

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЯНВАРЬ • 1 • 1970



Выступление В. И. Ленина на Красной площади, май 1919 года.

Картина П. Васи

Заветам Ленина верны!

ДОСААФ СССР

Под великим знаменем Ленина, с безграничной верой в будущее наша Родина вступила в год 1970-й. Поступь советского народа — это широкий шаг гиганта, уверенного в своих силах, полного неисчислимой энергии, ясно видящего путь, по которому предстоит идти.

Минувший 1969-й оставил добрые приметы на нашей земле, хорошую память в сердцах каждого из нас. Велики масштабы, огромен размах свершений. Весомы и зримы успехи на трудовых фронтах пятилеток, выдающиеся достижения отечественной науки и техники, победы в космосе... Еще полнее раскрылись преимущества социалистического строя, благодаря которому мы достигли таких высот в материальном, духовном и культурном развитии, какие не могли и мыслиться в старой буржуазно-помещичьей стране. Еще более могущественной стала родная Отчизна.

Много забот у советских людей в новом году. Эти заботы наполнены радостью творческого труда и созидания. 1970-й — особенный. Помыслы и дела наши обращены к ярчайшему событию эпохи — 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

С именем Ленина у всех нас связано все самое дорогое, самое сокровенное. Ленинские заветы, ленинское учение — боевое знамя, могучая сила и оружие партии, народа. Мы постоянно сверяем свой курс, свой шаг по Ильичу. Призыв родной партии: «По-ленински жить, работать и побеждать» — стал боевым девизом советских людей. «Продолжая дело Ленина, — указывается в Тезисах Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, — советский народ упорным трудом умножает общественное богатство, развивает социалистическую демократию, науку и культуру, проявляет неустанную заботу об укреплении оборонного могущества социалистической Родины, строит жизнь, достойную человека».

Нам бесконечно близко и дорого имя Ленина — великого вождя и учителя трудящихся. И поэтому так единодушно стремление миллионов ознаменовать ленинский юбилей новыми успехами в осуществлении его заветов.

Достойно отметить великий праздник готовится и Краснознаменное Всесоюзное добровольное общество содействия Армии, Авиации и Флоту. С именем Ильича связана история развития оборонных патриотических организаций, советского физкультурного движения и, в частности, военно-прикладных видов спорта. Ленинский завет о защите Отечества, его указания о всевобуче, о распространении военных знаний среди трудящихся вызвали к жизни в молодой Советской республике оборонно-спортивные клубы и всенародные оборонные Общества. ДОСААФ — преемник и продолжатель славных традиций, рожденных в двадцатых годах.

Организации патриотического Общества, выполняя указания партии и правительства, все больше заботятся о развитии военно-технических видов спорта — одного из действенных средств подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах. Этой цели подчинена и V Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта — крупнейшее спортивное событие юбилейного года.

Спартакиада! Как выстрел стартера, зовет это слово в небо, на аэродромы, площадки, кордодромы, в гулкий простор спортивных залов. Сколько их было, спартакиад, а все равно не привыкнешь. Каждая — словно в первый раз. Словно долгожданный и радостный праздник. Нынешняя — пятая — особая, она посвящена 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Спортивные бои истекшего года явились последней пристрелкой перед стартами 1970-го. Авиационные спортсмены поднялись еще на одну ступеньку мастерства, а самые искусные из них порадовали Родину 86-ю всесоюзными рекордами, в том числе 53-мя мировыми. Ныне идут упорные тренировки летчиков, парашютистов, авиамоделистов, вертолетчиков, планеристов.

«Заветам Ленина верны!» — таков девиз пятой Всесоюзной. Эта идея пройдет красной нитью через все ее соревнования. Главная их цель — как можно больше юношей и девушек вовлечь в занятия военно-техническими видами спорта, повысить спортивное мастерство, установить новые рекорды, улучшить всю оборонно-массовую работу в стране. К соревнованиям следует, в частности, привлечь всех призывников, с тем чтобы начальную военную подготовку они сочетали с интересными и увлекательными состязаниями военно-прикладного характера, походами по местам боевой славы, сдачей нормативов комплекса «Готов к защите Родины».

Пятая юбилейная проводится в течение одного, 1970 года, накануне VII всесоюзного съезда ДОСААФ и явится своего рода отчетом о проделанной работе. В юбилейном 1970-м предстоит охватить соревнованиями не менее 5—7 процентов от численности населения, подготовить спортсменов-разрядников не менее 10 процентов от числа участников соревнований.

Спартакиада призвана дать толчок широкому развитию так называемых «моторных», в том числе авиационных, видов спорта. Надо всячески добиваться массового участия в соревнованиях спортивных коллективов авиационных и радиозаводов, Аэрофлота, вузов, училищ профессионально-технического образования, частей и училищ ВВС. Необходимо расширить военно-прикладной характер воздушного спорта, предусмотрев в программах заводских, колхозных, вузовских, районных и городских спартакиад состязания по нормативам «Готов к защите Родины».

Авиационные спортсмены выступят в традиционных первенствах по самолетному, планерному, парашютному, авиамодельному и впервые — по вертолетному спорту.

В январе — начало стартов в оборонных коллективах. Здесь соревнования проводятся в течение всего года.

Спартакиады районов, городов, областей, краев и автономных республик завершатся в середине лета; в июле — зональные состязания в Российской Федерации, спартакиады союзных республик и городов Москвы и Ленинграда, финал — в августе.

Финальные старты привлекут около пяти тысяч спортсменов, среди которых будет много молодых. Ведь значительную часть коллектива, представляемого республиканской организацией ДОСААФ на всесоюзный финал, составят юноши, которые выступят в 15 видах программы. В спортивном коллективе республики должно быть не менее половины спортсменов в возрасте до 25 лет.

Обширная программа, новые виды состязаний, сжатые сроки проведения Спартакиады — все это требует больших усилий комитетов, клубов и федераций; четкого планирования стартов, подготовки инструкторов, тренеров и судей, площадок и спортивно-технических средств.

Дело нашей чести — превратить соревнования юбилейной Спартакиады в праздники молодежи, превзойти результаты прошлых спартакиад, достигнуть нового подъема массовости и роста спортивного мастерства.

Ленинскому юбилею — наши успехи в труде и спорте!

Все — на старты юбилейной Спартакиады!

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Авиации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

ЯНВАРЬ • 1 • 1970

С Лениным в сердце



С трепетным волнением вступаю на мостовую московского Кремля. Перезвон курантов Спасской башни словно подчеркивает величие и строгость замечательного памятника русской национальной культуры. С московским Кремлем связаны и седая древность и самые животворные идеи века. Здесь жил и работал великий Ленин...

Перед глазами, словно кинокадры, мелькают события далеких лет: иностранная военная интервенция, гражданская война, кулацкие восстания, разруха, голод... А отсюда, вот из этой комнаты с двумя окнами, выходящими на Красную площадь, Владимир Ильич руководил первым в мире социалистическим государством, направлял работу Центрального Комитета партии, Совета Труда и Обороны, Совета Народных Комиссаров.

Небольшой, очень скромный стол, покрытый зеленым сукном. За этим столом с 12 марта 1918 года по 12 декабря 1922 года работал Ленин. Посредине стола письменный прибор. С правой стороны два телефона, настольная электрическая лампа с матерчатым абажуром. Справа и слева подсвечники со свечами на тот случай, если погаснет электричество. Нож для разрезания книг, письменные принадлежности, блокноты для записи и календари.

По обе стороны письменного стола — две вращающиеся этажерки, сделанные в 1920 году по рисункам В. И. Ленина и им же названные «вертушками». На одной из них лежат папки с бумагами и документами, необходимыми для текущей работы. На другой — материалы партийных съездов, конференций, конгрессов Коминтерна. Здесь же несколько экземпляров плана ГОЭЛРО.

У стола — простое плетеное кресло, которым всегда пользовался Ленин. Четыре мягких, обитых кожей кресла для посетителей. Вдоль стен — шкафы с множеством книг, среди которых произведения К. Маркса и Ф. Энгельса, сочинения русских революционеров-демократов. На стенах — географические карты. Почти двести книг только по военным вопросам хранятся в кремлевской библиотеке, как бы подтверждая, какое значение придавал Владимир Ильич вопросам стратегии и тактики, организации и строительству Красной Армии.

На небольшом столике у двери — две схемы дислокации войск Красной Армии на 22 апреля и 4 июня 1918 года, сделанные специально для Владимира Ильича.

Смотришь на книги, карты, вещи, ставшие историческими экспонатами, еще и еще раз возвращаешься к тому или другому предмету, и мысленно представляешь себе, как в этом кабинете, несмотря на чрезвычайную занятость государственными делами, В. И. Ленин засиживался до глубокой ночи, продолжая работу над развитием марксистской революционной теории. Здесь Владимир Ильич написал гениальные теоретические труды, определившие пути построения социализма в нашей стране и освещающие дорогу коммунистическому движению во всем мире.

Именно в те годы были созданы такие работы, как «Очередные задачи Советской власти», «Пролетарская революция и ренегат Каутский», «О государстве», «Великий почин», «О диктатуре пролетариата», «Детская болезнь «левизны» в коммунизме», «О продовольственном налоге». Именно здесь В. И. Ленин в 1920 году работал над знаменитым планом ГОЭЛРО, который явился первой в мире научной программой построения фундамента социализма на основе передовой техники.

Напротив письменного стола, на стене, висят большие старинные часы. Их стрелки замерли на восьми часах пятнадцати минутах — том самом времени, когда последний раз ушел из своего кабинета Владимир Ильич.

Окидываем пристальным взглядом кабинет вождя мирового пролетариата. Молча, словно боясь нарушить установившуюся тишину, проходим в конец коридора. Здесь — вход в квартиру Владимира Ильича. У двустворчатой двери находился пост № 27, охранявший квартиру. Вся она состоит из четырех небольших комнат. Самая маленькая, 14-метровая, — комната Владимира Ильича. В ней — скромность, порядок, уют. Небольшой письменный стол, книжный шкаф, кровать, покрытая клетчатым пледом, подаренным Владимиру Ильичу матерью в 1910 году.

В этой комнате, как справедливо отметил в свое время А. Серафимович, было «все для работы и очень мало для отдыха».

И снова бросается в глаза множество книг. Немало из них дарственных, с надписями авторов. Вот небольшой сборник статей видного русского ученого К. А. Тимирязева «Наука и демократия», на нем надпись: «Глубокоуважаемому Владимиру Ильичу Ленину от К. Тимирязева, считающего за счастье быть его современником и свидетелем его славной деятельности».

Владимир Ильич ответил ученому теплым письмом:

«Дорогой Климентий Аркадьевич! Большое спасибо Вам за Вашу книгу и добрые слова. Я был прямо в восторге, читая Ваши замечания против буржуазии и за Советскую власть. Крепко, крепко жму Вашу руку и от всей души желаю Вам здоровья, здоровья и здоровья!

Ваш В. Ульянов (Ленин)».

А вот еще одна книга: «Электрификация РСФСР в связи с переходной фазой мирового хозяйства». У нее интересная история. Владимир Ильич стремился, чтобы об электрификации России было создано как можно больше хороших книг. Написание одной из них он поручил И. Скворцову-Степанову. Долгое время И. Скворцов-Степанов отказывался от предложения, считая себя недостаточно компетентным в этом вопросе. Только после категорических настояний Ленина он засел за работу. Владимир Ильич постоянно интересовался ходом работы над книгой, помогал автору, старался создать ему наиболее благоприятные условия. В предисловии к книге, напечатанном в «Правде» до ее выхода, Ленин писал: «От всей души рекомендую настоящую работу тов. Степанова вниманию всех коммунистов».

Когда книга вышла из печати, первый ее экземпляр автор преподнес Владимиру Ильичу с такой надписью на титульном листе:

«Дорогому тов. В. И. Ленину-Ульянову автор, засаженный за работу в порядке беспощадного «принуждения» и неожиданно нашедший в ней свое «призвание». Да здравствует такое «принуждение»! И. Степанов».

Светло и тихо в комнате Ильича. Здесь протекли последние месяцы его работы. Уже будучи прикованным к постели, он продиктовал свои последние статьи и письма в Центральный Комитет партии.

Тысячи людей бывают здесь, чтобы еще ярче представить себе образ Ленина, прочувствовать обстановку, в которой жил и работал вождь пролетарской революции. Получив сложное и ответственное задание партии, правительства и народа, советские люди приходят сюда, чтобы собраться с мыслями, как бы посоветоваться с Ильичем, поучиться ленинской настойчивости, трудолюбию и организованности.

Перед очередным звездным рейсом приходят в Кремль наши космонавты. Осмотрев кабинет и квартиру-музей В. И. Ленина, командир корабля «Союз-4» В. А. Шаталов пожелал, чтобы образ великого Ленина был с ним и там, в неизведанных просторах космоса. Портрет Ильича, укрепленный на стенке орбитального отсека, как бы воодушевлял экипаж первой в мире пилотируемой научной космической станции на труд и подвиг во имя человечества.

Перелистывая страницы объемистых, с золотым тиснением книг отзывов, снова и снова убеждаешься, какой всенародной любовью пользуется В. И. Ленин. В книгах — взволнованные строчки на всех языках мира. Одна из них открывается записью недавно умершего президента Демократической Республики Вьетнам товарища Хо Ши Мина:

«Ленин — великий учитель пролетарской революции. Он — человек самой высокой морали, который учит нас трудолюбию, экономии, чистоте, прямоте. Вечно бессмертный Ленин».

А вот запись группы рабочих и служащих тепловозоремонтного цеха коммунистического труда депо Москва-

Сортировочная Московско-Рязанской железной дороги, посетивших музей 12 апреля 1959 года:

«С глубоким волнением посетили мы кабинет и квартиру вождя и организатора нашей партии Владимира Ильича Ленина. Его величайший гений, редкостная скромность еще и еще поражают нас.

Мы счастливы, что именно Ленин заметил ростки нового коммунистического отношения к труду, которые проявились в нашем депо сорок лет назад 12 апреля 1919 года в первом коммунистическом субботнике, названном Владимиром Ильичем Великим почином.

Будем всегда верными делу Ленина и делами своими будем претворять в жизнь его заветы»...

Торжественной клятвой звучит запись, оставленная курсантами Б. Гавриловым, В. Малининым, В. Козловым и другими: «Сегодня утром первыми пришли в кабинет и квартиру В. И. Ленина, нашего великого вождя и учителя, курсанты высшего училища имени Верховного Совета РСФСР (бывшая школа ВЦИК) — младшие братья тех, кто стоял на посту № 27 у квартиры Ильича, тех, кому поставлен обелиск в Кремле — в память боев под Ореховом и Синельниковом в 1920 году.

Клянемся, что будем свято хранить заветы любимого Ленина. Не пожалеем сил для того, чтобы приумножить славные традиции кремлевских курсантов».

Несколько раз перечитываю запись, сделанную братьями Шумскими. Во время войны четыре брата — Петр, Василий, Константин и Иосиф — составляли экипаж одного самолета. Один из них стал Героем Советского Союза, остальные награждены многими орденами. Они благодарят Владимира Ильича за счастливую жизнь, за радость быть гражданином страны Советов.

По поручению группы офицеров Краснознаменной военно-воздушной академии, полковник Л. Б. Корец пишет: «Пусть вечно живет в нашей памяти, в нашей жизни и работе Великий В. И. Ленин. Как хочется хоть чуть-чуть быть на него похожим...»

Разные почерки, разные географические пункты, откуда приехали люди, побывавшие в этом историческом месте. и все записи проникнуты величайшей любовью и уважением к бессмертному Ильичу. Вот строчки, оставленные трижды Героем Советского Союза И. Н. Кожедубом:

«Взволнованно я вместе с делегатами XXIII съезда КПСС осмотрел историческое и священное место — квартиру и кабинет, где жил и трудился дорогой человек — Владимир Ильич Ленин.

В моей памяти это останется на всю жизнь».

Всю жизнь в памяти каждого советского человека хранится светлый образ великого вождя. И каждое новое поколение учится и работает, борется и побеждает с Лениным в сердце.

Полковник Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ



В рабочем кабинете В. И. Ленина в Кремле летчики-космонавты (слева направо) Евгений Хрунов, Алексей Елисеев, Борис Волынов и Владимир Шаталов.
Фото В. Черединцева (ТАСС)

Ветераны у школьников

Традиционными стали встречи учащихся 82-й средней школы Ростова-на-Дону с бывшими летчиками-гвардейцами, защищавшими столицу донского края в годы войны. Недавно в честь приезда дорогих гостей была проведена торжественная линейка. Командиры отрядов красных следопытов отчитались о своей работе. Большую группу октябрят приняли в пионеры. Гвардейцы повязали им красные галстуки и сами стали почетными пионерами дружины. Герои боев вручили комсомольские билеты новому пополнению Ленинского Союза молодежи. Молодые ленинцы дали клятву на верность народу и партии.

С затаенным дыханием школьники слушали воспоминания летчиков о боевых делах своих и товарищей. Вот один из эпизодов, рассказанный Героем Советского Союза подполковником запаса Г. К. Гультяевым.

Это было в 1943 году, когда уже завершалась грандиозная битва за Сталинград. Сжималось кольцо вокруг оказавшихся в западне фашистов. Гитлеровское командование, надеясь вызволить окруженные части, по воздуху снабжало их продовольствием и вооружением, пыталось бомбить и штурмовать советские войска в предполагаемых местах прорыва. Эти замыслы срывали наши летчики.

Краснозвездные истребители со всех сторон контролировали подходы к кольцу окружения. Грузы, предназначавшиеся для гитлеровцев либо сгорали вместе со сбитыми самолетами, либо попадали в расположение наших частей.

...Две группы истребителей, одну из которых возглавлял Григорий Гультяев, а вторую — Василий Малахов, патрулировали в заданном районе. В течение дня это был их седьмой вылет. Сильная усталость давала себя знать, но летчики зорко наблюдали за воздухом и своевременно обнаружили группу фашистских самолетов — «Юннерс-52» и шесть «Ме-109». Один транспортный самолет в сопровождении такого сильного эскорта... Это насторожило наших истребителей. Очевидно, немцы перебрасывали важную персону или ценное имущество.

Группа Малахова устремилась на противника. Гультяев тоже хотел присоединиться к боевым друзьям, но увидел еще одну группу вражеских бомбардировщиков и сразу пошел в атаку. Бой был коротким. Гультяев сбил один за другим два бомбовоза. Фашисты неприцельно сбросили бомбовый груз и поспешно оставили поле боя.

На следующий день стало известно, что «Юнкерс», сбитый Малаховым, оказался действительно «важной птицей». Его экипаж пытался доставить окруженным фашистам несколько мешков с «железными крестами» и другими наградами, которыми Гитлер пытался поднять дух своих обреченных войск...

Встречи с ветеранами, носителями боевых традиций Советских Вооруженных Сил, — важная форма воспитания будущих воинов.

И. КАЛИНИН,
подполковник запаса

ЗА КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ТРУД



Немного времени отделяет нас от празднования 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, гениального вождя пролетарской революции, создателя Коммунистической партии, основателя и руководителя первого в мире социалистического государства. И чем ближе эта знаменательная дата, тем горячее накал всенародного социалистического соревнования, тем больше ярких страниц вписывают труженики города и деревни в летопись борьбы за выполнение грандиозной программы строительства коммунизма.

«Социализм, — указывал В. И. Ленин в статье «Как организовать соревнование?», — не только не угашает соревнования, а напротив, впервые создает возможность применить его действительно *широко*, действительно в *массовом* размере, втянуть действительно большинство трудящихся на арену такой работы, где они могут проявить себя, развернуть свои способности, обнаружить таланты, которых в народе — непочатой родник...»

Приступая к решению очередных задач Советского государства, В. И. Ленин сформулировал принципы социалистического соревнования: гласность соревнования; сравнимость результатов; возможность практического повторения опыта; товарищеская взаимопомощь.



Ударник коммунистического труда авиационный техник-бригадир Сумского аэроклуба М. Брюхань.

Именно под флагом взаимопомощи советские люди своим вдохновенным трудом на необъятных просторах Советской державы претворяют в жизнь бессмертные предначертания В. И. Ленина.

Как и все советские люди, энергично, с достоинством и честью трудятся на своем посту члены Краснознаменного Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту. Идя навстречу славному юбилею, они борются за то, чтобы своевременно и с высоким качеством выполнить плановые задания, повысить свое мастерство, стать классными специалистами, спортсменами - разрядниками, за то, чтобы образцово обслуживать авиационную технику, всемерно развертывать рационализаторскую работу, бережно относиться к социалистическому имуществу, экономно расходовать средства, повышать свой политический и культурный уровень, выполнять требования морального кодекса строителя коммунизма. Каждый день приносит все новые и новые факты, свидетельствующие о самоотверженном труде на благо Родины, появляются все новые имена победителей социалистического соревнования — работников учебных авиационных организаций, авиационных спортсменов.

