад школа аэроклуба передала военно-воздушному флоту своего выпускника летчика Ивну Русанову. Ее сестра Тамара, витемец аэроклуба и пилот, готовится быть инструктором летного дела. На снимке Русанова перед полетом.





**Люди
Октября
и комсомола**

Евг. СИМОНОВ

В о д и т е л и

Погруженному впервые в боевое отделение танка человеку кажется, что он пассажир подводной лодки. Люки закупорены, выхлопы мотора бушуют в ушах, как прибой, а солнце, звуки земли, ее широкая даль исчезли за бронированной корой.

Водитель танка легко сядет за руль любого авто, но шофер становится водителем танка только пройдя большую выучку. Попробуйте вести 11—15-тонную машину: весь горизонт перед вами замкнут в щелочку — тоньше мизинца, а вы должны держать равнине и, глядя в это крошечное отверстие, видеть сигналы и ухитряться ставить машину в строй.

Танк — детище мировой войны, его кровавой купелью были те цветущие уголки Франции, где разыгралось «танковое сражение при Камбре» в 1917 году. Проволока паутиной связывала тогда бесплодную землю, а немецкие укрепления тянулись на 10—12 километров в глубину.

Британцы в строгом секрете (даже от своих союзников-французов) построили серию танков и решили ими прорвать линию фронта. А фронт этот тянулся от моря до Швейцарских гор, обойти его с флангов было невозможно за отсутствием таковых, оставалась атака в лоб. Англичане готовились к первому выходу танков в свет со всей тщательностью: заранее в районе атаки были выключены все телефоны (чтобы не подслушали немцы), к исходной позиции танки ползли только по ночам, их маскировали сети и полотна, а звуки моторов скрывались грохотом артиллерии.

Англичане готовились к битве с той изобретательностью, которую щедро несли инженеры и конструкторы Европы на алтарь вой-

ны. Были приготовлены танки с якорями для растаскивания заграждений, на носках машин лежали фашины для завалки рвов. Связь с танками поддерживалась всеми средствами от самолетов до голубей.

На Марне в июле 1918 г. французы тоже вывели в бой танковые силы. Наступление начал огневой вал — густой ливень снарядов, за ним, в затылок рвущимся снарядам, двигались угрюмые танки и за их стальной шеренгой вплотную бежала пехота. Французы пробили линию укреплений и вгрызлись в немецкий тыл на 60 километров. Танки легли на весы истории, и этот день стал поворотным в мировой войне.

Танковой части им. Калиновского надо было вывести одну из машин на танкодром. Машину заводили целый день, и молодой техник Шибин с водителем Максимовым, измазанные маслом и грязью, так и не могли уговорить упрямый механизм, даже когда вместо автомата-стартера стали заводить вручную. К месту происшествия прибыл механик-водитель Снягин — человек, живущий в большой дружбе с механизмами.

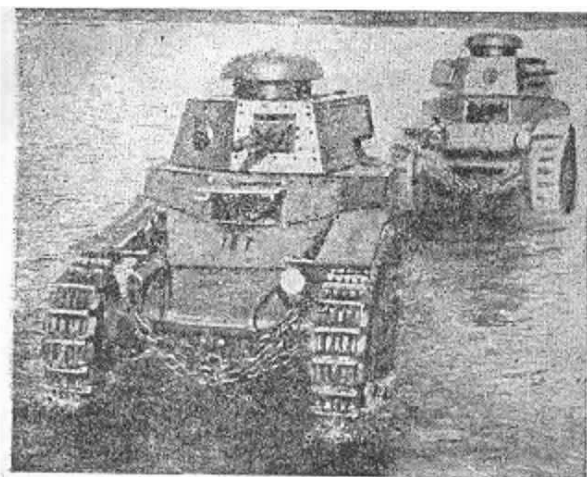
— Аккумуляторы есть? — спросил он.

— Есть.

— Покажите... ясно аккумуляторы разряжены, можно крутить полгода, все равно они не возьмут.

