

# НОВОЕ УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ ПО АВИАМОДЕЛИЗМУ

Издательство ДОСААФ СССР выпустило учебное пособие «Авиационный моделизм» (первая часть) под общей редакцией Э. Микиртумова. Пособие рассчитано на членов авиамodelьных кружков первых двух лет обучения.

Книга состоит из трех разделов. В них кратко излагается история советского авиамodelьного спорта, даются общие сведения по авиационным и авиамodelьным двигателям, а также ряд методических и справочных указаний для руководителей кружков.

В пяти главах первого раздела рассказывается о простейших летающих моделях, о схематических моделях планера и самолета, о массовой спортивной работе в авиамodelьном кружке. В конце раздела помещено приложение с примерными планами бесед.

В главах второго раздела идет речь о резиномоторных моделях самолета, об авиационных двигателях и двигателях летающих моделей, о метеорологии авиамodelиста и рекордных полетах. Здесь читатель также найдет приложение с примерным планом бесед по авиамodelизму и авиационной технике.

В третьем, справочном, разделе даются советы, как оборудовать авиамodelьную мастерскую, какие материалы лучше применять для постройки моделей и т. д.

В 1952 году Министерство просвещения РСФСР и ЦК ДОСААФ СССР выпустили «Программу авиамodelьных кружков». В связи с этим возникла необходимость в издании учебника для занятий кружков. Пособие «Авиационный моделизм» является первым таким учебником и содержит много ценного материала, необходимого для руководителей и слушателей кружков. Написано оно простым, доступным языком. В конце каждой темы даны контрольные вопросы, способствующие закреплению пройденного материала.

Однако в книге имеются и досадные упущения. Так, на стр. 137, где даются советы о выборе размеров схематической модели самолета, диаметр винта рекомендуется принимать 30—35 процентов размаха крыла. Если для схематической модели с мощным резиновым мотором, предназначенной для взлета с земли или с воды, винт выбирать таким образом, то летные данные модели будут гораздо хуже, чем с винтом большего диаметра.

При постройке фюзеляжных моделей авиамodelисты уже давно отошли от принципа подражания соотношению между диаметром винта и размахом крыла самолета, которое примерно равно 0,30—0,35. Диаметр винта определяется для фюзеляжных моделей не по размаху крыла, а в зависимости от сечения резиномотора (обычно в пределах 40—45 процентов размаха).

У схематических моделей диаметр винта следует также определять с учетом размеров резинового мотора. Выбор необходимого числа лент такого мотора надо производить не в пределах регулировки готовой модели, как это указано на стр. 139, а по простому правилу: на определенное количество граммов веса модели без мотора должна приходиться одна лента резиномотора сечением  $1 \times 4$  мм. В качестве при-

мера схематической модели с наиболее удачно подобранным винтом и резиномотором может служить модель московского авиамodelиста В. Насонова, чертежи которой опубликованы в журнале «Крылья Родины» № 4 за 1954 год.

Во втором разделе даны описание и схема фюзеляжной модели планера (рис. 171). Следует заметить, что угол поперечного «V» крыла модели мал, он составляет всего 5 градусов. При таком угле модель труднее регулировать и она хуже летает во время порывистого ветра. Поэтому его следует увеличить до 9—11 градусов.

В пособии указан чертеж (рис. 199) третьей фюзеляжной модели самолета с резиновым мотором. Эта модель также имеет недостаточный угол поперечного «V» крыла — всего 4 градуса. Кроме того, у модели чрезмерно большое, ничем не оправданное сечение миделя фюзеляжа. Размеры фюзеляжа, видимо, взяты из устаревших норм Международной авиационной федерации (ФАИ), отмененных еще в 1948 году.

Очень жаль, что в книге нет описания хотя бы одной фюзеляжной модели самолета с резиновым мотором, которая по своим конструктивным формам соответствовала бы современным спортивным моделям. Удивление вызывает и то обстоятельство, что в пособии почему-то рассказывается только о двух микролитражных поршневых двигателях для летающих моделей «ЦАМЛ-50» и «К-16», которые уже давно не изготавливаются на заводах ДОСААФ. Между тем о современных многооборотных авиамodelьных двигателях «МК-12» и других даже не упоминается.

В методических указаниях каждой главы приводится библиография, но составлена она чрезмерно скупо, особенно на авиационно-технические темы.

В указателе литературы о воздухоплавании и тепловых шарах, о свойствах воздуха, об авиационных и авиамodelьных двигателях следовало бы включить такие работы, как «Воздухоплавание» Н. Стобровского, «Свободное воздухоплавание» С. Ревзина, «Рассказы об атмосфере» Б. Ляпунова, «Штурм небес» В. Щукина. Нигде нет ссылок на такую полезную для каждого руководителя авиамodelьного кружка книгу, как «В помощь руководителю кружка по аэродинамике» В. Скобелкина, а также «Самолет-ракета» Л. Балева и И. Меркулова.

В пособии отсутствует перечень литературы о П. Н. Нестерове, В. П. Чкалове, о наших выдающихся конструкторах самолетов А. Н. Туполеве, С. В. Ильюшине, А. И. Микояне и А. С. Яковлеве, о героях Великой Отечественной войны Н. Ф. Гастелло, В. В. Талалихине, А. И. Покрышкине и И. Н. Кожедубе. Об этих прославленных людях нашей авиации имеется много массовой литературы, которую следовало бы прочесть как руководителю, так и члену авиамodelьного кружка.

Все эти пробелы могут быть без труда устранены в последующем издании пособия. В целом же оно, безусловно, является хорошим методическим руководством для авиамodelистов.

И. КОСТЕНКО,  
кандидат технических наук.