Много лет трудятся, отдавая свои силы и знания благородному делу воспитания авиационных спортсменов, командир парашютного звена Куйбышевского аэроклуба И. Сикорский, командир звена Центральной объединенной летно-технической школы П. Рапацевич, инструктор-летчик из Ульяновска Н. Расторгуев, командир вертолетчиков Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова — А. Шаров. Они добились того, что их подразделения и экипажи стали подразделениями и экипажами коммунистического труда.

Рука об руку с летчиками, планеристами, парашютистами трудятся их боевые помощники — инженеры и техники.

Двадцать лет работает в Сумском областном клубе авиационный техник — бригадир М. Брюхань. Он ударник коммунистического труда. За отличное обслуживание материальной части на XI всесоюзном первенстве по вертолетному спорту М. Брюхань награжден грамотой и денежной премией.

Всегда в исправном состоянии самолет, который обслуживает авиационный техник ударник коммунистического труда участник Великой Отечественной войны В. Ефанов. Он охотно делится опытом с молодыми авиационными специалистами, учит их трудному мастерству.

Гордо носят звание ударника коммунистического труда авиационные спортсмены: москвичка рекордсменка мира мастер спорта И. Горохова, слесарь Таллинского машиностроительного завода парашютист, рекордсмен мира, мастер спорта М. Алексеев, модельщик Чебоксарского завода тракторных запасных частей спортсмен-летчик Е. Королев, слесарь Горьковского автомобильного завода парашютист, рекордсмен мира, мастер спорта В. Тарасов, машинист башенного крана, студентка IV курса заочного отделения Чувашского сельскохозяйственного института парашютистка Л. Михайлова, фрезеровщица Кишиневского тракторного завода планеристка Л. Клюева. Да разве перечислишь всех, кто по-ударному трудится на производстве, преуспевает в спорте.

Нелегко, отработав смену в горячем цеху, на стройке или у станка, штурмовать небо, шлифовать свое летное мастерство, участвовать в спортивных поединках, устанавливать рекорды. Но на то они и спортсмены, чтобы, не зная усталости, в труде и спорте преодолевать трудности.

Работники клубов, спортсмены, многие учебные авиационные организации закончили учебный год с высокими показателями, без летных происшествий.

Лучших успехов в социалистическом соревновании добились в истекшем году учебные авиационные организации, где начальниками В. Хальзов, А. Захаров, П. Глазунов, П. Радзевич. Им присуждены переходящие Красные знамена ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников. Грамотами и денежными премиями отмечены Грозненский, Ульяновский, Московский областной, Могилевский, Карагандинский, Ростовский и другие клубы.

Уверенно идет также в числе правофланговых авиационных организаций ДОСААФ Орский авиационно-спортивный клуб. Уже четыре года подряд он держит переходящее Красное знамя Центрального комитета ДОСААФ СССР и Центрального комитета профсоюза авиаработников, награжден Почетным знаком ЦК ДОСААФ СССР. С 1961 года в клубе хранится Красное знамя обкома ДОСААФ. Указом Президиума Верховного Совета СССР начальник этого клуба В. П. Портненко награжден медалью «За трудовую доблесть».

В Орском клубе душой соревнования являются ветераны-коммунисты. Коммунисту В. Щербакову одному из первых было присвоено звание «Ударник коммунистического труда». Теперь наряду с Щербаковым это почетное звание носят и многие другие.

В клубе работают по принципу: один за всех, все за одного. Здесь постоянно обобщается и внедряется передовой опыт. Проводятся летно-технические конференции, на которых пилоты, парашютисты, техники рассказывают товарищам о своих «секретах». Экипажу, занявшему первое место в соревновании, вручается переходящий вымпел, лучшие люди отмечаются в приказе, особо отличившиеся заносятся в Книгу почета.

Положительный опыт организации социалистического соревнования накоплен в аэроклубе, где начальником

В. Хальзов. Как и в остальных учебных авиационных организациях ДОСААФ, в первых рядах соревнующихся идут коммунисты и комсомольцы. Своим ударным трудом они сплачивают личный состав, вносят в него дух коллективизма, мобилизуют на выполнение взятых социалистических обязательств.

Разнообразны формы и методы контроля за выполнением взятых обязательств. Всюду — на аэродроме, в Ленинской комнате — можно увидеть транспаранты, рассказывающие о ходе социалистического соревнования. Тут же оформлены специальные стенды: «Наши маяки», «Доска почета».

О ходе соревнования рассказывается на собраниях, политических занятиях, политинформациях, в стенной печати, по местному радиовещанию. Лучшим людям, экипажам, группам, звеньям посвящаются стенные газеты, боевые листки, комсомольские бюллетени и т. д. Отстающие подвергаются критике в сатирических листках, листках-молниях. Широкая гласность выполнения социалистических обязательств, правильное сочетание моральных и материальных стимулов приносят замечательные плоды. Клуб одним из первых закончил учебный год. Выросло число отличников учебы, ударников коммунистического труда.

Выполнили годовой план без летных происшествий Курский, Воронежский, Кемеровский, Вильнюсский, Донецкий, Хабаровский, 2-й и 3-й московские и другие авиационно-спортивные клубы.

Вместе с тем имеются у нас аэроклубы, где планы выполняются несвоевременно. В этих клубах низка трудовая дисциплина, не изжиты предпосылки к летным происшествиям, медленно растет мастерство авиационных спортсменов.

В преддверии ленинского юбилея задача заключается в том, чтобы всем подтянуться до уровня передовых. В. И. Ленин указывал, что лучший способ отметить юбилей — это сосредоточить внимание на нерешенных задачах.

Организуя соревнование, руководители клубов, партийные организации должны шире практиковать шефство передовиков над отстающими, опытных работников над новичками, классных специалистов над начинающими свою деятельность в патриотическом добровольном Обществе.

На полетах, парашютных прыжках рождается новое, передовое. Вовремя заметить это новое, поддержать, внедрить — вот одна из задач руководителей. Заслуживают, на наш взгляд, внимания и похвалы те авиационные организации, которые обобщают и внедряют передовой опыт, представляют трибуну передовикам социалистического соревнования.

Знать, кто нуждается в помощи, вовремя помочь товарищу — долг всех членов коллектива, принявших на себя социалистические обязательства. Именно так поступают в звене Рапацевича. Здесь нет равнодушных к успехам и неудачам товарищей. Не случайно поэтому на осенней проверке все спортсмены получили отличные оценки.

Накопленный в аэроклубах опыт показывает, что итоги социалистического соревнования лучше всего подводить в экипаже, группе, бригаде ежедневно, в звене — еженедельно, в клубе — ежемесячно. Наиболее действенной формой обеспечения гласности являются собрания коллективов.

Правильно поступают те руководители авиационных учебных организаций, которые используют социалистическое соревнование в интересах укрепления трудовой дисциплины, порядка и организованности, борьбы с такими антиобщественными явлениями, как пьянство, прогулы, рвачество, брак в работе, которые, к сожалению, еще не изжиты.

Как известно, составной частью и продолжением социалистического соревнования является движение за коммунистический труд. Цель — достижение высоких показателей в труде и воспитании людей. Однако и в этом наблюдается иной раз формализм, казенщина. К сожалению, когда решается вопрос о присвоении звания ударника коммунистического труда, порой учитываются только узко производственные показатели. Забываются общественная деятельность, повышение своих знаний, отношение к семье, воспитанию детей. Не всегда в торжественной обстановке проводится вручение нагрудного знака и удостоверения ударника коммунистического труда, вымпела, диплома и свидетельства о присвоении звания коллектива коммунистического труда. Нужно ли говорить, что тот, кто этого не делает, оказенивает замечательное патриотическое движение за коммунистический труд, превращает моральное и материальное поощрение людей в бюрократическое мероприятие.



Ударник коммунистического труда планеристка рекордсменка мира мастера спорта И. Горохова.

Устранить все, что мешает в развертывании соревнования, принципиально оценивать достигнутое, не допускать послаблений при подведении итогов — вот что требуется теперь, когда мы вступили на порог юбилейного года.

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР и Всесоюзный Центральный Совет профессиональных союзов, высоко оценивая самоотверженный труд советских людей, в ознаменование успехов участников социалистического соревнования за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина для поощрения победителей учредили Ленинскую Юбилейную Почетную Грамоту ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Для награждения передовых рабочих, колхозников, специалистов народного хозяйства, работников общественных организаций, деятелей науки и культуры, показавших высокие образцы труда в ходе подготовки к ленинскому юбилею, учреждена Юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина». Для награждения военнослужащих учреждена Юбилейная медаль «За воинскую доблесть». Ленинские Юбилейные Почетные грамоты и Юбилейные медали — важный стимул в социалистическом соревновании. Получить такие награды — большая честь.

Начался новый 1970 учебный год. Авиационным спортсменам в юбилейном году предстоит решить очень важные задачи. По всей стране проводится пятая Всесоюзная спартакиада, состоятся чемпионаты по самолетному и парашютному видам спорта. Повысить свое спортивное мастерство, добиться в этих встречах высоких показателей — такова задача. Можно быть уверенным, что наши клубы и спортсмены с этой задачей справятся.

Н. ТРОФИМОВ.
заместитель начальника Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР

Командир экипажа коммунистического труда абсолютный чемпион Украины по вертолетному спорту инструктор-летчик Л. Молев.

Фото В. Антонова



Ленинскому юбилею — ударный труд!

◆

СТУПЕНИ РОСТА

Вильнюсский авиационно-технический спортивный клуб участвует в соревновании за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Закончился 1969 год. Мы подвели итоги и можем смело сказать, что взятые на себя обязательства выполнили по всем показателям. Без аварий и поломок налетали 2026 часов, из них на планерах 1331 час. По сравнению с 1968 годом общий налет увеличился почти на 700 часов.

Мы преследовали цель не только увеличить налет, но и повысить его качество. Известно, что рост мастерства спортсменов зависит от того, сколько они пролетят километров по маршрутам. Поэтому на парящие полеты по маршрутам у нас обращалось особое внимание.

За год в общей сложности планеристы имеют парящий налет около тысячи часов. По маршрутам они прошли одиннадцать с половиной тысяч километров. За лето подготовлено 14 спортсменов третьего разряда, 6 — второго, 2 — первого, один планерист выполнил нормы мастера спорта, два спортсмена получили звание общественных инструкторов и один общественного летчика-буксировщика. Спортсмены клуба установили три республиканских рекорда. На республиканских соревнованиях заняли призовое место.

Вильнюсскому общественному планерному клубу исполнилось 10 лет. Организовался он в конце 1958 года при Управлении машиностроения Совета народного хозяйства Литовской ССР. Прошло немногим более года, и шефствовать над клубом стал Совнархоз республики. Основателями и первыми его членами были: начальник управления машиностроения СНХ Литовской ССР А. Спейчис, который долгое время являлся председателем федерации авиационного спорта Литвы; архитектор В. Вайткус, избранный первым председателем Совета клуба; инженеры В. Пакарскас, В. Чепонис; инженер-авиаконструктор В. Карвелис. Начальником клуба назначили бывшего военного летчика А. Каткова. Эти люди сумели создать хороший коллектив, наладить четкую, плодотворную работу.

Первое время полеты проводились на аэродроме Вильнюсского авиаспортклуба. Нам выделили два планера КАИ-12, один «Приморец» и лебедку «Геркулес». Желающих летать было много, мастерство спортсменов быстро росло. Вскоре стала ощущаться нехватка материальной части. Совнархоз пошел навстречу планеристам и выделил необходимые средства. В 1960 году клуб приобрел планеры «Муха-100», «Яскулка» и «Водян». Наши спортсмены начали выступать на различных соревнованиях и завоевывать призовые места. Появились и мастера спорта — З. Вразаускас, Р. Висацкас, В. Пакарскас, Р. Гармуте, В. Чепонис.

Я как планерист вырос также в этом клубе. Стал мастером спорта, установил два республиканских рекорда, вместе с З. Вразаускасом и Р. Гармуте проходил тренировки в составе сборной команды Советского Союза.

Общественный планерный клуб занимался не только спортивной работой. Силами членов клуба и на его средства, под руководством В. Карвелиса, в 1960 году спроектирован, построен и испытан одноместный тренировочный планер ВК-6, который после государственных испытаний был принят в серийное производство.

По инициативе клуба была организована первая экспедиция на Северный Кавказ для изучения и освоения полетов на планерах с использованием волновых потоков.

Из года в год клуб креп и расширялся. С получением самолета Як-12 и планеров «Бланик» спортсмены стали готовиться к рекордным попыткам. В 1963 году мастер спорта З. Вразаускас на двухместном планере установил два всесоюзных рекорда — абсолютной высоты полета (6137 м) и выигрыша высоты (4977 м). Последний из них не улучшен до сих пор. Несколько всесоюзных и республиканских рекордов установила мастер спорта Р. Гармуте. В общей сложности планеристами клуба установлено 4 всесоюзных и 8 республиканских рекордов.



Начальник Вильнюсского авиатехспортклуба заслуженный тренер Литовской ССР, рекордсмен страны мастер спорта З. Вразаускас.

Затем основным шефом клуба стало Министерство легкой промышленности Литовской ССР. Его министр тов. А. Адомайтис — почетный член нашего клуба. Он часто приезжает на аэродром, интересуется нуждами планеристов, оказывает им помощь.

Наши шефы и республиканский комитет ДОСААФ помогли авиатехспортклубу получить участок земли для аэродрома. Спортсменам много пришлось потрудиться, чтобы привести в хорошее состояние летное поле. Вот уже три года, как мы его освоили и проводим на нем полеты. На аэродроме построен железобетонный ангар 24×36 м и кирпичный дом площадью 94 м², в котором находятся класс для занятий, штаб и бытовые помещения.

В городе у нас также есть помещение, где зимой ведутся теоретические занятия.

Значительно выросла материальная база. Техники много, а штатных работников у нас было всего три — начальник клуба, инструктор-летчик и авиатехник (с октября 1969 года нам добавили инструктора-летчика и авиатехника).

Как же с таким количеством штатных работников нам удавалось из года в год увеличивать налет и повышать мастерство спортсменов?

Общественный планерный клуб располагает значительным активом, и надо сказать прямо, что без общественных инструкторов и техников с таким объемом работы нам бы не справиться. Члены клуба мастер фабрики «Спарта» В. Тумас, инженеры Министерства легкой промышленности К. Зинкевичюс и А. Кошевой, начальник отдела министерства И. Юшкевичюс, слесарь Р. Ремейкис, мастер А. Аушткальнис, токарь Ю. Гольнис и многие другие все свобод-

ное время проводят в клубе. Они обслуживают планеры и самолеты, следят за исправностью техники. Ремонтные работы мы производим также силами общественности. Вот уже несколько лет, не жалея сил и времени, выполняют обязанности общественных инструкторов и летчиков-буксировщиков инженеры В. Микучонис, А. Вирбицкас, А. Пашкаускас, мастер Вильнюсского объединения швейных предприятий «Лилия» О. Цюните.

Полеты со спортсменами в основном проводятся у нас летом. Ежегодно клуб организует на аэродроме спортивные лагери. Планеристы приезжают туда на время своих отпусков и прекрасно сочетают полеты с отдыхом. Обстановка для этого благоприятная. Около аэродрома находятся лес и озеро. Живут спортсмены в палатках. Им обеспечивается хорошее трехразовое питание. Платят они за него всего рубль в день. Остальные расходы покрывает клуб.

В период лагерей интенсивность полетов значительно возрастает. Улучшается летная успеваемость планеристов (особенно молодых), материальная часть используется максимально. Опытным спортсменам также легче повышать свое мастерство. Например, в прошлом году мне удалось установить два республиканских рекорда на двухместном планере — дальность полета до намеченного пункта с возвращением на старт (160×2 км) и скорость полета по 100-км треугольному маршруту (77,5 км/час).

Мастер спорта О. Цюните на двухместном планере установила республиканский рекорд скорости в полете по 100-км треугольному маршруту (72 км/час).

Команда клуба успешно выступила на республиканских соревнованиях, заняв третье призовое место, опередив сильные команды Вильнюсского авиаспортклуба и Варшавского аэроклуба (команда Варшавского аэроклуба приезжала к нам в гости и принимала участие в состязаниях).

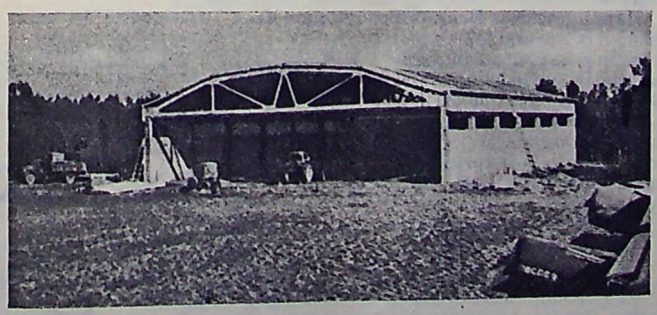
За десять лет клубом подготовлено свыше 200 планеристов. Из них 7 получили звание мастера спорта и более ста различные спортивные разряды. В минувшем году летало на планерах 62 спортсмена.

Первый наш начальник клуба А. Катков переведен на должность авиационного инспектора в республиканский комитет ДОСААФ. На его место пришел З. Вразаускас. Инженер по образованию, летчик по призванию, он является для нас примером. Планерист высокого класса, хороший организатор, человек, любящий планерный спорт, З. Вразаускас увлекает за собой спортсменов. Его ближайший помощник инструктор-летчик И. Сукацкас также вкладывает всю душу, отдает все силы для улучшения работы клуба.

Постоянное руководство и поддержку клуб чувствует со стороны республиканского комитета ДОСААФ. Республиканский комитет сумел изыскать средства и помог нам завершить строительство ангара. Планеристы принимали самое активное участие во всех работах, проводившихся на аэродроме.

Клуб поддерживает постоянную связь с первичными организациями ДОСААФ, с предприятиями министерства. На аэродроме мы проводим встречи с членами ДОСААФ фабрик, заводов и различных организаций, рассказываем им о планерном спорте, показываем, как летают планеристы. Трикотажные фабрики «Спарта» и «Вилия», швейная фабрика «Лилия», кожгалантерейный комбинат — наши активные шефы.

В большой дружбе находится клуб с совхозом «Меркис», на территории которого расположен аэродром. Многие ре-



Ангар Вильнюсского авиатехспортклуба. В его строительстве и подготовке аэродрома к полетам многое сделано руками спортсменов.

Фото автора



Общественный инструктор рекордсменка республики мастер спорта О. Цюните.

Фото Г. Шерстова

монтные работы выполняем, используя его техническую базу.

Частыми гостями на аэродроме бывают заместитель председателя Совета Министров Литовской ССР тов. П. Кульветис и председатель Федерации авиационного спорта республики начальник отдела Совета Министров республики тов. Д. Костюкявичус.

До сих пор мы говорили только о положительных сторонах деятельности авиатехспортклуба, но у нас есть и свои трудности и недостатки. Среди наших спортсменов имеются талантливые планеристы, они смогли бы улучшить спортивные достижения. Однако в клубе нет ни одного планера с более высокими летными данными, чем «Вланик», и завоевывать новые рекорды, совершенствовать мастерство парителей не на чем.

Неважно обстоит дело с обеспечением радиоаппаратурой. Радиостанции Р-106 уже устарели, а заменить их нечем.

Для повышения мастерства планеристов необходимы тренировочные полеты на пилотаж в зону. Нам нужен тренировочно-пилотажный самолет типа «Z-326».

Надо сказать, что не все у нас благополучно с автотранспортом. Грузовая автомашина износилась, ремонтировать ее уже нельзя, а новую нам никто не дает. Мы считаем, что настала пора решить вопрос о централизованном снабжении авиатехспортклубов всем необходимым для полетов имуществом. Это будет способствовать более четкой организации учебного процесса планеристов, росту мастерства спортсменов.

Коллектив Вильнюсского авиатехспортклуба вносит свой вклад во всенародную борьбу за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и приложит все силы к тому, чтобы в юбилейном году добиться еще более высоких показателей.

А. КИЛНА,
член совета клуба, мастер спорта

Вильнюс.



Т. Кувыкина.



Ф. Алексеева.



М. Барановская.

77 ЗОЛОТЫХ МЕДАЛЕЙ

НОВЫЙ ШТУРМ МИРОВЫХ РЕКОРДОВ

1969 год был успешным для парашютистов Военно-Воздушных Сил. Анатолий Осипов стал чемпионом Советского Союза по фигурным прыжкам, Валентина Закорецкая — абсолютной чемпионкой Вооруженных Сил и серебряным призером первенства страны. Весной, в начале сезона, спортсмены ВВС установили 20 всесоюзных рекордов, девять из них превысили мировые достижения.