Снягин сменил аккумуляторы и через полчаса танк пыхтя бежал в поле. Внимательность — первое качество, без которого танкист так же немислим, как без того воротничка, который непременно бедеет из-под его гимнастерки.

Когда зимой по глубоким снегам, по гололеду сняягинская машина идет головной, она приходит на пункт назначения первой, с про-

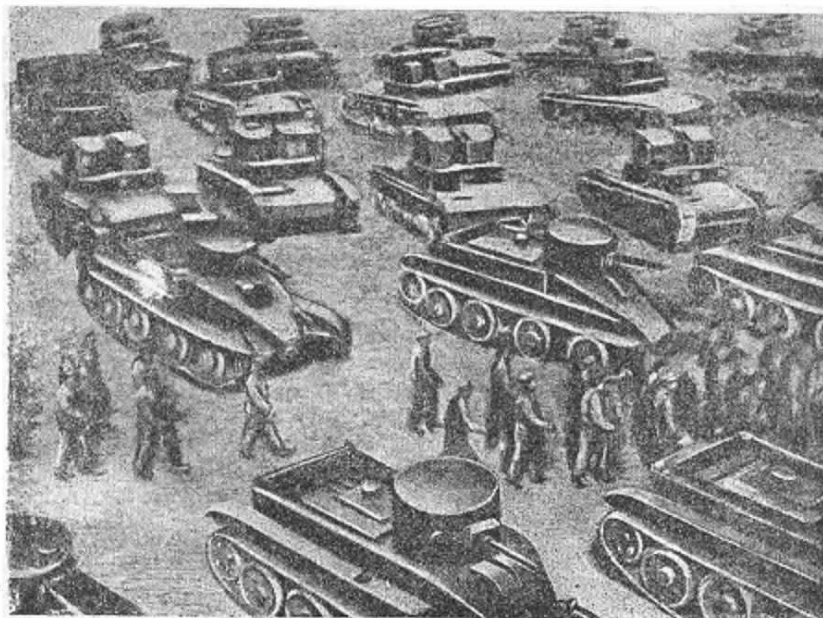


Гусеница танка переходит вброд через реку.

светом в 1—2 часа. А гусеницы не любят зимы, они скользят по льду, крутятся впустую и машина уныло топчется на месте. Сила сцепления, говорят специалисты, меньше силы тяги, но искусство вождения Сиягина в том, что на самых немыслимых подъемах и спусках он всегда ухитряется зацепиться и провести машину, не заваливая танк, не вольно его «лузом» по земле.

Танк громоздок и к повороту Сиягин особенно насторожен. Рука берет рычаг фрикциона (притормаживающая гусеницу), а нога упирается в акселератор. Прodelывая сложную гимнастику руками и ногами, водитель должен увеличить мощность мотора, не увеличивая оборотов. Рука нажимает фрикцион и точно, секунда в секунду, нога дает в этот

Танки могут оперировать в одиночку и средними танками. На снимке экипажи расходятся по машинам перед выходом на учения.



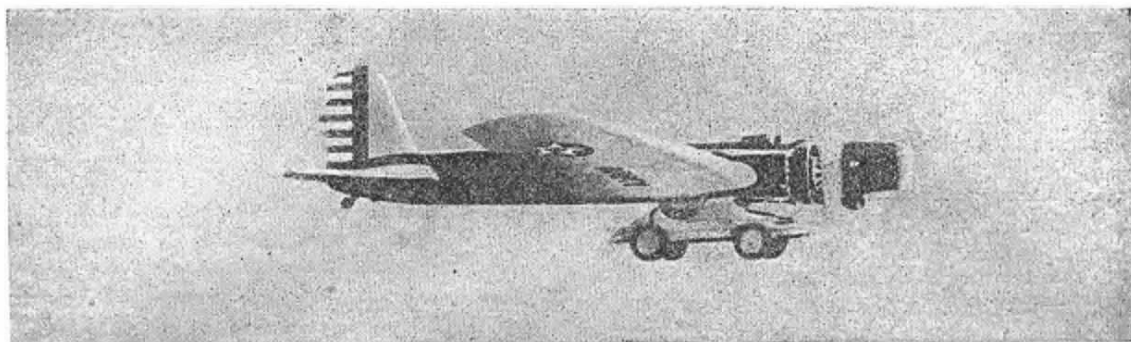
момент газ: иначе машину занесет на повороте, гусеница разорвется и танк выйдет из строя. Водитель должен выключать фрикционы, как курок, быстро, но плавно, тогда и танк, как винтовка, не будет дергаться и попадет по назначению.