И вот осенью снова лучшие парашютисты Военно-Воздушных Сил и Краснознаменного Закавказского военного округа в небе Грузии начали соревнования на установление новых и побитие существующих мировых рекордов.

...Первый день. Тренер сбора мастер спорта Иван Щербаков, неоднократный рекордсмен мира, ставит задачу. Дневной комбинированный прыжок с высоты 1000 м. Пойдут группы по 5 человек. Рекорд мира — 0,59 м. В воздухе квинтет девушек. Ведет группу Валентина Закорецкая. У нее очень высокие и стабильные результаты. И в этот раз приземлилась она всего в 0,05 м от цели! Вторая — Мария Барановская — ее показатель на 10 см хуже, Галина Корнеева — 0,1 м, Фанна Алексеева приземляется точно в цель. Теперь все зависит от последней парашютистки. Людмила Гапанович не подвела своих более опытных подруг — 0,1 м. Есть новый мировой рекорд и отличный — 0,08 м. Воодушевленные успехом девушки установили еще один мировой рекорд в прыжке на точность приземления с 1000 м. К группе подключилась Альбина Дюжова, а вместо Галины Корнеевой прыгала Тамара Кувыкина. Их результат — 0,19 м.

Главная цель сборов — работа в ночных условиях. Руководители соревнований с особой тщательностью проверяют готовность служб и материальной части. Все в порядке. Можно начинать. Начальник сбора Герой Советского Союза А. Хухрин поднимает в воздух первый самолет. На его борту мастера спорта Т. Кувыкина, В. Закорецкая, А. Дюжова, Ф. Алексеева, М. Барановская, Л. Гапанович. 1000 м. Точность приземления. Ночь темная. Где находится самолет — судьи могут определить по звуку и огонькам. Вот он вышел на боевой курс. Через несколько секунд из двери Ан-2 посыпались новые огоньки — прыгнули девушки с включенными фонариками. Еще несколько минут, и судьи замеряют результаты, а спортивные комиссары Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова Н. Голованов и В. Шыряев проверяют показания самолетного барографа. Все условия для регистрации рекорда соблюдены, и секретарь судейской коллегии Н. Быков объявляет средний показатель — 0,50 м. Новый рекорд мира!

В следующую же ночь ребята побили рекорд с высоты 1000 м на точность приземления, принадлежавший американским спортсменам (0,28 м). Парашютисты Краснознаменного Закавказского военного округа П. Филиппов, Д. Иванов, А. Кандырин, Н. Ушмаев, Л. Гогешвили и В. Гаврилов показали 0,23 м. Шесть девушек с 1500 м на точность приземления показали результат 1,63 м.

Новым всесоюзным рекордом отметила Людмила Коваленко свой тысячный прыжок. Она приземлилась точно в цель. Л. Коваленко, Н. Вубон и А. Кошкина, совершив прыжок с 600 м на точность приземления, показали среднее отклонение 0,66 м. В этот день еще одна тройка добилась рекордного достижения, вернее, двух рекордов. Т. Кувыкина, В. Закорецкая и А. Дюжова в прыжке на точность приземления с 1500 м показали сначала результат 0,31 м, а потом улучшили его — 0,05 м!

Неожиданно сборы были прерваны нагрянувшими с гор проливными дождями и сильными ветрами. За дни вынужденного отдыха все соскучились по прыжкам, и, когда погода улучшилась, спортсмены с новыми силами и энтузиазмом пошли на штурм высших достижений. Мужская команда — Ю. Койчу, А. Кузовкин, В. Рыбин, Г. Кравченко, Р. Степанян, Ю. Пиячкин — в ночном прыжке с 2000 м (точность) установила всесоюзный рекорд — 0,95 м.

В следующую ночь девушки пошли на штурм одиночных рекордов. Вольшую золотую медаль завоевала, совершив прыжок на точность приземления с 1000 м, Людмила Гапанович. Ее результат — 0,51 м. Обладательница прежнего рекорда Т. Кувыкина одной из первых поздравила молодую спортсменку.

Под занавес соревнований два всесоюзных рекорда установила мужская команда. Ночью с 2000 м (точность) для 9 человек (Койчу, Иванов, Кошкин, Ушмаев, Гогешвили, Степанян, Гаврилов, Рыбин, Пиячкин) — 1,43 м и дневной с 1000 м на точность для 8 человек (Иванов, Кандырин, Ушмаев, Гогешвили, Гаврилов, Рыбин, Пиячкин, Степанян) — 0,29 м.

Парашютисты Военно-Воздушных Сил установили 15 всесоюзных рекордов, десять из них превышают мировые достижения. Завоевано 77 золотых медалей. Отличный подарок Родине в канун юбилея — 100-летия со дня рождения В. И. Ленина!

Текст и фото
Э. ГЛАДКОВА



Перед рекордным прыжком (слева направо): Л. Гогешвили, Р. Степанян, В. Гаврилов, Н. Ушмаев, А. Кандырин, Д. Иванов, Ю. Койчу, В. Кошкин, П. Филиппов.



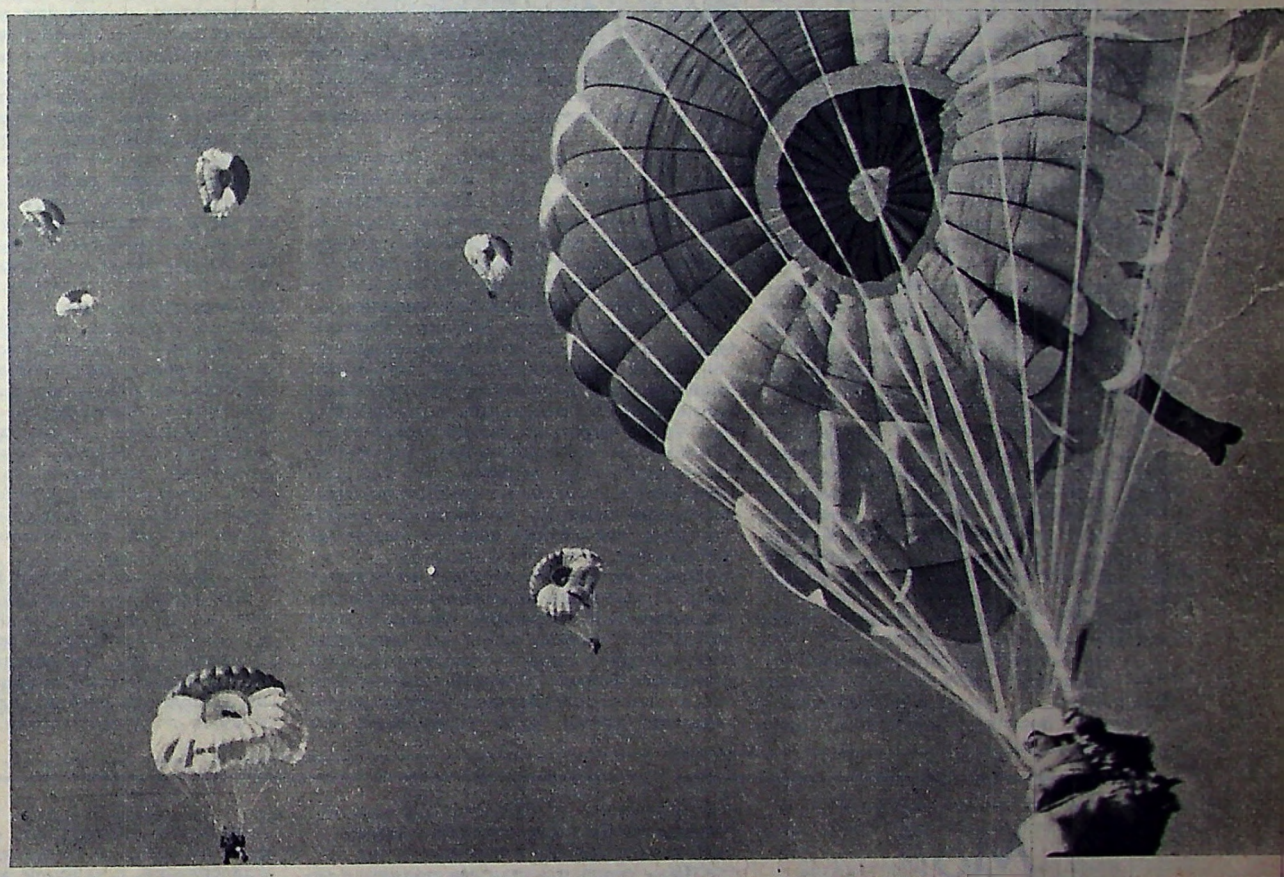


В. Закорецкая



Г. Корнеева.

В групповом прыжке.





К 25-летию великой победы

◆

«ФЕРДИНАНДЫ» ЗАМОЛЧАЛИ

Генерал-лейтенант авиации
С. АЛЕКСАНДРОВ

Фотографии около четверти века. Столько же было тогда и этому летчику, Борису Падалко. Читаю вразлет бегущие строки: «Тому, кто в бой меня водил... В минуты невзгод и радости Вы были отцом и другом... Дорогому командиру и учителю...» Эти слова адресованы мне. Они волнуют, заставляют вспоминать пережитое.

Один из мартовских дней 1945 года. Штурмовая авиационная дивизия, которой довелось мне в то время командовать, базировалась неподалеку от осажденного Кенигсберга. Погода стояла нелетная: низкая облачность, мокрый снег, нудная морось. Талые воды заполнили все низины — ни пройти, ни проехать. Летчики, техники, авиационные специалисты, все, за исключением занятых в наряде и карауле, вышли на аэродром, работали на самолетных стоянках. Сюда и прибежал за мной капитан Живаго, один из подчиненных мне офицеров.

— Вызывает генерал Кондратьев.

Начальник отдела штаба Воздушной армии требует, конечно, по важному вопросу. Тороплюсь на командный пункт, к телефону. Доложил о прибытии.

— Здравствуйте, Сергей Сергеевич,— говорит генерал. И это настораживает меня: Кондратьев, как правило, всех называл по званию и фамилии, и только в исключительных случаях по имени, отчеству. А он продолжал: — Знаю, что низкая облачность, что видимость ограничена, что для вашего «Ила» обледенение опасней зениток... Все знаю! Но пехоте необходимо помочь. Два «фердинанда» препятствуют ее продвижению. Скажите летчикам, что войска наступают по пояс в воде, противотанковую артиллерию подвезти нет никакой возможности. Вся надежда на вас, авиацию.

Все ясно. Ссылки на непогоду более чем неуместны, и я сказал:

— Поможем, товарищ генерал.

— Смотрите на карту, — говорит Кондратьев, — уясним обстановку.

Смотрю. Восточнее аэродрома проходит береговая черта залива. Севернее, перпендикулярно заливу, — линия фронта. За ней — небольшая река, впадает в залив под углом градусов в семьдесят. Дальше, в четырех-пяти километрах, — берег Балтийского моря. Под натиском наших частей противник отходит в северо-западном направлении.

Нужен один рывок, одно усилие, и войска выполнят боевую задачу — форсируют реку, займут новый плацдарм для дальнейшего наступления. Но...

— На реке, у высотки... находится мост, — ориентирует меня Кондратьев, — с него и бьют «фердинанды».

Картина ясна, как день. А день стоит — хуже ночи. Но делать нечего, просьба вышестоящего командира — все равно что приказ. Принимаю решение лететь на разведку погоды.

Ее можно поручить любому из командиров полков, комэскам, все справятся, однако они могут не дать объективной оценки, не скажут, что лететь невозможно. И винить их в этом нельзя. Таков характер наших пилотов: если надо, не дрогнув, пойдут на смерть. В этом я твердо уверен. Но они мои подчиненные, и я, командир, не могу, по-человечески не имею права рисковать их жизнью без достаточных на то оснований.

Взлетаю, иду буквально над самой землей, цепляясь винтом за облачность. Замечаю, как передняя кромка крыла и лобовое стекло кабины подергиваются коркой льда, — то, чего я больше всего боялся. Обледенение — большая опасность! Ледяной панцирь покрывает крыло, рули управления. Аэродинамическое качество самолета резко снижается, машина постепенно теряет устойчивость и, наконец, управляемость. Выход при интенсивном обледенении только один: своевременно, пока самолет подчиняется воле и желанию летчика, пока он еще управляем, произвести посадку.

Прикидываю: от аэродрома до цели идти не больше семи минут. Разворот на обратный курс и полет до своей территории — еще три минуты. Всего, значит, десять. Вообще-то не так уж и мало. В случае, если самолет обледенеет и потеряет устойчивость, можно приземлиться на фюзеляж.

Минут через пятнадцать произвел посадку. Благополучно, на своем аэродроме, правда, с большим трудом. На боевое задание надо послать пару наиболее сильных, подготовленных к полетам в сложных метеоусловиях летчиков. Заранее решаю кого — капитана Бориса Падалко, одного из лучших моих пилотов, отважного, волевого, замечательного мастера штурмовых ударов. Ведомого он выберет сам.

Прихожу на командный пункт, летчики в сборе, ожидают меня. Коротко излагаю им наземную и метеообстановку, свои соображения по уничтожению «фердинандов» — самоходных артиллерийских орудий. Говорю и одновременно наблюдаю за выражением лиц, настроением летчиков. Смотрю на Бориса Падалко. Молодое, обаятельное лицо, смелый, одухотворенный взгляд. Спрашиваю:

— Добровольцы есть? Шаг вперед!

Шагнули обе шеренги. Не дожидаясь, когда я сам назову фамилии, командир эскадрильи майор Георгий Денисов и его заместитель Падалко веско, авторитетно попросили доверить им выполнить боевую задачу. Конечно, в душе я приветствовал эту пару, но

Мой командир

В клубе завода шел торжественный вечер. Вместе с рабочими в президиуме собрания сидели ветераны Великой Отечественной, пожилые, убеленные сединами воины. Некоторые были в военной форме, некоторые в гражданской одежде.

— Слово предоставляется летчику Василию Николаевичу Матакову, — объявил председатель.

Из-за стола президиума поднялся человек невысокого роста, в черном костюме, со Звездой Героя на лацкане пиджака. «Ну, конечно, это он, мой командир!» — обрадовался я. И мне вспомнился 1947 год. В том году, окончив техническое училище, я прибыл в гвардейский истребительный авиаполк, которым командовал Матаков.

Я доложил ему о прибытии и с тех пор видел его почти ежедневно. На самолетной стоянке, аэродроме, в классах, лабораториях, где мы занимались, работали. Нередко он заходил к нам в общежитие и просто, интересно рассказывал о своих боевых товарищах, с которыми крыло к крылу летал и дрался с фашистами.

Молодой, энергичный — ему не было в то время и тридцати — летал он классически, с задором молодого пилота. Мастерски стрелял по наземным целям, умело перехватывал и в воздушном бою навскидку «сбивал» самолеты «противника». Конечно, я не мог этого видеть, находясь на земле, но я слышал, что говорили другие пилоты. Любили они своего командира, старались перенять его опыт.

А опыт у него был богатый. Защищая Ленинград и Москву, он совершил около 70 вылетов на штурмовку живой силы и техники, сбил восемь вражеских самолетов. Одним словом, это был ас. Смелый, непобедимый. И это не просто слова — за время войны фашисты его не сбивали ни разу.

Однажды, это было осенью, коман-

как выпустить сразу обоих, командира эскадрильи и его заместителя? Не на прогулку ведь посылаю — на боевое задание. Могут погибнуть оба, эскадрилья останется без опытных, знающих свое дело ведущих... Одним словом, Денисову пришлось отказать, и Падалко выбрал себе ведомого — лейтенанта Федорычева, тоже очень сильного летчика.

Разработали маршрут полета, наметили варианты удара по цели. Провожая летчиков с командного пункта, я сказал командиру пары:

— Следите, Борис Михайлович, за обледенением. Зря не рискуйте. Возникнет необходимость — садитесь на фюзеляж, как только выйдете на свою территорию.

Пара взлетела и тут же скрылась из виду, а вскоре утих и грохот моторов. Летчики уходили бреющим, поэтому сразу пропала радиосвязь. Я сидел на командном пункте, следил за минутной стрелкой, стараясь по времени представить себе действия летчиков.

Вот они несутся над головами наших солдат, и люди провожают их взглядами, полными благодарности и надежды.

Вот они подходят к линии фронта, открывают огонь из пушек и пулеметов, загоняя в ямы, воронки, укрытия всех, кто может встать на пути, открыть пулеметный огонь, бросить гранату.

Вот они подходят к реке. Небольшой доворот, выход на цель. Мост, а на нем два «фердинанда» уже колеблются в сетке прицела. Ближе... Еще ближе... Самоходки как на ладони. Пора! Противотанковые бомбы несутся в цель.

А теперь разворот на обратный курс. Снова работают пушки и пулеметы, расчищая дорогу. Вот и линия фронта... И вдруг, ровно через десять минут полета, радостный голос по телефону:

— Спасибо, штурмовики! — кричит генерал Кондратьев. — Спасибо, товарищи! «Фердинанды» замолчали!..

Будто гора с плеч свалилась: летчики успешно выполнили поставленную перед ними задачу. Командующий 5-й ударной армией сердечно им благодарен. Над боевыми порядками наших



Герой Советского Союза
Б. Падалко.

войск, там, где проносится пара штурмовиков, взлетают вверх головные уборы: пехота приветствует летчиков. Этого я не вижу, но так бывает всегда.

— Дорога открыта, товарищи, — говорю офицерам штаба, — теперь пехота пойдет...

Сердце переполнено радостью и вместе с тем беспокойством. Не знаю, чем закончится этот полет. Что с самолетами, смогут ли продержаться в воздухе минимальное время, необходимое, чтобы выйти на свою территорию? Придут пилоты домой или сядут где-то на поле? Удачно ли приземлятся? Ведь каждая площадка изрыта снарядами, бомбами. Даже садясь «на живот», можно попасть в воронку, можно перевернуться, сгореть... Все, кто находится на командном пункте, наверное, думают так же. И командир полка, и начальник штаба, и замполит. Все глядят на часы, все молчат. Напряжение достигает предела и внезапно обрывается чьим-то возгласом:

— Слышен шум моторов!

И сразу по радио голос Бориса Падалко:

— Нахожусь в районе аэродрома...

Но в снегопаде самолетов не видно. Беру микрофон, сообщаю:

— 15-й, вы надо мной, заходите на посадку.

Томительные минуты ожидания. Не вижу, но слышу по звуку мотора, как Падалко строит маршрут. Планирует после четвертого разворота. Жду, сейчас он появится. И действительно, появляется, но... не один. Вместе с Федорычевым. На самолете Падалко убраны шасси. Неужели забыл? Нет, не забыл.

— Садись, — слышится голос ведущего, — ухожу на второй круг.

Благородной души человек, он завел на посадку ведомого, а сам, добавив обороты мотору, ушел в серую муть. И сразу же на аэродром обрушился снежный заряд. Все потонуло во мраке...

— Товарищ командир, не волнуйтесь, — доносится по радио голос пилота. — Я подожду. Горючее есть, самолет управляем. Все будет в порядке.

Действительно, я волновался, так переживал за любимого летчика, что словами не выразишь. Мы говорили по радио, успокаивая друг друга. Впрочем, в подобных случаях и пять минут кажутся бесконечностью. Наконец погода немного улучшилась, и Падалко после неимоверных усилий все-таки приземлился. Видимость была настолько плоха, что самолет скрылся из глаз еще в середине пробега. Я сел в машину и понесся в конец полосы. Вижу: самолет цел, летчик жив. Только вид у него — будто из парилки вышел. Но ничего, улыбается. Бодро шагнул навстречу.

— Товарищ генерал, ваше задание выполнено! — Потом, уже неофициально, добавил: — «Фердинандов» видел лишь мгновение, засыпал их бомбами.

Обнял я летчика, прижал к себе, как сына родного.

— Спасибо тебе, Борис Михайлович, от меня спасибо, от нашей пехоты, от всего народа советского.

...Вот о чем напомнила мне старая фотография.

дир объявил перед строем, что полку предстоит освоение новых машин. На смену прославленным в годы войны Як-3 поступали реактивные Ла-15.

Началась напряженная учеба. Учились все: летчики, техники, механики, младшие авиационные специалисты. Познавали новую материальную часть по схемам, агрегатам, действующим макетам. Потом пришли самолеты, мощные, грозные истребители. Первым, как и положено, вылетел наш командир. После посадки сказал:

— Хорош самолет, товарищи. Счастье летать на таком.

Вскоре летали все летчики. Сначала по одному осваивали новую машину в зоне. Потом в паре, звеном, эскадрильей отрабатывали групповую слетанность, одиночные и групповые бои, а потом, помню, летали в составе полка на отражение больших групп бомбардировщиков «противника». И впереди, как всегда, шел командир.

И еще запомнился случай. Это было в начале весны 1950 года. Неожиданно «ударила» оттепель, грунт размяк и взлетная полоса вышла из строя. Надо было уходить на другую, соседнюю точку, но как взлетать, если колеса вязнут по самую ось.

— Подождем до утра, — сказал командир, — возможно, грунт прихватит морозцем.

К рассвету самолеты стояли уже наготове, перед взлетно-посадочной полосой. Командир проехал на автомашине, попробовал грунт. Сказал, обращаясь к техникам, механикам:

— Надежда только на вас, товарищи. Помогите. Не взлетим — сидеть здесь до лета.

Согнувшись, мы подлезли под крылья машины, и командир порулил. Медленно, осторожно. Самолет кренился то влево, то вправо, но мы не давали ему увязнуть. Наконец, он вышел на полосу, и летчик увеличил обороты турбины. Какое-то время мы бежали с ним вместе, поддерживали. Еще мгновение — и он понесся один...

Вслед за командиром полка поочередно взлетели все летчики.

...После собрания мы долго говорили с полковником запаса Матаковым, вспоминая товарищей, нашу суровую, но полную романтики аэродромную жизнь.

И. ИЛЬИНСКИЙ



ПОЮТ ТУРБИНЫ РЕАКТИВНЫХ

Раскатисто громыхнула где-то в высоте, на миг притихла и снова запела турбина. В зоне реактивные самолеты. Высота, стремительность — не оторвешь взгляда.

Крепкое здоровье, быстрота реакции, точность, дисциплина, безукоризненный порядок во всем. Это и многое другое требуется от человека, решившего оседлать реактивный самолет. Как справляются наши спортсмены с новой для них техникой?

ОСНОВНОЕ ЗВЕНО

Когда Владимир Константинович Орлов рассказывает о том, как создавался возглавляемый им аэроклуб, его глаза начинают светиться какой-то внутренней теплотой.

На первом месте — люди. Они — в центре внимания Орлова, его помощников, партийной организации, комсомола, профсоюза. В десятилетний юбилей, который аэроклуб готовится отметить в нынешнем году, многие ветераны вспомнят, как закладывали тут первые строительные кирпичи.

Вот докладывает начальнику о навигационном обеспечении предстоящих полетов штурман В. Мухамедьяров. Он старейший работник аэроклуба, один из тех, о ком летчики всегда отзываются признательно и благодарно за полученные знания. Ведь если говорят, что штурманская подготовка для пилота нужна как воздух, то для тех, кто летает на реактивных, — это справедливо вдвойне.

Коммунист Мухамедьяров не жалеет ни времени, ни сил для передачи молодежи своего богатейшего опыта.

Орлов дает указания по обеспечению полетов другому своему помощнику — Н. Хохлову, руководителю инженерно-авиационной службы. Он тоже ветеран. Коммунист. Непримирим к недостаткам, настойчив в их ликвидации. Борьба за дисциплину, безопасность труда, образцовое состояние материальной части, да мало ли еще забот, больших и малых, возникает каждый день.

Есть среди ветеранов летчики-инструкторы, руководители летного обучения и эксплуатации техники. Незаурядным летным мастерством отличается С. Новиков. Он возглавляет летную группу, которой присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Заслуженным почетом пользуется коммунист Г. Усков. Он ударник коммунистического труда. Его из года в год избирают в партийные и профсоюзные руководящие органы.

Почти у каждого ветерана аэроклуба и у многих молодых — почетный знак ДОСААФ СССР, достойная награда за успехи в обучении любителей неба авиационному мастерству.

ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ!

Стартовый командный пункт. Из этого, застекленного со всех сторон передвижного домика на колесах, стоящего неподалеку от места старта, хорошо видны рулежная и взлетно-посадочная полосы, находящиеся на земле и в воздухе самолеты. За широким столом с микрофонами, картами, схемами, различной аппаратурой — руководитель полетов Е. Абросимов. На круговом балкончике — наблюдатель с биноклем. Позади СКП — другой передвижной вагон: ультракоротковолновая приемо-передающая радиостанция. Распоряжения руководителя, ответы и запросы летчиков, все их переговоры записываются на пленку магнитофона.

Ни минуты свободного времени у лиц стартового наряда. Каждый с головой ушел в свое дело и отвлекать их кому бы то ни было запрещено.

Абросимов следит за всем, что делается на аэродроме. Перед ним — динамик, из которого то и дело вырываются голоса, идущие из самолетных кабин. В руке — маленький микрофон.

— Двадцать второму взлет разрешаю! — командует Абросимов, — и тут же из динамика слышится подтверждение:

— Вас понял, взлетаю...

Большие знания нужны руководителю полетов, чтобы правильно оценивать ситуации в воздухе и на земле, принимать верные решения. Вот почему начальник аэроклуба и его заместители с большим вниманием следят за подготовкой лиц, допущенных к этому трудному и ответственному делу. С ними проводятся занятия, совещания, инструктажи, специальные разборы возможных ситуаций. Руководство полетами должно быть четким, надежным и непрерывным.

Вот что рассказывает об этом Ю. Варфоломеев, один из тех, кто допущен к руководству полетами.

— Наставление по производству полетов, штурманскому делу, методические указания по руководству полетами и другие пособия — все это, конечно, давно хорошо изучено, но кое-что приходится повторять каждый раз. Во

На снимке: на стартовом командном пункте зорко следят за воздухом и взлетно-посадочной полосой.

время предварительной подготовки требуется тщательно продумывать предстоящие действия, порядок выпуска самолетов, меры по безопасности полетов. Надо проанализировать такой важный полетный документ, как плановая таблица: нет ли нарушений в последовательности освоения упражнений, посильна ли задача.

Самолеты на старте. Орлов берет машину и едет через взлетно-посадочную полосу, чтобы еще раз проверить: нет ли на ней повреждений. В другой раз такой контроль проведет заместитель. Сегодня он за час до полетов пролетел по маршруту изрядной протяженности — разведал погоду. Такое уточнение дополняет метеосводку новейшими сведениями.

Идут полеты. Полосуют небо белоснежные инверсионные следы, в начале — тонкие, плотные, потом — более волнистые, широкие, и через них уже просвечивает нежная голубизна.

КАК ЛУЧШЕ!

Нелегко научиться летать. Пожалуй, не легче и научить летать. В особенности на реактивных самолетах. Критерием служит средний вывозной налет. Пробыл в воздухе отведенное количество часов и не вылетел самостоятельно — плохи дела, нависает угроза отчисления. А может, спешить не надо? Возможно, если повнимательнее приглядеться, то и обнаружится та гиря, что мешает соколу подняться ввысь?

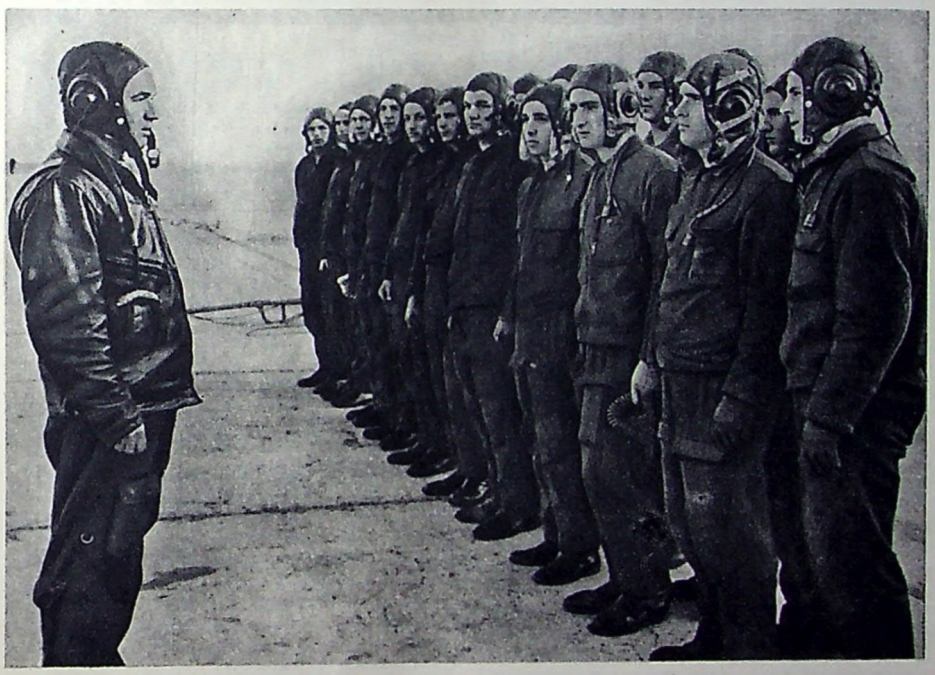
Когда идет вывозная программа — борьба за каждого человека обострена в аэроклубе до предела.

Много интересных творческих находок в методике летного обучения можно встретить у инструкторов аэроклуба. Ю. Птицын инструктором уже второй год. В. Селявин — первый. Оба молоды, а тем не менее в минувшем году их ученики первыми разрезали стартовую ленточку самостоятельных полетов.

Птицын придает большое значение силе примера. Поэтому, познакомившись с спортсменами группы, он ищет среди них ребят сильных и смелых, быстрее ориентирующихся, смекалистых, которые непременно вылетят самостоятельно первыми. Их успех благотворно действует на остальных, вселяет уверенность и содействует общему успеху.

Селявин поступает по-другому. К первому самостоятельному полету готовит всю группу одинаково. Его замечания — меткие, запоминающиеся, точные. Однажды, когда группа уже порядком налетала самостоятельно и переходила к упражнениям в пилотажной зоне, пилот Припадалов стал высоко выравнивать самолет на посадку. Причину Селявин выявил быстро: после полета в зоне на большой высоте глаз плохо различает мелкие детали на земле.

— Посмотри на руку, — советует Селявин. — Если глаз различает волоски на коже — значит зрение адаптировалось, можно заходить на посадку. Не



Лучшие летчики. Многие из них ударники коммунистического труда.
Фото автора

различает — сделай над аэродромом лишний круг.

Конечно, необязательно рассматривать волоски на руке. Адаптацию зрения можно проверить и на каких-либо мелких деталях в кабине, на приборной доске. Важно не забыть. А «волоски» запомнились.

ТВОРЧЕСТВО, ИЗОБРЕТАТЕЛЬНОСТЬ, ИНИЦИАТИВА

Пилоту реактивного самолета требуются отличные знания теории, а навыки в действиях с разными рычагами, тумблерами, кнопками, аппаратурой в кабине должны быть доведены до автоматизма. Как помочь ему в этом?

На стоянке белеет самолет, кажется, ничем не отличающийся от других. В кабине — спортсмен. Самолет дрогнул и наклонил носовую часть. Потом снова ее приподнял. Это самолет-тренажер. На нем можно отрабатывать визирование земли и выдерживание углов на взлете, планировании и посадке.

Неподалеку от самолетной стоянки в легком деревянном домике оборудован методический кабинет. На столах — учебники, наставления, методические разработки упражнений. В углу — доска, мел, указка. На стенах — схемы действий в особых случаях, схемы взлета и посадки, полета по кругу, фигур простого и сложного пилотажа. Все направлено на то, чтобы пилот между вылетами мог еще раз уточнить свое задание и крепче усвоить наиболее важное, восстановить забытое.

Учебная база богата наглядными пособиями. Они в классах, кабинетах, Ленинской комнате, красных уголках. Плакаты, стенды, приборы, агрегаты и двигатели в разрезе — большая часть всего этого с любовью и старанием изготовлена самими учащимися.

Некоторые тренажеры стоят в классах. Спортсмен садится в кабину, напрягает, как положено, мускулы, жмет рычаг и... катапультирующее кресло силой сжатого воздуха подскакивает вместе с ним на высоту одного метра, с которой затем снова плавно опускается на место. Сконструировал этот тренажер мастер спорта Л. Лысенко. Он же с помощью техников-рационализаторов Ю. Маденова, И. Никуличева, Э. Тараненко и построил его.

Тридцать пять рационализаторских предложений, осуществленных в аэроклубе только за один год, — в значительной части плод самодеятельности, творческого труда всего коллектива.

Известно, что физически развитый спортсмен лучше усваивает летную программу, легче переносит перегрузки на пилотаже. В аэроклубе любят физкультуру, она тут в почете. Чтобы еще лучше шло физическое воспитание пилотов, сейчас на самодеятельных началах строится спортивный комплекс: две волейбольные, городошная и баскетбольная площадки, теннисный корт, хоккейная коробочка, гимнастический городок с турниками, брусьями, лопингом, батутом. Задумано и устройство футбольного поля с легкоатлетическими секторами.

Не все в клубе идет гладко. Иной раз нет-нет да и прорвется нарушение. Важно, что инструкторы, техники, спортсмены — все работники клуба не мирятся с ними. Они все делают для того, чтобы как можно лучше выполнить свои обязательства, а для этого своевременно устраняют причины, мешающие всесторонне осваивать авиационную технику.

С. ИГНАТЬЕВ,
специальный корреспондент
«Крыльев Родины»

Вязьма

ПОИСКИ И НАХОДКИ

НАЗОВЕМ ПОИМЕННО...

В любое время хороша Беларусь, но лучше всего она летом. Березовые и хвойные рощи, обильные плодовые сады, изумрудная зелень лугов, поля без конца и края. И города. Помолодевшие древние и рожденные вновь.

Когда видишь сегодняшнее торжество труда и разума человека, еще сильнее ощущаешь то, поистине героическое, что свершили советские люди, чтобы залечить раны, нанесенные военной грозой. Более четверти века минуло с той поры, как пришла в Белоруссию радость освобождения от фашистской неволи. Время все дальше отодвигает события, которым по своей значимости суждена вечность. Над временем, чем бы оно ни измерялось— десятилетиями или веками — властвует память. И эта память о делах отцов — вечный стимул для творчества нового поколения. Эта память воспитывает человека-борца, патриота, труженика.

Стойкость и бесстрашие перед лицом опасности, идейная убежденность, несгибаемая воля к победе — главные черты духовного облика советского человека. Формированию их в наши дни во многом способствуют героические традиции народа, переходящие как драгоценное наследие из поколения в поколение.

Велико значение школы в воспитании молодежи. На уроках истории, географии, русского и белорусского языка и литературы подростки черпают знания о своей стране. Здесь формируются патриотические чувства школьников. Но патриотическое воспитание — слишком сложный процесс, чтобы его можно было замкнуть в рамки уроков. И мы, учителя 65-й средней школы им. Героя Советского Союза Б. Окрестина г. Минска, вполне понимаем это.

Старая истина: для того чтобы полюбить свою страну, надо ее узнать. Вот почему самыми разнообразными средствами мы стремимся познакомить ребят с прошлым и настоящим Родины, красотами ее природы, с достижениями науки, культуры, искусства, с гигантским прогрессом народного хозяйства.

Мы проводим беседы и лекции, организуем встречи с ветеранами Октября, гражданской и Великой Отечественной войн, с передовиками строительства, знатными людьми города и области. Организуем экскурсии и походы школьников по местам революционной, боевой и трудовой славы старшего поколения.

Об этом я и хочу рассказать.

В городах, у перекрестков дорог, у лесных дубрав, где раньше проходили бои, встают обелиски. В грозные дни Великой Отечественной, когда в сражениях участвовали сотни тысяч людей, не все поддавалось учету. Были безвестные подвиги, оставались безымянными герои. Но благодарная память народа не хочет с этим мириться. Золотыми буквами вписываются в историю имена бойцов, отдавших жизнь за Советскую Родину.

В каждом классе нашей школы созданы и работают отряды красных следопытов. Объединяет и направляет их работу общешкольный штаб. Он разрабатывает конкретные поисковые задания, определяет маршруты, оказывает практическую помощь в организации походов, обобщает собранный материал. Этот материал передается в школьный музей «Революционной и боевой славы».

Походы по местам боевой и трудовой славы подростки совершают ежегодно и рядом с ними, как бы возвращаясь в свою огневую юность, идут ветераны. Кропотливо, день за днем, страница за страницей, восстанавливается летопись героического поколения.

Из великого множества примеров приведу несколько. Шесть лет занимались поисками ученики 5 «в» класса. Они первыми собрали материал о боевых делах летчика-штурмовика Героя Советского Союза Бориса Окрестина. 6 июля 1944 года фашисты подожгли его самолет в бою над Минском. Он мог бы спастись на парашюте, но это грозило пленом, и летчик направил машину в скопление вражеской техники.

На средства, заработанные учащимися, Окрестину построили памятник. Он стоит на школьном дворе как символ безграничной отваги, великого мужества, горячего патриотизма. Постановлением Совета Министров БССР школе присвоено имя Героя.

Так, в результате кропотливого многолетнего поиска имя отважного летчика стало достоянием Родины, а подвиг его — примером для входящих в жизнь поколений.

4-й отряд под руководством учительницы Леонилы Степановны Шевелы собирает материал о 49-й бомбардировочной авиадивизии, одной из первых вступившей в бой против фашистских захватчиков летом 1941 года. Наши войска задержали гитлеровцев, не давали им форсировать реки Проню и Сож. На помощь наземным частям пришли авиаторы. Днем и ночью бомбили они переправы, живую силу и технику врага. Нелегкая задача, если учесть, что летали они без прикрытия — истребителей не хватало. И однажды «мессершмитты» напали на них. Экипаж одного из бомбардировщиков дрался отчаянно, отбивал одну за другой атаки. Смело атаковал сам, маневрировал, уходя от огня. Задымил один вражеский самолет, полетел на землю другой...

Однако силы были неравны. Люди видели, как загорелся советский бомбардировщик. Но экипаж продолжал бой. Пулеметы работали до последнего, пока машина не врезалась в землю. Никто из членов героического экипажа не остался в живых.

Кто они, эти летчики, никто не знал. Известно, что на месте гибели самолета было найдено тело одного из героев. Очевидно, его выбросило из машины при ударе о землю. Погибшего похоронили жители д. Гижня, Могилевской области, недалеко от места воздушного боя. Бывший председатель сельсовета Морозов забрал документы воина. Но вскоре гитлеровцы ворвались в деревню и Морозова расстреляли. Больше никто не знал фамилии летчика.

Прошло более четверти века. Может, прошло бы и больше, пока люди узнали тайну погибшей машины, если бы не упорный поиск красных следопытов 4-го отряда. По крупицам собирая данные, они уточнили обстоятельства гибели самолета и место его падения; затем обратились к секретарю Чериковского райкома партии И. М. Фролову и райвоенкому В. В. Басакову с просьбой помочь извлечь из земли машину, похоронить останки погибших воинов.

Ответ пришел быстро. Раскопки велись неподалеку от деревни Гижня. Самолет подняли. На разной глубине нашли шлемофон, противогаз, парашют. И, наконец, тела двух авиаторов.

Обнаружены личные вещи: лезвия безопасной бритвы, зеркало, расческа, нательное белье, поясной ремень. В числе документов — кандидатская карточка, комсомольский билет, удостоверение личности и удостоверение к медали «За отвагу» — награде участника боев у Хасана. Найден нагрудный значок «Хасан», прикрепленный к гимнастерке, удостоверение к нему, два блокнота с записями.

Двадцать восемь лет пролежало все это в земле. Всех волновал вопрос: можно ли по вещам, документам установить имена людей? Вдруг неумолимое время уничтожило записи, навсегда скрыв свою тайну. Но не зря говорят, что нет безымянных героев.

Кандидатская карточка № 3344478... Сылка Федор Андреевич. Родился в 1914 году. Кандидатом партии стал в феврале 1941-го. Карточка подписана за девять дней до начала войны.

Комсомольский билет № 7761417... Уцелела лишь фотокарточка. На ней— старшина-авиатор. Может быть, это Сылка? Потому что все документы были найдены вместе.

В удостоверении к медали за № 008053 вполне различим типографский текст «Положение о медали «За

БАЛЛАДА О СОКОЛЕ

Лев КУЛИКОВ

Он в бою неравном был подбит,
И упал у нас за сельской клуней.
Немцы ухмылялись:
— Биттэ... Битт.. .
И замолкли, встреченные пулей.
— Взять живьем! — ефрейтор
приказал. —
Пусть палит он. Отвечать не надо...

Стреляный фашист прекрасно знал:
За живого — ждет его награда.
И пилот все выстрелы считал,
Оставляя для себя последний...
В полный рост на плоскость «Яка»
встал,
Пистолет приставил к сердцу, бледный.
Знай, фашист, что смерть
мне не страшна,
Не видать тебе меня живого!..
И нажал курок. Но — тишина:
Не было патрона рокового...
Вел конвой его: «Скорее, марш!»
Но в глазах — две вспышки
непокорных...
Видел он: порыв ребячий наш,
Кровь у женщин на губах бескровных.