Если нога дает газ, а рука опаздывает, в этот момент мотор работает впустую. Его мощность увеличена зря. Масса газа, хлывшая в мотор, не получает нагрузки, мотор бьется в судорогах, металл звенит — поршневые пальцы стучат и срезаются — ритм сбивается, пуле машины комкается.

Когда говорят, что мотор — сердце машины, — это не литературный, а очень точный технический образ. Водитель, вроде Сиягина, все реже и реже глядит на приборы, отражающие работу мотора, опытное ухо само ловит звуки и по ним угадывает настроение мотора. Вот ровно постукивающий мотор стал издавать звуки частые и отрывистые — он как бы заикал, это — раннее опережение зажигания. Редкое, но грубое отрывивание газа ясно говорит о позднем опережении. Недаром там, где Сиягин кладет руки на колени и откидывается со всем комфортом, доступным в этой коробочке, а машина спокойно идет по правой стороне сама, — новичок дергает поминутно фрикционы, но машина у него виляет из стороны в сторону. Его организм не ритмичен, и перебои мотора — следствие перебоев в движениях человека.

Танк — оружие, защищенное броней, миниатюрный форт, который со своим гарнизоном бежит по полям, плывет по воде и своей

тяжелой походкой проходит рвы и канавы. Ко раз машина подходит быстрым ходом, как прыгун, берущий разбег перед толчком, но самый ров надо миновать так мягко и плавно, точно на крыше танка стоит фарфор. Сиягин славится своим умением заставить танк ступать мягко, по-кошачьи съезжая в ров. Внизу надо быстро поднять машину на преодоление подъема, а на мертвой точке — том гребне, когда машина встает на дыбы — Сиягину предстоит, уменьшая обороты, сбросить газ: иначе машина может поломать конечности, а весь экипаж будет колотиться в своем стальном мешке. И этот момент сбрасывания газа водитель должен поймать с микроскопической точно-



Американцы подвешивают быстроходный танк-истребитель «Кристи» к самолету и перебрасывают машины за сотни километров.

стью, если газ уменьшить за какую-то долю секунды до мертвой точки, машина неизбежно скатится обратно.

А сколько сюрпризов готовят коварные болота и торфяники! Снягин сидит, подобрал в один комок все нервы и мускулы, он держит машину на ровном-ровном газе, избегая поворотов: достаточно рвануть по-сильнее — гусеница сдерет дерн, верхнюю корку болотистой почвы, а за тот земляной кисель, который лежит под дерном гусенице не уцепиться.

Хорошего ухода требует лошадь, но под крышей танка заключены на пространстве 2—3 метров силы сотен лошадей, оснащенных артиллерией, электричеством, пулеметами. Лошадь требует простого ухода, танк — технического. У танкистов есть правило — едешь на 300 километров, машину подготовь на 500, и Снягин со своим мотористом Кусковым, перед мало-мальски серьезным выездом, чуть ли не вылизывают все уголки машины.

— Секрет моей работы очень пехитро разгадать... Не до быть с машиной на «ты», но танк должен говорить водителю «вы». У каждой машины, как бы она ни была стандартна, свой поров и свои капризы. Ко всем машинам нельзя подходить с одними и теми же приемами и хватками, — так говорит Снягин.