Он непобежденным шел через село
И, казалось, нам сказать хотел он:
«Да, братва, упал, не повезло,
Так уж получилось, что поделать».
...Спать фашисты поздно улеглись.
Мы в ту ночь — свои дела решили,
На обломках «Яка» поклялись
Летчиками стать, коль будем живы.
Помощь не придет, как ни зови.
Так и не узнали, что с ним сталось.
Лишь досада глаз, да чуб в крови,
Да походка в памяти остались.
Жизнь неудержимо мчит вперед.
День за днем мальчиший сон сбывался.
Мы сдержали клятву...
Знай, пилот:
Твой полет тогда не оборвался.

отвагу». На фотографии сохранилась верхняя часть головы.

В другом удостоверении — текст: «Дано на право ношения нагрудного знака участнику Хасанских боев 1938 года согласно Постановлению Президиума Верховного Совета СССР от 5 июня 1938 года. Военный Совет Первой Особой Краснознаменной армии». И подпись командира дивизии: Попов.

Кому принадлежит удостоверение личности, трудно установить. Однако типографский текст сохранился полностью. Владелец этого документа имел нагрудный значок парашютиста. К сожалению, значок не найден.

То, что воздушный бой произошел не ранее 3 июля 1941 года, свидетельствует сохранившийся вместе с другими документами текст речи Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина от 3 июля 1941 года.

Дальнейшим поискам могут помочь записи, сделанные в блокнотах, найденных при раскопках. В одной из них, от 4 июня, речь, вероятно, идет о социалистическом соревновании между летчиками и техническим составом части. Названы фамилии: Афанасьев, Шэин, Лысенко, Грищаенко, Манков, Юхно, Гринаенко, Падрышев, Шудрук, Новожилов, Жалков и Афанасков. Фамилии записаны столбиком в два ряда, кое-где сделаны примечания «вызвал», «не было» или «принял».

Две страницы записей в блокноте сделаны простым карандашом. Это или тезисы выступления перед личным составом, или указания старшего командира, начальника. Речь идет о роли соцсоревнования в воспитании воинов, указываются текущие задачи. Например: «...подготовить личный состав к полетам так, чтобы не иметь ни одного отказа по вине техника и летного состава. Не иметь ни одного аморального случая и т. д....»

А вот короткая запись, сделанная на первой странице второго блокнота. Здесь всего несколько слов: «Квадрат 407, видимость 2000 метров, высота 1000, час 16.10». Что это? Последние записи штурмана или ранее сделанные записи летчика?

Мы подробно перечисляем эти данные для того, чтобы люди, знавшие



Ф. А. Сылка
(Фото из личного дела, хранящегося в Архиве Министерства обороны Союза ССР).

Ф. А. Сылку и его товарищей, помогли нам восстановить события тех далеких дней, найти родных и знакомых членов героического экипажа бомбардировщика. Поиски продолжаются. Может, и среди наших читателей есть люди, которые знают погибших.

А если эта статья попадет в руки близких и родных Ф. А. Сылки, то пусть знают, что похоронен он около белорусской деревни Лобча вместе со своими товарищами. Останки летчика, найденные на месте падения самолета еще во время войны, перенесли тоже сюда, под Лобчу. Они вместе летали, защищая Советскую Родину, и вместе теперь покоятся в нашей Белорусской земле. Весь боевой экипаж. Хоронить героев пришли тысячи школьников, колхозников, служащих деревень Рогалины, Лобчи, Долгой, Гижни... Приехали воины, чтобы почтить память отважных сынов Отчизны.

Урны с прахом героев несли председатель райисполкома Г. С. Кузнецов; бывший командир партизанской бригады, сейчас управляющий объединением «Сельхозтехника» И. Р. Прохоренко; участник Великой Отечественной войны, офицер запаса, ныне партийный работник И. М. Фролов; райвоенком майор В. В. Басаков; лучшие люди совхоза.

— Вечным сном спите, герои! — сказал секретарь партийной организации совхоза, ветеран войны К. Е. Захаров. — Вы не пожалели жизни, чтобы не пустить врага на родную землю. Вы геройски погибли, но мы довели до конца дело разгрома фашизма. И клянемся, что так будет с каждым, кто посягнет на советскую землю!

Здесь, возле д. Лобча, в сосновом бору скоро будет сооружен памятник героическому экипажу бомбардировщика и всем, кто погиб в борьбе за свободу и независимость нашей Родины.

Имена Бориса Окрестина и Федора Сылки, возвращенные Родине, — это только начало дальнейшего поиска. Красные следопыты школы, шагая по местам боев, обнаружили шесть погибших самолетов. Из них четыре в Чериковском районе, один в Славгородском и один в районе города Минска.

Возвращение героев Родине — священный долг поколения, живое претворение в жизнь девиза: «Никто не забыт, ничто не забыто».

Г. СИВАКОВ,
директор 65-й средней школы им. Б. Окрестина г. Минска

ОТ РЕДАКЦИИ. Получив корреспонденцию директора школы Г. Сивакова, редакция обратилась в Архив Министерства обороны Союза ССР. Его работники сообщили следующие данные: Сылка Федор Андреевич, 1914 года рождения, уроженец Ростовской области, Александровского района, с. Александровка, комсомолец, стрелок-радист 54-го скоростного бомбардировочного авиаполка (СБАП), старшина, награжден медалью «За отвагу» Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 апреля 1940 г. за бои с белофиннами. С июня 1940 г. проходил службу в 60 СБАП 11 смешанной авиадивизии. Не вернулся с боевого задания 11 июля 1941 г.

Эти данные подтверждают, что одним из членов экипажа погибшего самолета, обнаруженного красными следопытами, был действительно Ф. А. Сылка.

Юбилей малой авиации

Отечественному авиамодельному спорту — 60 лет

15 (2) января 1910 года состоялись первые в России состязания летающих моделей. Они проходили в чертежном зале Московского высшего технического училища. В них приняли участие более полутора десятка человек. Лучшая модель пролетела тогда 17 метров. В том же году были проведены и первые публичные авиамодельные соревнования в городском манеже. В обоих случаях инициатором и организатором их был Н. Е. Жуковский. Он же возглавил судейские коллегии, и по его предложению были учреждены специальные жетоны для победителей.

Интерес к полетам маленьких резиномоторных моделей, которые лишь по своей схеме напоминали настоящий аэроплан, объяснялся всеобщим увлечением авиацией, ростом ее технических достижений. Авиаторам подражали. Молодежь и особенно студенты стремились своими руками делать и запускать модели самолетов.

«Отец русской авиации» — Н. Е. Жуковский и его ближайшие ученики и помощники А. Н. Туполев, Б. Н. Юрьев и многие другие сами строили маленькие летательные аппараты и часто прибегали к экспериментам на моделях — надежных спутниках их творческих исканий. Но Н. Е. Жуковский вывел модель из рабочего кабинета ученого на широкие просторы, предугадал, что публичные их запуски на соревнованиях хорошо послужат делу пропаганды идей авиации, привлекут в новую отрасль науки и техники молодые силы, что они выльются в замечательное движение, которое впоследствии получило название — авиамоделизм.

Постройка летающих моделей, соревнования являются той школой, которая позволяет будущему авиатору, конструктору полюбить летное дело.

За 60 лет своего существования отечественный авиамодельный спорт достиг высоких технических результатов. Он занимает ведущее место в мире. По количеству мировых рекордов полета различных классов моделей, зафиксированных Международной авиационной федерацией, советские конструкторы малой авиации начиная с 1938 года неизменно идут впереди.

Авиамодельный спорт в нашей стране стал первоначальной ступенью подготовки авиационных кадров, стартовой площадкой для многих тысяч наших летчиков, творцов авиационной науки и техники, для тех, кто создает воздушные корабли. Авиамоделизм — средство воспитания подрастающего поколения. И мы гордимся, что у истоков отечественного авиамодельного спорта стоял Н. Е. Жуковский — выдающийся ученый нашей Родины.

С. КУДРЯВЦЕВ,
судья республиканской категории

ВЕТЕРАН

Настоящий авиамоделист немыслим без трудолюбия, упорства и настойчивости, увлеченности и спортивного азарта. Именно эти качества делают авиамоделиста спортсменом. В немалой степени помогает выработать их тренер, инструктор-наставник, человек, соединивший знания и любовь к спорту с умением передать их другим.

Иван Григорьевич Беспалов «служит» авиамоделизму больше тридцати лет. Начинал еще школьником, в 1934 году, в небольшом кружке.

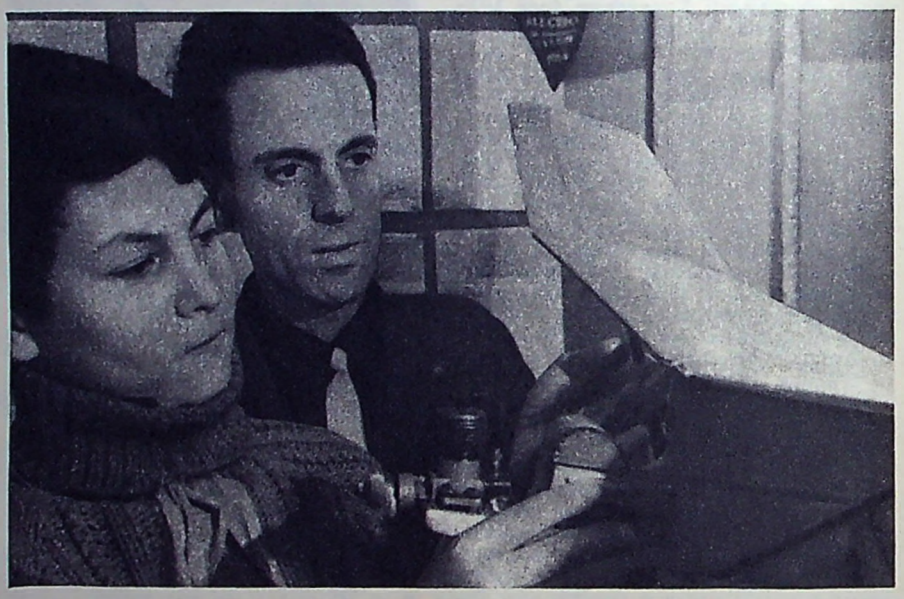
— Был такой авиамодельный кружок в парке культуры Ленинградского района, потом при авроклубе на Красной Пресне. Из нашей 144-й школы в нем занималась группа ребят. Ведь это были годы всеобщего увлечения авиацией, — вспоминает Иван Григорьевич. — Кстати сказать, вожатой у нас в школе была будущая летчица Марина Чечнева. Первый мой учитель в авиамодельном деле — Николай Жебрик, с ним был дружен Михаил Зюрин, первый из советских авиамоделистов установивший мировой рекорд. Во время войны Николай Жебрик и Михаил Зюрин погибли в боях за Родину.

— Да, из тех ребят, с кем начинали вместе, остались живы немногие, — с грустью добавляет Иван Григорьевич. — Ну, а с 1946, послевоенного года работаю здесь, в Доме пионеров Ленинградского района столицы.

...В глубине комнаты, у большого рабочего стола, с увлечением трудятся, негромко переговариваясь, мальчишки. Время от времени кто-нибудь подходит к инструктору. Румяный и крепкий старостa группы Леша Зайцев просит разрешения выбрать схему кордовой модели.

— Вот, прирожденный кордовик, — с улыбкой замечает Иван Григорьевич. — Помню, Юра Сироткин пришел четвероклассником. И сразу потянулся к кордовым. Вместе с его отцом ходили потом на пробные запуски... А теперь Юра — авиационный инженер, заслуженный мастер спорта СССР, чемпион Советского Союза, был и чемпионом мира...

— На вводных занятиях знакомлю обычно ребят со всеми классами моделей. Интересно наблюдать, как почти у каждого проявляется склонность к определенному виду, своего рода призвание. Вот сейчас в старшей группе занимается Сергей Харченко, хороший парень, труженик. Его страсть — макеты. На городских соревнованиях занял второе место.



Много ребят прошло через руки Беспалова, много выросло хороших людей, настоящих спортсменов, в лучшем смысле этого слова. Сироткин, Петров, Лоцев, Блинников, Павлов... С теплым чувством вспоминают они своего инструктора-наставника.

— Я занимался в кружке у Беспалова три года, — рассказывает инженер мастер спорта Евгений Петров. — Мне кажется, Иван Григорьевич прежде всего воспитатель. Нас, мальчишек, он не только учил строить модели, не просто передавал определенную сумму навыков, знакомил с теорией, учил технически мыслить, но воспитывал как будущих граждан, учил добросовестному отношению к труду.

Каждый год часть кружковцев сдает экзамены в Московский авиационный институт. В 1969 году поступили туда Саша Фролов, Сергей Дунаев, Саша Бочкарев.

— Иван Григорьевич, а были у вас трудные ребята?

— Сложно ответить в двух словах. Авиамоделизм — это труд. Он требует усидчивости, терпения. Если человек нелениный и есть у него интерес к делу — то особой разницы между «трудным» и «нетрудным» не найдете. Ну, а лентяй рано или поздно занятия бросит, уйдет.

Конечно, не все воспитанники Беспалова стали авиационными инженерами или летчиками, не все продолжают заниматься авиамодельным спортом. Но все они — люди, умеющие работать добросовестно, тщательно.

— Авиамоделизм, — говорит Беспалов, — наверное, сложнейший вид технического творчества. Мало того, что он дает общую техническую культуру: умение читать чертеж, ориентироваться в специальной литературе, учит владеть самыми различными инструментами, он помогает воспитывать человека, прививает такие черты, как организованность, тщательность в исполнении, точность и четкость — качества, необходимые будущему воину. У меня подрастает сын, и я бы хотел, чтобы он занимался этим интересным спортом.

Т. ЛЕОНТЬЕВА

Москва.

Н. Г. Беспалов и кружковец Слава Касимов.

Фото Б. Антонова

Звездные стихи

Анатолий ЩЕРБАКОВ



Завоевание космоса советским человеком — ведущая тема в творчестве Анатолия Щербакова. Стихи, созданные молодым поэтом, не раз публиковались в периодической печати, выпущены издательством «Советский писатель» отдельной книжкой, названной «Космодром».

Автор готовит сейчас к печати свой новый сборник, из которого мы помещаем несколько стихотворений.

Родились мы почти в канун
войны.
Мы в трудный час росли на черном
хлебе.
Но черный хлеб мальчишек всей
страны
Вскормил той силой, что раскрылась
в небе.

Другая скорость. Век совсем иной.
Не назовешь гиперболой поэта
Весомый факт, что в дымке за спиной
Уже не дом, не город, а планета!

А время будет точно так же течь,
Когда мы внуков будем ждать
с заданий,
И неизменны будут радость встреч,
И боль потерь, и трепет ожиданий.

* *
*

В просторном зале электронном
Уже сверкают тиратроны,
И люди — вот они, атланты! —
Все — в ожидании команды.
Давно ли мы входили в классы?!
Теперь же срочные приказы
Зовут нас в степь, где птицы глохнут,
Едва лишь дюзы залпом грохнут,
Мир звезд распахнут перед нами,
И все мы в тридцать — с орденами.

Турбины льют огонь в безбрежье.
Внизу земля, как диорама.
Планета, слушай! Русской речью
Пронзают мир радиограммы!

* *
*

Планетолет, он бредит звездной
далью,
Едва сойдя с бумажного листа;
Вот солнце вспыхнет бронзовой
медалью,
И экипаж займет свои места.

Гром упадет на выжженные плиты.
Придет черед делам, а не речам.
Не зря же гордый профиль Аэлиты
Стал астронавтам сниться по ночам.
Радиоволны донесут моряянку.
Кто из парней прогнозам вопреки,
Ступив на Марс, увидит марсианку
У безымянной медленной реки,

Кто загрустит по дому на Венере,
Хотя Вселенной версты нипочем.

...Летит корабль, пробив ионосферу,
Планету ищет тоненьким лучом.

* *
*

В мире формул и цифр
зарождаются строфы.
Здесь метели летят, как ленивые
дрофы.

Ветер снегом швыряет, что кварцем
колючим.
Проплывают по рельсам цистерны
с горючим.

А вверху, у антенн, на монтажных
площадках
Испытатели в белых стерильных
перчатках;

Звездолет многотонный сегодня в их
власти —
По программе лишь в полночь
улягутся страсти,

А заря заалеет — над стылой
полынью
Дым и пламя взметнутся, как перья
павлиньи.

Улетят астронавты — услышит
Россия
Голоса их сквозь вьюги и ливни косые.

А у пультов, у кульманов,
у аппаратов
Вновь волхвуют конструкторы
и операторы;

Помогая рождать оптимальные формы,
Светят зори стихов над потоками
формул.

* *
*

Взлетит корабль, и сутками
Мы слушаем эфир;
На ужин с прибаутками
Пьем, чокаясь, кефир.

В пустыннейшем местечке,
Где солнце горячо,
Ракетам без осечки
Не раз взлетать еще!

Зеленоград

Высота

Валентина СААКОВА

Мы все неравнодушны к высоте,
Она к себе влечет неодолимо,
Она везде — в работе и мечте
Здесь, на земле — присутствует
незримо.

Так вдруг бывает у земных людей:
Ворвется в трезвость строгого расчета,
В сухую прозу повседневных дел,
Высокое стремление полета.
Тогда, как будто с звездной высоты,
Родную землю вдруг увидишь ты,
Простую,
Чуть припудренную пылью,
Во всем величьи щедрой красоты,

Тогда у сердца вырастают крылья!
Тогда приходит вдохновенный труд,
И за тобой пойдут,
Тебе поверят
И подвигом работу назовут...
Так надо жизнь
Высокой мерой мерить!

Сочи

Грозная сила, неодолимая



Вышел в свет новый труд о Советских Вооруженных Силах*. Он посвящен славной боевой истории нашей армии, ее неустанному ратному труду в современных условиях. На богатом фактическом материале показана выдающаяся роль В. И. Ленина и Коммунистической партии в защите завоеваний социалистической революции.

Читатель, интересующийся авиацией, найдет в книге много интересного о зарождении, становлении, боевых свершениях советских Военно-Воздушных Сил.

Во вступительном слове Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов высоко оценил обстоятельную работу авторского коллектива, горячо рекомендовал ее советским читателям и особенно молодежи.

В первом разделе «Рожденная революцией» рассказывается об организации и становлении Красной Армии в годы гражданской войны. Ее возникновение, подчеркивается здесь, неразрывно связано с именем В. И. Ленина. Именно ему принадлежит историческая заслуга в обосновании военной программы пролетарской революции, учения о защите социалистического Отечества.

Опираясь на исторические факты, авторы показывают, как, несмотря ни на какие трудности, Красная Армия была создана и сумела отстоять завоевания Великого Октября, разгромить белогвардейцев и интервентов.

Книга проникнута мыслью о том, что на всех этапах непременным условием успешного развития Советских Вооруженных Сил служило и служит руководство Коммунистической партии, воплощение ленинских идей защиты социалистической Родины. В разделе «Армия крепнет» говорится о том, как создавался несокрушимый экономический, военный, политический и духовный потенциал, обеспечивший впоследствии Советскому Союзу победу в Великой Отечественной войне.

В следующем разделе развивается положение о том, что развязанная фашистской Германией война против СССР в начальном своем периоде велась в явно невыгодных для нашей страны условиях. Веские факты разоблачают западноевропейских фальсификаторов, стремящихся всячески умалить роль Советского Союза в разгроме фашистской Германии. Эти горе-историки умалчивают, что на стороне Гитлера выступили маннергеймовская Финляндия, фашистская Италия, хортистская Венгрия и королевская Румыния, что гитлеровцы имели мощную военную промышленность и богатые источники военно-стратегического сырья и продовольствия за счет оккупированных европейских стран. Советский Союз противостоял гитлеровской военной машине один. Нашим Вооруженным Силам пришлось вынести на себе основную тяжесть войны.

В упорных боях росли боевая мощь и мастерство наших Вооруженных Сил. Крупную роль во всех сражениях, указывается в книге, играли Военно-Воздушные Силы. Советские летчики сосредоточивали усилия на главных направлениях действий наземных войск и флота, поражая наиболее важные цели как на переднем крае, так и в глубине, за пределами досягаемости огня артиллерии; успешно вели борьбу с авиацией противника, надежно закрепив за собой с 1943 года господство в воздухе. За годы войны славные соколы совершили свыше 3 миллионов самолето-вылетов, обрушив на врага около 3,5 миллиона бомб. Читатель найдет много поучительных примеров героизма наших славных военных летчиков.

«Победа советского народа и его Вооруженных Сил, — говорится в книге, — достигнута благодаря огромной организаторской и руководящей деятельности Коммунистической партии. Под руководством партии, ее Центрального Комитета, в результате активной деятельности и героической борьбы миллионов членов партии советский народ полностью использовал огромные преимущества социалистического общества для завоевания победы в трудной и кровопролитной войне».

«На страже мира» — так назван раздел, в котором говорится о послевоенном развитии Советских Вооруженных Сил. Наша армия, пишут авторы, стала самой могучей армией в мире, оснащенной самым современным оружием и техникой, обладающей высокими морально-боевыми качествами личного состава и опытным командным составом.

Многие страницы посвящены характеристике послевоенных лет, когда у нас произошла поистине революция в военном деле. Осуществлено техническое перевооружение сухопутных войск, Военно-Воздушных Сил и Военно-Морского Флота ракетной техникой, созданы новые виды Вооруженных Сил. Все это служит воплощением одного из важнейших положений Программы КПСС. «Советское государство, — говорится в ней, — будет заботиться о том, чтобы его Вооруженные Силы были мощными, располагали самыми современными средствами защиты Родины — атомным и термоядерным оружием, ракетами всех радиусов действия, поддерживали на должной высоте все виды военной техники и оружия».

Очень обстоятельно авторы рассказывают о качественных изменениях, происшедших в послевоенные годы в Военно-Воздушных Силах. В результате серьезных технических преобразований значительно увеличились скорости и высоты полетов самолетов, наша авиация стала поистине первоклассной, сверхзвуковой, ракетоносной, всепогодной, способной решать любые боевые задачи, поставленные командованием. В наших Военно-Воздушных Силах ныне служат высококвалифицированные летчики, летчики-инженеры, подлинные мастера своего дела. Об этом свидетельствует то, что более трети мировых рекордов, зарегистрированных Международной авиационной федерацией, принадлежит нашей стране. Среди рекордсменов немало воспитанников оборонного Общества.

Широко также освещены вопросы военного обучения населения. Речь идет о плодотворной работе организаций ДОСААФ по обучению допризывной молодежи военно-техническим, авиационным и морским специальностям, усовершенствованию знаний рядовых, сержантов и старшин, состоящих в запасе.

Книга «Армия Советская» хорошо оформлена. Она будет прочитана с интересом.

Н. СТЕПАНОВ

---

* С. С. Логоцкий (руководитель), М. Л. Альтговзен, Л. Н. Внотченко, С. В. Липицкий, Т. С. Матронов, С. Н. Миняйло, В. В. Панов, Ю. В. Плотников, Д. М. Проэктор, В. С. Федоренко, Н. И. Шеховцов. «Армия Советская». Политиздат. 1969 г., 448 стр., цена 1 руб. 36 коп.

«КОСМИЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ»

Брошюра под таким названием вводит читателя в новую область авиационной и космической техники — знакомит с проектами и опытными образцами воздушно-космических летательных аппаратов*.

Современную авиацию и космонавтику разделяет обширная область неосвоенных скоростей и высот. В настоящее время исследуется возможность создания аппаратов, способных летать со скоростью от 4000 км/час до первой космической и на высотах примерно от 40 до 150 километров. Автор рассказывает о проектах таких воздушно-космических аппаратов, самолетов и двигателей для них.

Знакомство с брошюрой приводит читателя к выводу: развитие современной техники показывает, что авиация и космонавтика усиленно движутся навстречу друг другу.

* Г. Нестеренко «Космическая авиация» (Серия — Научно-популярная библиотека). Военное издательство Министерства обороны СССР. 1969 г. 134 стр., цена 22 коп.

ПЕРВЫЕ ШАГИ — ВСЕГДА ТРУДНЫЕ

1928 год. Перед отъездом из Москвы я зашел в Военно-воздушную академию. В высоких залах бывшего Петровского дворца стояла необычная тишина. Шаги и скрип старинного паркета гулким эхом отдавались в пустом здании. Потом очутился во дворе. На шпилях башен догорали лучи заходящего солнца.

Думалось, не скоро снова увижу этот прекрасный замок со стрельчатыми окнами, эти стройные колонны подъезда, залы, где провел несколько лет.

Через три дня должен уехать из Москвы к месту службы.

Ко мне подошел бывший однокурсник Яков Афанасьев, спросил полунасмешливо, полусерьезно:

— Прощаешься с ареной учебы и борьбы?

Мы любили академию и все, связанное с нею.

На другой день, уже с билетом в кармане на поезд Москва — Севастополь, я встретил Сергея Ильюшина.

— Где ты пропадаешь? Второй день тебя ищут. Не согласишься ли заняться парашютизмом в Научно-исследовательском институте Военно-Воздушных Сил?

О парашютах мы тогда мало знали.

С 1917 года воздухоплавательные части снабжались спасательными парашютами французской фирмы «Жюкмес». Намного позже (в 1926 году) были получены авиационные американские парашюты «Ирвинг».

Но случай в воздухе 23 апреля 1927 года заставил многих призадуматься. Летчик Михаил Громов испытывал на штопор новый самолет. Вывести машину не удавалось. Она падала, плоско вращаясь. 22 витка. 1200 метров. Михаил Громов понял, что не сможет спасти самолет. Парашют! Это единственная возможность сохранить свою жизнь. Так Громов впервые совершил вынужденный прыжок с испытываемого самолета.

И вот мне предложили возглавить парашютостроение.

С чего начать? Что делать? Кадры? Оборудование? Материалы? Ничего нет. В Научно-исследовательском институте имелось лишь несколько французских, итальянских и американских парашютов. Вот и все.

Вскоре меня вызвал к себе начальник Военно-Воздушных Сил Петр Ионович Баранов.

Когда я вошел в кабинет, Петр Ионович стоял, склонившись над моделью нового самолета, оставленного только что вышедшим отсюда председателем секции самолетостроения научно-технического комитета Военно-Воздушных Сил Сергеем Ильюшиным.

Увидев меня, Баранов пошел навстречу и, пожимая руку, спросил:

— Ознакомились с делом?

От него, по-видимому, не ускользнуло мое душевное состояние.

— Нам очень нужны парашюты в авиации: это повысит ее боевые качества. Мы отстаем, а отсталых бьют. Я решил эту задачу доверить вам персонально.

И вдруг спросил, как бы в раздумье:

— Вы как? Надеетесь справиться? — и продолжал, не ожидая ответа: — Необходимо добиться от промышленности производства своих парашютов. Когда будет очень трудно, приходите ко мне.

Я ушел успокоенный, уверенный, что задание выполню.

В сентябре 1928 года состоялся первый выпуск инструкторов по укладке и эксплуатации парашютов в авиачастях. Их было немного, около 30 человек. Среди них — летчики, летнабы, техники по вооружению и другим специальностям, которые по совместительству исполняли обязанности инструкторов по эксплуатации парашютов.

Некоторые курсанты просили разрешить прыгнуть с парашютом, но им категорически запретили. Парашют еще не был популярен. Неудача могла повредить делу.

Когда разъехались курсанты, П. Баранов разрешил прыгнуть двум летнабам НИИ. Мы тщательно готовились к этому. В день прыжков я позвонил Петру Ионовичу.

— Приеду, без меня не начинайте!

Точно в назначенное время он прибыл на Центральный аэродром. Мы стояли, готовые к прыжку, у самолета. Подошел Баранов. Внимательно осмотрел нас, расспросил о самочувствии. Я доложил программу прыжка. Потом он отозвал меня в сторону:

— Вам кто разрешил прыгать?

— Начальник НИИ.

— А я не разрешаю, — сказал он.

Я стал просить, он резко повторил:

— Не разрешаю! — и отвернулся. Пришлось снять парашют.

Поднялись на 600 метров, прошли над целью. Снова круг. Первым прыгнул Шмидткамф с тренировочным парашютом, мелькнул в дверях кабины и исчез под фюзеляжем самолета. Вторым пошел Гинце.

Они потонули в огненно-бронзовой пыли лучей огромного шара заходящего солнца. Я не знал, раскрыли ли они свои парашюты, спускаются на них, или... Волновался страшно. Самолет, делая крен, пошел на снижение. Вдруг в воздухе мелькнул один, а потом другой купол. Стало легче.

Шмидткамф приземлился в центре, Гинце на южной кромке Центрального аэродрома. Все трое мы явились к ожидавшему нас Баранову.

Он поздравил, но обращаясь к начальнику института, сказал:

— Савицкому запрещаю прыгать, вы за это отвечаете.

Так было наложено вето на мои прыжки.

Пионер советского парашютизма летчик Л. Минов, его помощник Я. Мошковский и их ученики, выполняя показательные и экспериментальные прыжки, шаг за шагом внедряли веру в безотказность парашюта. Они прыгали с разных самолетов на различных режимах полета.

После большой научно-технической подготовки, проведенной в 1928—1929 гг. в Научно-испытательном институте Военно-Воздушных Сил, ЦАГИ и в ряде лабораторий государственных предприятий, в системе промысловой кооперации организовали промышленное производство спасательных авиационных парашютов.



Авиационная делегация Осоавиахима перед вылетом в Румынию (1935 год).
Фото В. Вдовенко

Создали парашютное «управление». Стали подбирать шелковую ткань для куполов, авиазент — для изготовления ранцев, разрабатывали десятки образцов тканей, выискивали нити специальной крутки для строп.

И только через два года, в 1930, мы смогли открыть первую мастерскую, неподалеку от Даниловского рынка. Вся работа производилась в одной комнате. Сварка кольца — во дворе. Окраска — там же.

И в этих нелегких условиях мы все же сумели выпустить свои парашюты. Первые три! Но они достались нам с бо́льшим трудом, чем последующие тысячи. Особенно сложно было подобрать материал для куполов. Десятки испытаний. Получили шелк сорта «А». Шелк растягивался. Сорта «Б». Шелк растягивался. «В» — уже лучше, но высокая влажность. Шествие по алфавиту было длительным и медленным. Фабрика «Красная Роза» хорошо понимала, какое значение имеет парашют в авиации, и оказывала нам большую помощь в исследовании материалов. Наконец, остановились на сорте «Ж».

Выпуск первых парашютов в мае 1930 года превратился в настоящий праздник для авиаторов. Парашют НИИ-1 спроектировали, внимательно изучив опытные парашюты Г. Котельникова (РК-III), экспериментальные работы ЦАГИ, а также лучшие образцы зарубежных парашютов.

НИИ-1 в серии был переименован в ПЛ-1 (парашют летчика) и ПН-1 (парашют наблюдателей). Выпускался с 1930 года по 1940 год. В действие он вводился ручным способом. Купол конусообразной формы (близкой к плоской), площадь — 43 м², прочность на разрыв — 700—800 кг/см, воздухопроницаемость — 100—160 л/м²с. Стропы — шелковый плетеный шнур, прочность — 150 кг на разрыв, длина — 4,5 м.

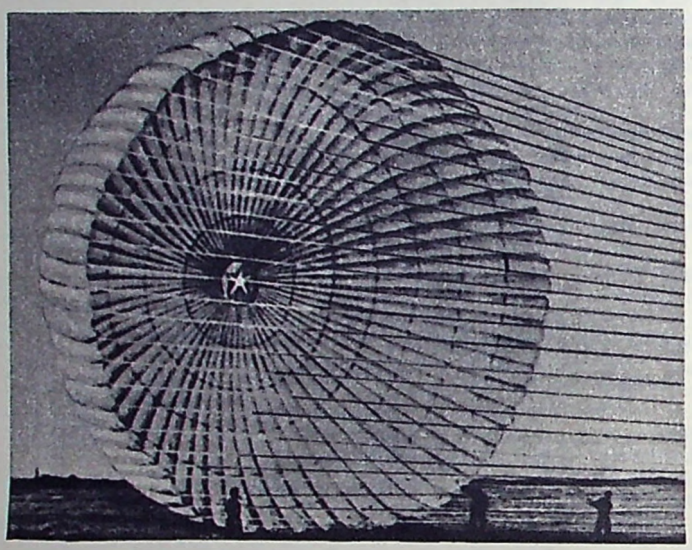
Подвесная система состояла из круглой лямки, наспинно-плечевых и ножных обхватов и грудной перемычки. Изготовлялась из полульняной ленты, прочность которой 1100—1300 кг на разрыв. Ранец конвертной формы, замыкался системой конусов-люверсов и шпилек вытяжного троса. Вес — 10,5 кг. Скорость приземления — 6,5 м/сек.

Достигнут первый успех. И вот мне предложили выехать в США для ознакомления с американским парашютостроением.

Поездка за границу мало дала. Нечему было учиться у американцев, несмотря на то, что их фабрики выпускали парашюты тысячами. Завод прославленного Ирвинга оказался обычной швейной мастерской. Здесь производили лишь пошивку куполов. Все остальные части поступали к Ирвингу готовыми.

Возвратился домой и стал налаживать серийное производство своих, советских парашютов. Фабрика росла. Увеличилось число швейных машин. Возникли новые цеха: слесарно-механический, монтажный. 1932 год. Фабрика переехала в другое место. Стало значительно просторнее. Здесь последовательно изготовлялись все части парашюта, начиная от конусов-люверсов, полуколец и кончая огромным куполом. И главное — рабочие фабрики поверили в парашют, в его будущее. Они трудились самоотверженно, с энтузиазмом. Кто на заводе не знал швею Матрену Солдатову, Марию Мойсееву, лучшую комсомолку-ударницу, блестяще освоившую все процессы производства купола. Комсомолец Костя Гордеев по изготовлению металлических деталей опережал всех. Работая на заводе, Костя стал заниматься парашютным спортом, потом самолетным. На заводе было много подобных им, таких же неутомимых, задорных, боевых.

Инженеры и рабочие решили сами испытывать серийные и экспериментальные парашюты. Десятки испытательных прыжков совершили начальник конструкторского отдела Н. Лобанов, инженер-электромеханик Ф. Ткачев, технолог И. Глушков, В. Андрианов и другие. Испытывая парашюты, они исправляли недостатки, вносили коррективы.



Парашют для гондолы стратостата СССР-1 площадью 1000 м².

В тридцатые годы были выпущены парашюты для десантирования экипажа в количестве 6 человек в специальной лодке, общим весом конструкции и экипажа 900—1000 кг (разработан мною по предложению летчика К. Благина). Парашют ПД-1 — для бойца-десантника (моя конструкция), транспортные — Г-2 и Г-3 (конструкция П. Гроховского), парашюты для снабжения вооружением десантных войск (конструкция К. Благина).

Парашюты Благина и Гроховского после реконструкции в 1939—1944 гг., проведенной инженером И. Титовым, широко применялись для снабжения продовольствием, снаряжением, боеприпасами десантных войск и партизанских отрядов, действовавших в тылу противника во время Великой Отечественной войны.

С ростом скоростей полета самолетов в 1934—1935 гг. пришлось столкнуться с разрушением ткани куполов. Теоретические исследования показали, что решение вопроса следует искать в повышении воздухопроницаемости ткани. Были разработаны экспериментальные образцы парашютов с отверстиями в пределах от 8 до 13% площади купола (ПТ-4, ПТ-5). Во время испытания образцов получили ощутимые результаты. Затем разработали опытные образцы тканей с более редким переплетением нитей. Из нее изготовили опытные парашюты ПН-2. И все же новая ткань не полностью удовлетворила парашютостроителей. Снова эксперименты, теперь поиски «каркасной» ткани. В 1937 году инженеры С. Россихин и А. Семечкин представили заводу образцы каркасной ткани. Она была применена на парашютах квадратной формы ПЛ-3М конструкции Лобанова. Его купол выдерживал скорость полета свыше 400 км/час. Парашют вводился в действие ручным способом или полуавтоматом братьев Дорониных и Савичева. Купол квадратный, со срезанными углами, площадь — 42 м², воздухопроницаемость — 500—1300 л/м²с, длина строп — 5 м, вес — 10 кг, скорость приземления — 6 м/сек. Парашют нашел широкое применение в авиации. Многие летчики спасли на них свою жизнь во время Отечественной войны. Конструктор Н. Лобанов получил Государственную премию 2-й степени.

В 1935 году построен спасательный парашют для экипажа и гондолы стратостата СССР-1 (моей конструкции). Площадь купола — 1000 м². Он успешно прошел испытания с макетом весом 2500 кг.

Спортсмены-парашютисты тренировались на ПТ-1 и ПТ-1а (моей конструкции). ПТ-1 был первым парашютом, на базе которого разрабатывались последующие конструкции спортивных парашютов. Купол круглой формы, площадь — 57 м², длина строп — 6,85м. Он смонтирован вместе с запасным парашютом: купол — 36 м², длина строп — 4,3 м. Вес системы — 15 кг. Скорость спуска — 5,5 м/сек.

Позже по особому заказу Осоавиахима выпускался учебно-тренировочный парашют ПТ-2. От ПТ-1 он отличался только конструкцией купола: форма близка к элипсоиду, площадь — 86,6 м², длина строп — 8,4 м, скорость спуска — 4 м/сек, вес системы — 22 кг.

Советские парашютостроители полностью обеспечивают все потребности страны в парашютах, начиная от спортивных и кончая стратостатными и космическими.

Говоря о надежности советского парашюта, можно вспомнить такой пример. Мастер спорта И. Савкин более 5500 раз покидал самолет на разных высотах, прыгал днем и ночью, и парашют ни разу его не подвел.

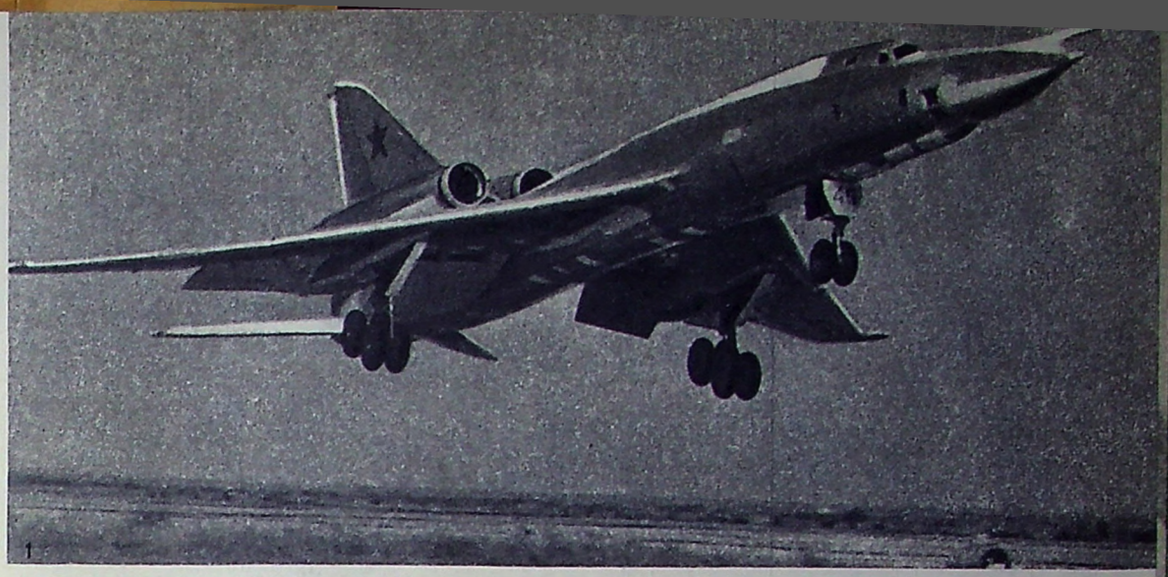
Советские спортсмены, выступая на отечественных парашютах, завоевали ведущее место в мире. Им принадлежат многие мировые рекорды.

Парашют в нашей стране получил широкое применение во многих областях народного хозяйства. Он приходит на помощь врачу там, где невозможна посадка самолета; геологам, метеорологам, лесным пожарникам и многим другим.

Отмечая 40-летие советского парашютостроения, мы сегодня вспомнили первые, самые трудные его шаги.

М. САВИЦКИЙ

„Мы учим летать самолеты“





Учить летать самолеты — их профессия. Сложная, благородная, романтичная. Их рабочие будни — эксперименты, проблемы, поиск нового, постоянная борьба человека с машиной, с самим собой.

Испытательный полет новых военных машин — это комплекс сложнейших заданий для летчика.

Он требует глубокого теоретического осмысливания, как самого задания, так и возможных проявлений «характера» самолета, его особенностей.