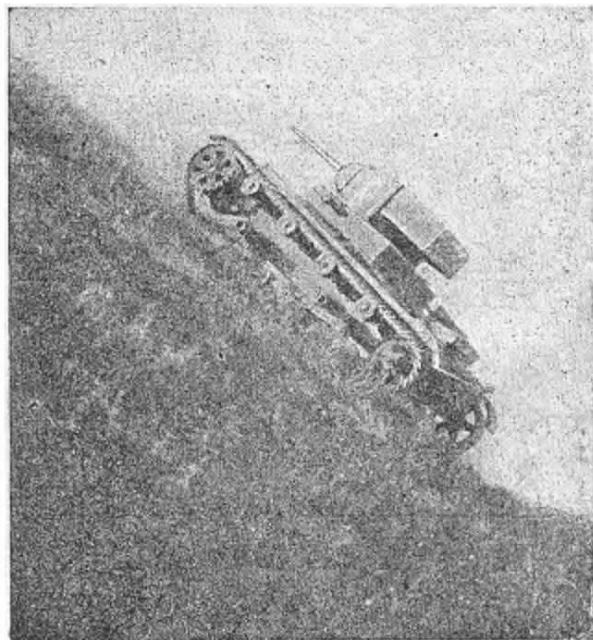
Теперь говорит это с уверенностью и опытом, но и он, придя в армию три года назад, по определению своего командования, был «слабее слабого». Белобрысый коломенский кузнец дрожал и трясся, когда заводил мотор, а сейчас он сам стал учителем молодых водителей и своим стилем работы подпирал тех артистов техники, тех виртуозных водителей — члена ЦИК Андреява и награжденного орденом — Разгуляева, которыми славится часть им. Калиновского.

Еще в осенних боях 1918 г. танк показал, на что он способен. Под Амьеном оторвался от своего взвода французский танк «А», прозванный, вероятно, за звук своего мотора —

«музыкальная коробка». Эта музыкальная машина влетела в гыл и там носилась как бешеная. Танк для начала атаковал в спину немецкие батареи, воспользовавшись замешательством, перебил пулеметным огнем всю присаугу и полутно уложил несколько встречных партий немецких солдат. Безнаказанно путешествуя по тылу, «музыкальная коробка» отогнала подходившие резервы, разметала стрелковые цепи, громала штабы и обозы. Танк, как сообщает об этом эпизоде журнал «Моторизация и механизация РККА», был в конце концов подбит, но на своем пути он уложил 200 германцев.

Американцы подвешивают свой быстроходный танк «Кристи» к животу самолета и в таком виде машину перебрасывают за сотни километров. Этот же «Кристи», при своем солидном весе, уверенно перепрыгивает 4-ме-

Танк свободно взлетает на крутые холмы и заграждения. Момент подъема — эхажив водителя: его движения, управляющие машиной, должны быть исключительно точными и согласованными.



тровый ров. Во Франции появилась «брошировавшая гончая собака». Это танкетка, доходящая до пояса солдату и рассчитанная на одного человека с пулеметом. Напомним, что если при Камбре из всех вышедших в бой танков уцелело 15%, то уже через год, под Амьеном, было потеряно только 15% машин, а ведь это было 17 лет назад! Срок немалый, ибо военная промышленность не знает слов «застой» и «кризис».

По мнению генералитета Европы и Америки, «будущая война скорее всего будет войной подвижной, ее фронты будут прорывчатыми, а флаги борющихся сторон открытыми» (польский генерал Сикорский). Империалисты готовятся к маневренной войне, и германский устав говорит об этом с солдатской немногословностью: «единственно маневренная война дает возможность добиться решительных успехов».