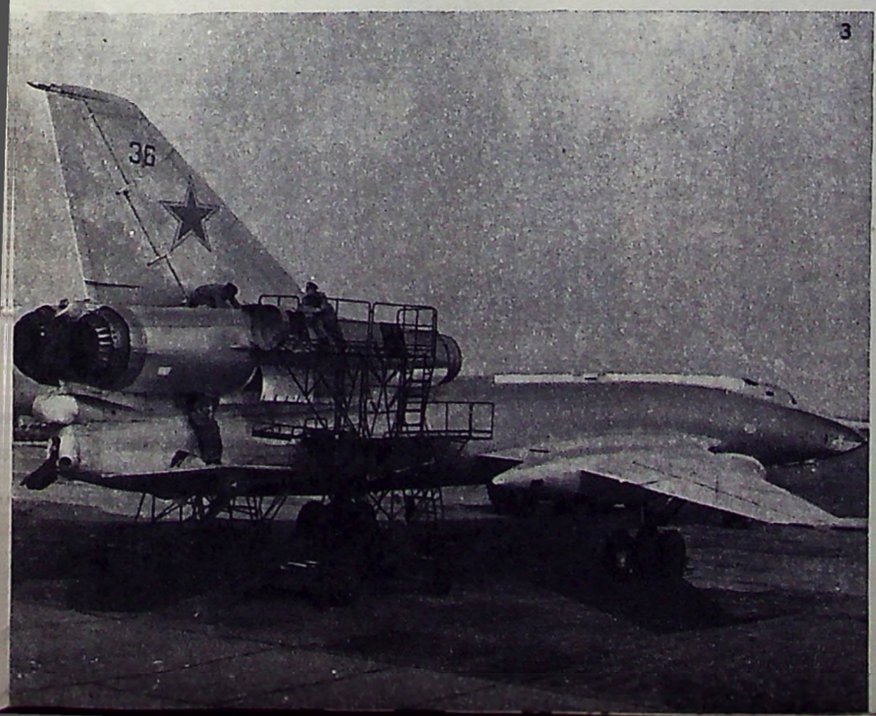
Он требует умения не только представлять себе техническую сущность полета, но и подвергать проверке теоретические расчеты ученых-конструкторов, участвовать в решении проблем, возникающих в процессе создания самолета.

Он требует от летчика-испытателя искусства перевоплощаться в летчика-новичка, в летчика средней подготовленности, которым придется летать на этой машине и с их точки зрения всесторонне оценивать самолет в различных условиях его применения.

Испытательный полет новых военных машин — это научный поиск, кропотливый, глубокий, связанный с риском, опасностью, потому что новая техника неохотно раскрывает свои секреты. Счастье открытий улыбается только особо умелым энтузиастам летного дела.

На снимках: 1 — взлетает сверхзвуковой ракетоносец. 2 — заслуженный летчик-испытатель СССР В. Н. Баранов (слева) перед полетом на большие высоты в паре с молодым летчиком В. В. Качаловым. 3 — чтобы намеченное испытание прошло успешно, техники скрупулезно проверяют каждый узел, прибор, заклепку. 4 — летчик-испытатель В. Н. Кандауров перед полетом.

Фото В. Черединцева (ТАСС)









Во всей стране идет деятельная подготовка к V Спартакиаде по военно-техническим видам спорта и Всесоюзному экзамену комсомольцев и молодежи, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

На нашей вкладке — юноши и девушки, работающие на Чебоксарском электроаппаратном заводе. О них наш рассказ.

На снимке слева вверху — старший инструктор-парашютист Михаил Захаров (слева) осматривает перед прыжком парашютное снаряжение члена сборной команды Чувашии токаря Игоря Ильина.

Много внимания заводские парашютисты отдают наземной подготовке, отшлифовывая каждый элемент прыжка. Слева внизу — тренировка в отделении от самолета. Инструкторы клуба, показывая личный пример, помогают парашютистам совершенствовать мастерство. В центре — командир парашютного звена Николай Чистяков приземлился точно в цель.

После окончания прыжков с парашютом на летном поле появляются спортсмены-летчики. Полетами руководит начальник клуба Николай Сидорович Чмирев (снимок вверху).

Летчица-спортсменка 1-го разряда крановщица Зина Порфирьева (в центре внизу, на первом плане) — заместитель секретаря комсомольской организации своего цеха и член заводского комитета ДОСААФ. Слесарь-инструментальщик, кандидат в мастера спорта комсомолец Николай Бондарев (справа вверху) не первый год защищает спортивную честь Чувашии на авиамодельных стартах.

Популярность авиационного спорта среди заводской молодежи — результат совместной работы комсомольской организации и комитета ДОСААФ завода. Для воспитания у детей интереса к авиации организуются экскурсии школьников на аэродром (внизу в центре). Среди молодежи постоянно ведется агитационная работа. На снимке в центре — спортсменка-парашютистка 2-го разряда контролер Валентина Корнилова в обеденный перерыв рассказывает молодым рабочим о парашютном спорте.

ОНИ — С ЭЛЕКТРОАППАРАТНОГО

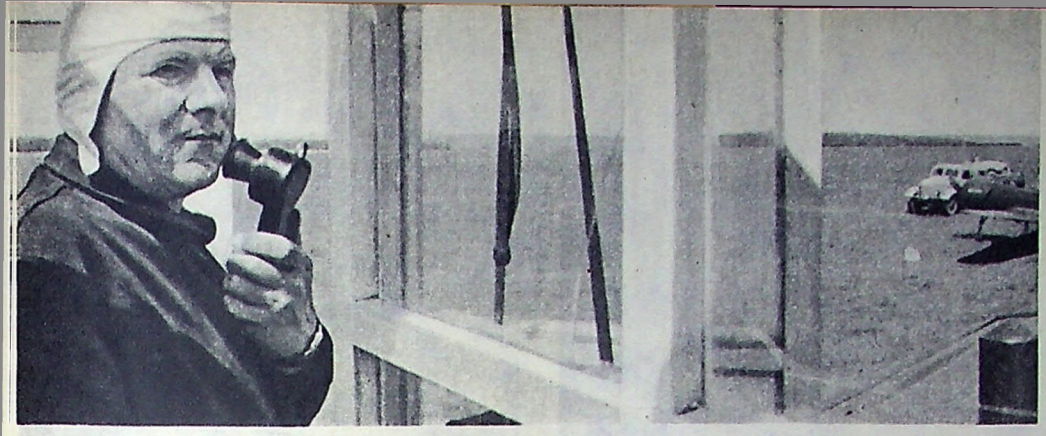
Секретарь заводского комитета комсомола инженер Юрий Черсков — опытный парашютист. На снимке внизу справа — Черсков (справа) беседует с группой молодых рабочих своего завода, пришедших на клубный аэродром.

Занимаясь авиационным спортом, молодые рабочие одновременно учатся метко стрелять, бросать гранату в цель (снимки в центре). Юноши, готовящиеся к службе в рядах Советской Армии, проходят на заводе первоначальное воинское обучение. Они сдают нормативы комплекса «Готов к защите Родины».

Текст и фото В. Антонова







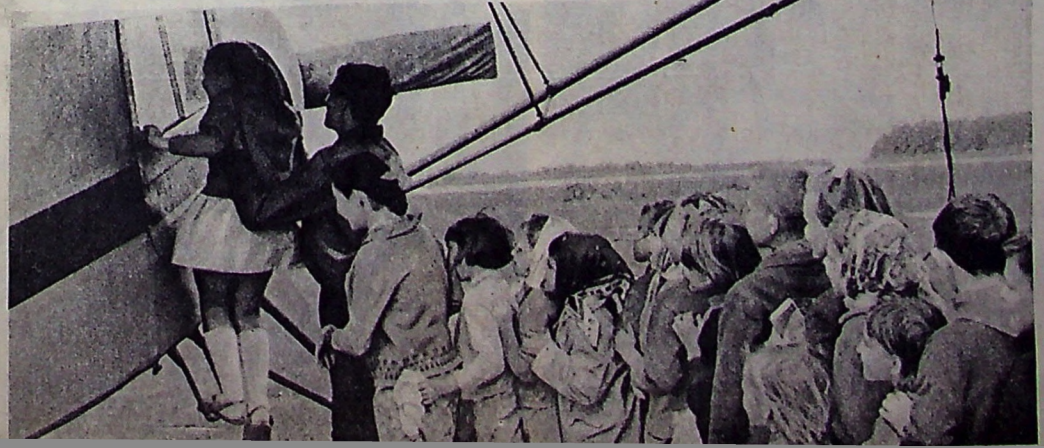




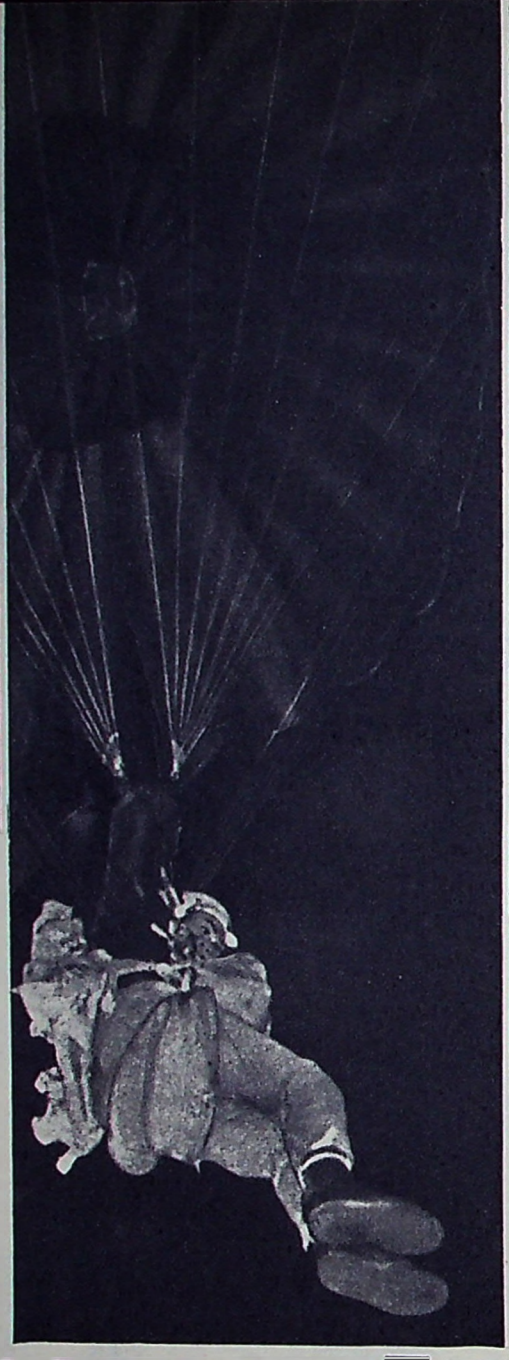





04









Прыжки ночью — трудны. Спортсменам сложно рассчитать точку отделения от самолета: не видны наземные ориентиры, внизу лишь огоньки... Нелегко и судьям. Почти незаметен подход парашютистов к цели, а от правильного замера зависит судьба рекорда.

Но вот судьи фиксируют результаты спортсменов. На переднем плане — начальник сборов Герой Советского Союза А. Хухрянин, спортивный комиссар Центрального аэроклуба им. В. П. Чкалова Н. Голованов, судьи С. Кученов и Н. Быков (снимок слева внизу).

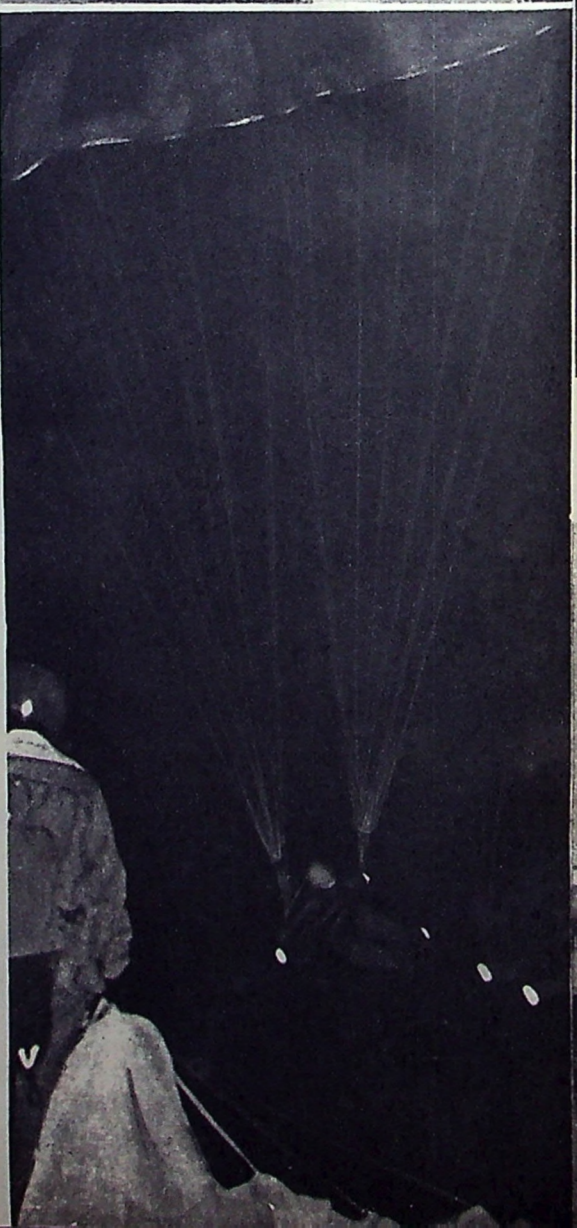
Мастер спорта Александр Кузовкин (слева вверху) — не один раз вместе с товарищами по команде вносил поправки в таблицу мировых рекордов. Бортовой техник первого класса горячо полюбил парашютный спорт. Он совершил около тысячи прыжков.

Комсомолка мастер спорта Фанна Алексеева (справа вверху) на этих сборах вместе с подругами установила четыре мировых рекорда. Всего у нее на счету — 16 золотых медалей за высшие спортивные достижения.

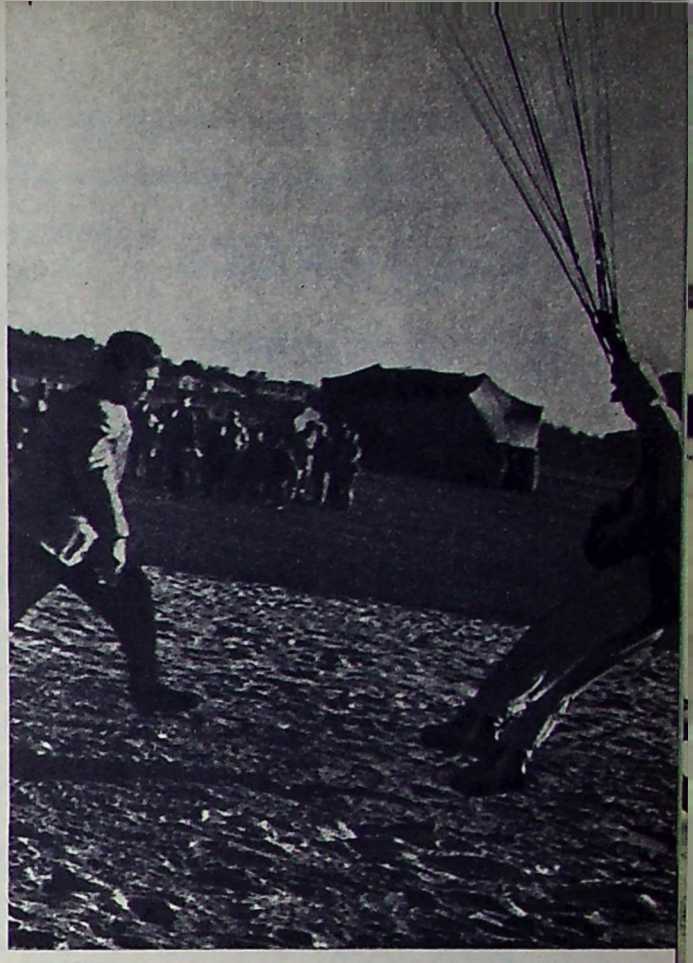
Фото Э. Гладкова

77 ЗОЛОТЫХ МЕДАЛЕЙ





О СУДЬЯХ И СУДЕЙСТВЕ



На первенстве Вооруженных Сил. Фото Э. Гладкова

Закончился спортивный сезон. В Федерацию парашютного спорта СССР пришли толстые папки — протоколы, отчеты о прошедших состязаниях. Открываешь любую — десятки фамилий, тысячи цифр, печати, подписи. И за каждой из этих фамилий, цифр стоит огромный труд. Радует успех многих спортсменов. На республиканских соревнованиях Украинской ССР молодой мастер спорта В. Мащенко четыре раза приземлился точно в цель! Тысяча очков из тысячи возможных! Недавно группа из 9 спортсменов установила абсолютный мировой рекорд в комбинированном прыжке с наименьшей высоты — 600 м. Все приземлились в центр круга. По затяжным прыжкам с выполнением комплекса акробатических фигур ведущие парашютисты показывают время менее 7,5 сек. и даже менее 7!

Идет борьба за сантиметры и доли секунд. Судить такие соревнования стало нелегко. Требуются судьи особенно высокой квалификации: нужна отличная ориентация, зоркий глаз, большой опыт, хорошее знание правил и программы соревнований. Ведь очень важно точно засечь время выполнения комплекса, четко определить ошибки у спортсмена, правильно установить первую точку касания к земле во время прыжков на точность приземления.

Каждый год в республиках и ведомствах готовят судей всех категорий. Это в основном бывшие спортсмены. Сотни судей принимают участие на соревнованиях, начиная от внутриклубных и кончая всесоюзными. Любимым занятиям они отдают свой досуг.

Что же показал анализ судейства за прошлый год? Улучшилось ли его качество? Работа судейского аппарата на многих соревнованиях велась хорошо. Уменьшилось количество ошибок, правильней стали оформлять судейские документы. Вот папка с надписью: Центральная зона, Воронеж. В ней протоколы, отчет, постановление, списки участников и судей, протоколы распределения судейских обязанностей, акты, судейские записки и др. Все документы оформлены аккуратно, без исправлений. В отчете написано: «В процессе соревнований члены судейской коллегии строго соблюдали правила, положение, программу и условия. Судьи принципиально и объективно отнеслись к своим обязанностям. Отлично работали главный секретарь М. Анненков, старший судья В. Гладких, заместитель главного судьи Г. Смирнова, судья Ю. Сергомасов».

Еще на весеннем семинаре главных судей начальник Воронежского аэроклуба В. Долгов сообщил, что они готовы принять спортсменов — участников соревнований. В клубе был создан организационный комитет, в состав которого входили работники клуба и спортсмены, представители областного комитета ДОСААФ, горкома комсомола. Руководство клуба постоянно контролировало подготовку к соревнованиям.

Были созданы все условия для нормальной работы и отдыха.

Федерация парашютного спорта СССР высоко оценила работу судейской коллегии и организацию соревнований Центральной зоны РСФСР.

Хорошо организовали соревнования Западной зоны Брянский авиаспортклуб (начальник В. Гуринов) и областной комитет ДОСААФ (председатель В. Несмеянов). Под руководством судьи всесоюзной категории Валентины Кулиш (Ростов-на-Дону) судейская коллегия работала четко. Быстро обрабатывались и доводились до сведения спортсменов результаты.

Брянский авиаспортклуб и областной комитет ДОСААФ интересно провели и другую встречу парашютистов городов партизанской славы, где приняли участие спортсмены из Чернигова, Гомеля, Киева и Брянска. Гости соревнований — партизаны, участники Великой Отечественной войны — рассказали молодежи о героической борьбе советского народа против фашистских захватчиков. На закрытии партизаны вручили награды, памятные сувениры победителям.

Нам кажется, что Президиум всесоюзной коллегии судей в прошлом году поступил правильно, предложив на соревнования военных парашютистов включить в судейскую коллегию представителей ДОСААФ. Это принесло немалую пользу в повышении судейского мастерства.

На высоком уровне прошли всесоюзные соревнования парашютистов Вооруженных Сил (главный судья — судья международной категории Надежда Пряхина — ДОСААФ). В состав судейской коллегии вошли также судья республиканской категории Ф. Неймарк и судья всесоюзной категории В. Мурашов (ДОСААФ). На республиканских, зональных состязаниях ДОСААФ судьями приглашали парашютистов-военнослужащих.

К сожалению, еще есть факты, которые не могут не беспокоить. В федерацию поступило письмо от капитанов команд и ведущих спортсменов — участников соревнований Северо-Восточной зоны, проходивших в Кирове. В нем сообщается о недопустимом поведении отдельных судей, их необъективности, халатном отношении к своим обязанностям. Не было судьи-информатора, наблюдались нарушения замера результатов точности приземления. Главный судья — судья всесоюзной категории А. Рощин редко появлялся на старте и не контролировал работу судейской коллегии. С самого начала создалась нервозная обстановка. И совершенно недопустимо, когда судьи А. Вологдин (Киров), В. Баженов (Ижевск), Л. Песляк (Киров) да и сам главный судья появлялись на старте в нетрезвом виде! Какой пример они могли показать спортсменам и другим судьям? Мы надеемся, что Федерация парашютного спорта сурово осудит нарушителей спортивной дисциплины.

Плохо справился со своими обязанностями главный судья республиканских соревнований Эстонской ССР —

Если хочешь стать летчиком

Подружись с горными лыжами



Рис. 2. Имитация толчка и приземления.