Танки и самолеты, скорость и внезапность, огонь и газ — на них мечтают опереться «наполеоны» наших дней. В Соединенных Штатах появилась сплошь механизированная кавалерийская бригада. В ней есть пушки на тягачах, механизированный эскадрон химиков, авиация; в этой кавалерии налицо все виды военной техники и ни одного... коня. Солдат Запада уже не внушает доверия своим отцам-командирам, он может повернуть обратно свою визитку, и крайние сторонники сплошной механизации — Фуллер, Мартель, Лиддell-Гарт — проповедают создание небольших механизированных армий: войска вооружены до зубов, главная опора — танки и самолеты, солдаты — немногочисленные профессиональные воины, вымуштрованные фашисты, мыслящие не больше своих машин.

Разбросанная по местности танковая бригада собиралась на маневрах в 15—20 минут, она надолго отрывалась от баз снабжения, за сутки проходила до 270 километров — техника и скорость привели к тому, что одна дивизия покрывала фронт такой же ширины, что и вся армия Фридриха Великого или целая группа армий Наполеона.

Но как ни бояться людей, собранных в большие массы, господа генералы, — без человека не обойтись. Как буржуазия готовит и выращивает своего могильщика — пролетария, так и милитарист в своем солдате и его оружии найдет гибель. Машина без человека мертва, решают в конечном счете люди, а за кем они пойдут, это понимают даже генералы.

У нас машина полностью служит человеку. Машина — средство, а не цель, и наш боец меньше всего автомат, бездушная человеческая гайка. Вот тот танк, на котором работает сверхсержант и лучший ударник роты Сиягин. Перед нами «БТ» — истребитель, сухопутный миноносец; ему поручается вры-

ваться в тыл и, в соединении с себе подобными машинами, прорывать линии укреплений и поливать врага огнем своего пулемета и пушки. На такой машине, быстроходной, сильной и сложной, работает тот экипаж, в который входит коломенский кузнец Сиягин.

Командир этой машины парторг Шалыгин. Механик-водитель — знакомый нам, комсомолец и кандидат партии, Сиягин. Моторист — член партии Кусков. «Артиллерия» танка — командир башни, комсомолец Антопенко. Прошедшую зиму экипаж, любой член которого досконально изучил свой участок, отдал взаимозаменяемости: теперь каждый готов заменить каждого, артиллерист может взять в руки рычаги фрикционов, механик-водитель готов, если нужно, открыть огонь и дать первый залп из пушки; командир может занять место любого из экипажа.

Душа этого экипажа — водитель Сиягин. Мы говорили о его личной работе, но черты его лица и характера отражают в отдельном человеке то общее, что характерно для Рабоче-крестьянской армии. Каждый из этих ребят в синих комбинезонах уважает свою машину, но заставляет машину уважать и подчиняться человеку. А машине человек здесь отдает столько сил и пота, что она начинает удавливать малейшие его желания и играет в его руках, как скрипка в руке виртуоза. Недаром лучшие танкисты этих омовлюбят называть себя «артистами техники».

Когда новичок со своими баулами и сундучками приходит в часть, он первый месяц как бы считается полустатским, ему разъясняют уклад быта и учебы, ему втолковывают правила распорядка и обращения. В этот первый месяц он проходит «курс молодого бойца» и за все свои оплошности и промахи не несет еще той ответственности, которая ложится на него, когда он станет полноправным бойцом.

И в тот день, когда за рычаги бортовых фрикционов (они управляют гусеницами и заменяют шоферскую баранку) берется новичок, не он ведет машину, а она — его. Вот он выжал ногой педаль сцепления; выжав педаль, он, потный и напряженный, соображает что же дальше? Ага, есть... он переводит рычаг перемены передач на скорость, но вот оказия... сделав это, он забыл отпустить сцепления. Наконец, отпускает их, и с опозданием дает газ — мотор заглушается, а машина плетется по дороге, как захмелевшая. Новичок целиком поглощен своими ногами и руками, он путается в них, а педали и рычаги не слушаются его бестолковых нажимов и рывков.

Проходят месяцы, пока «фокус внимания» от наблюдения за своими движениями не перейдет к наблюдению за дорогой, мотором и ходом танка. Про такого водителя — бы-