Сила воли, мужество и отвага, находчивость, сообразительность, быстрота реакции, умение принять правильное решение в сложной воздушной обстановке — вот те качества, без которых не может быть настоящего летчика. Эти качества помогают вырабатывать различные виды спорта и, в частности, горнолыжный.

Слалом — один из увлекательнейших видов зимнего спорта. Дух захватывает у лыжника, когда он спускается с крутой горы. Устоять на лыжах, а тем более скатиться на них по заранее намеченному пути, проходя различные фигуры, — большое искусство. Для находчивого и сообразительного, обладающего быстрой реакцией такой спуск не представляет чрезмерной сложности.



Рис. 1. Имитация поворота из «полуплуга».

Прежде чем встать на горные лыжи (будь это слаломные или прыжковые), нужно заранее, еще до выпадения снега, начинать тренировки.

Так называемая «предсезонная подготовка» заключается в укреплении соответствующих связок и мышц ног и овладении движениями слаломиста и прыгуна с трамплина.

С выпадением снега занятия переносятся непосредственно на место тренировок.

Тем, кто не стоял на лыжах, первые 5—10 занятий нужно провести на равнине, походить на обычных лыжах с пологих спусков в различных стойках. И уж потом переходить к спуску с гор.

При спусках различаются следующие стойки лыжника:

Спуск в средней стойке применяется со склонов различной крутизны, для выполнения поворотов и других приемов. Ноги надо поставить на ширину ступни, полуприсесть, слегка наклонить корпус вперед, палки держать кольцами назад.

Спуск в высокой стойке — на крутых и неровных склонах, по глубокому снегу и для замедления скорости при спусках. Ноги несколько согнуты в коленях.

Для лучшей устойчивости одну ногу выдвинуть вперед на полступни. При прохождении неровностей (бугров) следует слегка присесть, а при спуске во впадины — выпрямиться.

Спуск в низкой стойке — на длинных и ровных склонах. При необходимости увеличить скорость. Ноги сильно согнуты.

Спуск в стойке «отдыха» — при различных спусках для отдыха. Согнуться в полуприсед, предплечьями опереться на колени.

Спуск «лесенкой» применяется на крутых обрывистых склонах. Стоя боком к склону, поставить палку вниз по склону, сделать шаг в сторону, опираясь на палки и лыжу, приставить к

судья республиканской категории А. Чупеев. Он неумело организовал работу судейского аппарата, секретари на трубах не были обучены фиксировать выполнение комплекса фигур. Многие судейские записки невозможно было разобрать. Не соблюдается единая терминология, много исправлений, неверно выводится время выполнения комплекса, немало дописок.

Вот, например, в судейских записках со всех четырех труб на втором прыжке дописана фамилия Бондаренко. Разный почерк, разные чернила и... одинаковое время выполнения комплекса — 11 сек. (то, что ему требовалось для сдачи нормы мастера, первый прыжок — 10,3 сек., третий — 12,0 сек.). Теперь пришел материал на присвоение Бондаренко звания мастера спорта. Но дописка нас настораживает. Как по таким документам присваивать звание мастера спорта?

Из года в год Ленинградский авиаспортклуб задерживает высылку отчетов и протоколов о соревнованиях.

Как известно, судейство во многом зависит от организации соревнований. К сожалению, не все руководители клубов и областных комитетов ДОСААФ серьезно относятся к стартам парашютистов. Так, начальник Курганского авиаспортклуба Я. Шинкаренко на семинаре заявил о готовности к зональным соревнованиям. Но вот перед нами рапорт главного судьи В. Подгорного: участники размещались в постройках, малопригодных для жилья, многие спали прямо на полу. Круг приземления не соответствовал требованиям, только после долгих переговоров был перепахан в радиусе 25 м. Питание плохое. Не хватало транспорта, измерительных приборов. О плохой организации зональной встречи республик Закавказья, проходившей в столице Армении, сообщил главный судья — судья республиканской категории Г. Дмитриев.

Конечно, одному клубу трудно провести большие соревнования. Однако там, где работа ведется совместно с республиканскими и областными комитетами ДОСААФ, партийными и комсомольскими организациями, спортивные встречи проходят хорошо, судейскому аппарату легче работать.

Просматривая протоколы, приходишь к выводу, что ошибок могло и не быть, если бы главные судьи собирали судей за пару дней до соревнований. На семинарах изучили правила, программу, условия соревнований. Особое внимание нужно обратить на работу секретарей на трубах по фиксации результатов затяжных прыжков с выполнением акробатического комплекса фигур, добиться, чтобы они ставили знаки, которые приняты всесоюзной коллегией судей.

1970 год — год большой спортивной борьбы, год V Всесоюзной спартакиады, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Тысячи юношей и девушек выйдут на воздушные старты. И успешное завершение этих выступлений во многом зависит от организации и судейства соревнований.

Г. ПЯСЕЦКАЯ,
судья международной категории

ней другую лыжу и затем палку. С крутых склонов при рыхлом снеге можно соскальзывать боком к склону с опорой на лыжи.

Первые 2—3 тренировки в слаломе проводятся в форме свободного катания с гор, выполняются спуски в различных стойках и плавные повороты с большими дугами. Основное внимание обращается на технику поворотов.

При спусках применяются повороты «переступанием», «плугом», «полуплугом». Вначале они отрабатываются на месте, затем в движении.

Поворот «переступанием» выполняется на небольшой скорости, на пологих склонах, перестановкой лыж в нужную сторону. При повороте налево оттолкнуться правой ногой, одновременно левую лыжу переставить влево и, скользя на ней, приставить правую лыжу. Дальнейшие повороты выполняются в той же последовательности.

Поворот «плугом» выполняется на средних и крутых склонах из положения торможения «плугом». Туловище наклоняется в сторону поворота, тяжесть тела переносится на лыжу, противоположную стороне поворота.

Поворот «полуплугом» выполняется при спуске наискось из положения торможения «полуплугом».

Важно в начале тренировок провести ряд имитаций поворота из «полуплуга», как показано на рис. 1. Затем перейти к отработке упражнения на лыжах.

Для поворота налево поставить правую лыжу, как при торможении «полуплугом», плавно перенести на нее тяжесть тела и, поворачивая туловище в ту же сторону, выполнить поворот. При повороте направо поставить левую лыжу, как при торможении «полуплугом», и перенести на нее тяжесть тела, выполняя поворот.

После приобретения некоторой уверенности при спуске с гор можно переходить к совершенствованию поворотов на различной скорости. Вначале можно обойтись без фигур слалома. Затем включать простейшие из них, например, открытые и закрытые ворота и различные комбинации из них.

Овладев техникой поворотов, следует переходить к преодолению нескольких фигур, совершенствуя стиль и увеличивая скорость спуска.

Каждое занятие по слалому начинается свободным катанием и прохождением отдельных фигур, заканчивается оно прохождением (2—3 раза) намеченной слаломной трассы. Одновременно можно тренироваться в скоростном спуске. Такая тренировка проводится на подготовленных трассах. Иначе возможны несчастные случаи.

Наряду со слаломом в горнолыжный спорт входят и прыжки. Прыжки на лыжах — сложные и вместе с тем эмоциональные упражнения, способствующие выработке важных для летчика качеств: смелости, быстроты реакции, ориентировки. При выполнении прыжков со снежного трамплина можно достичь дальности полета 8—12 метров.

Как и в слаломе, подготовка к прыжкам с трамплина ведется до того, как выпадет снег при помощи упражнений (прыжки в высоту, длину, тройной прыжок, бег на короткие дистанции). Имитация толчка и приземления показана на рис. 2.

К прыжкам со снежного трамплина следует приступать после двух-трех занятий в беге на лыжах по пересеченной местности — эти занятия полезны для выработки равновесия.

Во всех прыжковых и имитационных упражнениях необходимо обращать внимание на положение ног: в полете их следует держать в положении носки на себя, а в момент приземления — в положении шага. Особое внимание уделяется основным элементам прыжка — направлению отталкивания на столе трамплина и приземлению.

Отталкивание выполняется из низкой стойки резким выпрямлением корпуса вверх и несколько вперед так, чтобы выпрямление ног в коленях закончилось в момент прохождения ступнями края стола отрыва. В результате правильно выполненного отталкивания корпус лыжника в полете принимает положение, несколько наклонное вперед.

Приземление выполняется с выдвижением одной (более сильной) ноги вперед. Во время разгона, полета и приземления нужно принять «собранное» положение, показанное на рис. 3.

При выполнении прыжков со снежного трамплина надо помнить, что на слаломных и гоночных лыжах разрешается совершать прыжки не более чем на 8—12 м. Выполнение более длинных прыжков на таких лыжах опасно: могут быть травмы, главным образом из-за поломок лыж.

Слалом и прыжки на лыжах со снежного трамплина не только помогают вырабатывать ловкость, смелость, быстроту реакции, но и укрепляют здоровье.

К. КУВЫРКИН,
мастер спорта

Рис. 3. Стойка разгона и положение тела в полете и при приземлении.



Читайте в следующем номере

◆ *К 100-летию СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА*

Учиться военному делу настоящим образом. Статья Героя Советского Союза полковника А. Сморчкова.

◆ ПО ЛЕНИНСКОМУ ДЕКРЕТУ. *Первый заместитель министра гражданской авиации Герой Социалистического Труда Б. Бугаев рассказывает о международных связях Аэрофлота.*

◆ НОВЫЕ ПОПРАВКИ В РЕКОРДНЫЕ ТАБЛИЦЫ

◆ *НАВСТРЕЧУ 25-летию ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ*

Очерк «ОТ МОСКВЫ ДО БЕРЛИНА» посвящен отважному летчику Герою Советского Союза Н. Дунаеву.

ПОЛК ПРОДОЛЖАЕТ ЖИТЬ. *Очерк Героя Советского Союза полковника С. Феоктистова о фронтовой дружбе, войсковом товариществе.*

◆ ПЕРВИЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ — ОСНОВА ОБЩЕСТВА.

Соревнование силы множит — о делах одного школьного коллектива ДОСААФ.

◆ *В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКУ СПАРТАКИАДЫ*

Особые случаи в воздухе и на земле.
Построй копию истребителя Ла-5.

◆ ДОРОГИ ЗОВУТ. *Очерк о старейшем планеристе К. Егорове.*

◆ *КАКИЕ КНИГИ ВЫПУСТИТ ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ В 1970 ГОДУ?*

Об этом расскажет главный редактор издательства В. Колыбельников.

◆ *На страницах журнала вы найдете стихи, аэросмесь, уголок досуга.*

АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА КРЫЛА И ПЛАНЕРА

Теоретической основой любого полета служит наука о движении тел в воздухе — аэродинамика. Первая статья посвящена вопросам аэродинамики крыла и планера. Во второй и третьей мы познакомим молодых планеристов с устойчивостью и управляемостью планера, с выполнением отдельных элементов полета, а также рассмотрим особые случаи в воздухе.

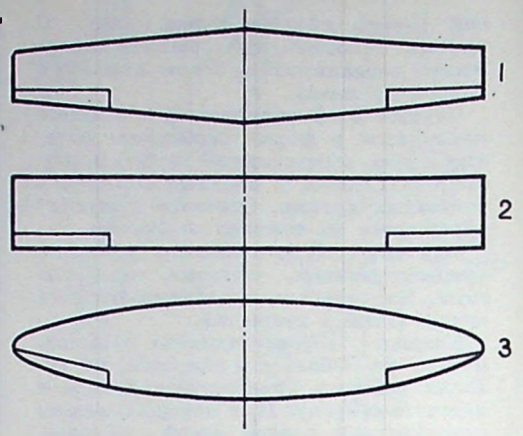


Рис. 3. Формы крыла в плане:
1 — трапециевидная; 2 — прямоугольная; 3 — эллиптическая.

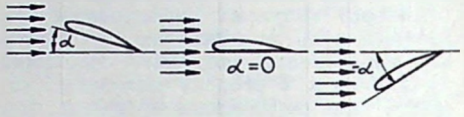


Рис. 4. Угол атаки — положительный, нулевой и отрицательный.

Крыло планера, в основном, служит для создания подъемной силы в полете. В крыле размещены тяги управления элеронами. Оно снабжено также устройствами для управления на определенных стадиях полета. Крылья, как это показано на рис. 1, имеют различные профили.

В планеризме широко распространен профиль в. Определяющие аэродинамические свойства профиля — относительная вогнутость и толщина (рис. 2). Вогнутость обычно составляет 2—4% от длины хорды. У симметричных профилей хорда служит одновременно и средней линией. Поэтому вогнутость у них равна нулю.

Максимальной толщиной профиля называется наибольшая высота, измеренная по перпендикуляру к хорде. В зависимости от отношения максимальной толщины профиля к его длине различают тонкие, средние и толстые крылья. Важной характеристикой крыла является также его удлинение, показывающее, во сколько раз длина крыла больше средней аэродинамической хорды (САХ).

По форме в плане крылья разделяются на прямоугольные, трапециевидные и эллиптические. На планерах чаще всего они имеют трапециевидную форму с большим удлинением (рис. 3).

Крыло к фюзеляжу крепится жестко под углом к продольной оси планера. Угол, заключенный между хордой крыла и продольной осью планера, называется установочным.

Рассмотрим работу крыла в полете. Предположим, планер летит так, что хорда крыла образует угол с направлением набегающего воздушного потока. Этот угол называется углом атаки. Полная аэродинамическая сила R действует на крыло под углом около 90° к направлению потока. Согласно правилу механики ее можно разложить на две составляющие. Одна из них направлена перпендикулярно к потоку и называется подъемной силой У, другая — горизонтально и называется лобовым сопротивлением Q. Если хорда отклонена от направления набегающего потока по часовой стрелке, то угол атаки считается положительным, если против часовой стрелки — отрицательным (рис. 4).



Рис. 2. Элементы профиля.

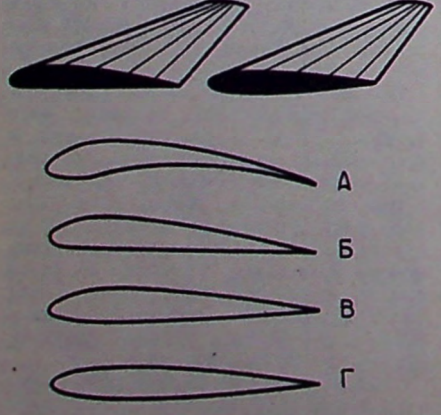


Рис. 1. Основные формы профилей крыльев:
а — вогнутовыпуклая; б — плосковыпуклая; в — двояковыпуклая; г — симметричная.

Как же возникает подъемная сила? На рис. 5 приведена картина обтекания крыла воздушным потоком и схема возникновения подъемной силы. Мы видим, что единый поток перед крылом разделяется на два неодинаковых потока. В верхнем потоке струйки воздуха как бы сжимаются, скорость их увеличивается. По закону Бернулли, чем выше скорость, тем меньше давление в струе. Следовательно, над крылом образуется область, давление в которой ниже, чем под крылом. Эта разность давлений и создает подъемную силу.

Отметим, что скорость воздуха над различными точками крыла непостоянна. Она наиболее велика над самой выпуклой частью крыла. В зависимости от скорости распределяется и давление по крылу (рис. 6).

Лобовое сопротивление складывается из двух сопротивлений — профильного и индуктивного. Первое из них связано с тем, что давление в набегающем на крыло потоке выше, чем за крылом. Эффект этой разности давлений такой же, как у разности давлений над и под крылом. Поэтому и возникает сила, тормозящая движение крыла. В профильное сопротивление входит и сила трения потока воздуха о крыло.

Индуктивное сопротивление связано с тем, что крыло как бы «скашивает» направление воздушного потока (рис. 5). На скос тратится часть энергии, за счет чего и появляется добавочное сопротивление.

Отношение подъемной силы к силе лобового сопротивления называется аэродинамическим качеством. Конструкторы стремятся сделать это отношение как можно большим. Для планера увеличение качества означает увеличение дальности полета.

Повышение аэродинамического качества в первую очередь достигается правильным выбором профиля крыла и угла атаки. Необходимо отметить, что авиация не знала универсального крыла с возможным наивысшим аэродинамическим качеством. Разные скорости полета, разные конструкции летательных аппаратов и множество других факторов, в каждом конкретном случае, определяют наивыгоднейшую форму крыла.

Подъемная сила и лобовое сопротивление являются составляющими полной аэродинамической силы R. Если обозначить плотность воздуха в потоке ρ, его скорость V, площадь крыла S, то

$$R = C_r \frac{\rho V^2}{2} S.$$

Величина C_r называется коэффициентом полной аэродинамической силы. Он

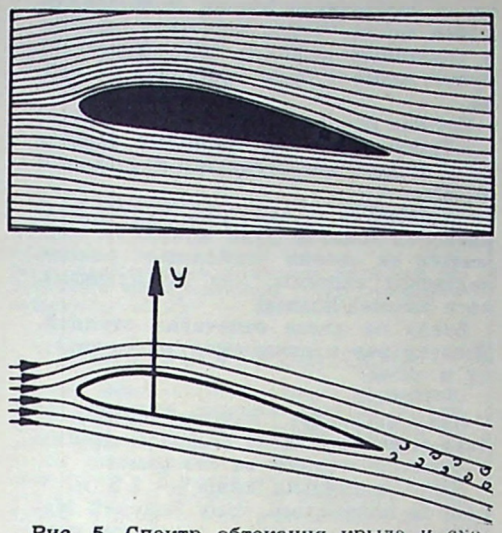


Рис. 5. Спектр обтекания крыла и схема возникновения подъемной силы.

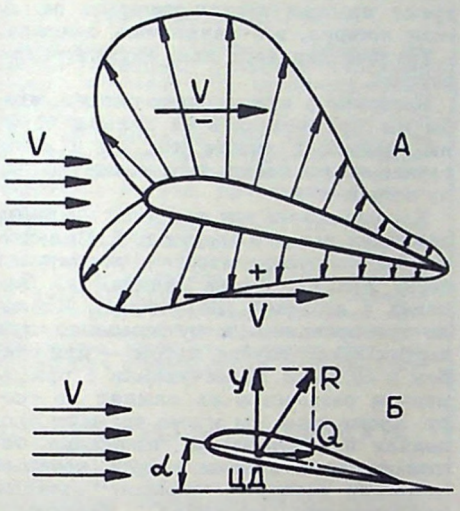


Рис. 6. Диаграмма распределения давлений по профилю крыла (а), аэродинамические силы и центр давления крыла (б).

зависит от профиля крыла и угла атаки. Для подъемной силы У и лобового сопротивления Q можно написать аналогичные выражения с коэффициентами C_y и C_x. Тогда, очевидно, аэродинамическое качество будет

$$K = \frac{Y}{Q} = \frac{C_y}{C_x} .$$

Кривая (диаграмма), показывающая взаимосвязь C_y и C_x от изменения углов атаки, называется полярой крыла. Типичный пример поляры приведен на рис. 7. На кривой легко обнаружить три характерные точки, отвечающие углам α_0, $\alpha_{нв}$ и $\alpha_{кр}$. Видно, что при α_0 подъемная сила отсутствует. Угол α_0 всегда отрицателен и составляет примерно 2—4°. Угол $\alpha_{нв}$ находится в точке касания поляры прямой линии, проведенной из начала координат. Этот угол называется наивыгоднейшим. При дальнейшем увеличении угла атаки C_y растет до $\alpha_{кр}$. При закритических углах C_y начинает падать.

До сих пор мы говорили о величине аэродинамических сил. Точка приложения R называется центром давления крыла. Она всегда находится на САХ крыла, перемещаясь по ней с изменением угла атаки.

Рассмотрим способы увеличения подъемной силы, уже не связанные с изменением профиля крыла. Из формулы

$$Y = C_y \frac{\rho v^2}{2} S$$

видно, что с уменьшением скорости полета подъемная сила падает. Скомпенсировать это падение можно, увеличивая C_y, то есть угол атаки. Мы уже знаем, что при угле атаки больше критического подъемная сила падает. Поэтому перед конструкторами стоит задача отодвинуть $\alpha_{кр}$ в область больших углов. На закритических углах атаки подъемная сила падает, потому что нарушается режим обтекания крыла, образуются вихри. Для увеличения подъемной силы при больших углах атаки применяют механизацию крыла — предкрылки, закрылки и щитки (рис. 8).

Предкрылок (в основном применяется на самолетах) и крыло образуют щель. Втягиваемый в нее воздушный поток увеличивает скорость и при выходе из щели сдувает и сглаживает вихри, образующиеся у передней кромки крыла. Закрылок, в отличие от предкрылка, сглаживает вихри ближе к задней кромке крыла.

Щиток представляет собой плоскую отклоняющуюся вниз пластину на нижней поверхности крыла. Он изменяет кривизну профиля и улучшает плавность обтекания верхней части крыла. Увеличение прогиба профиля на больших углах атаки имеет существенное значение для увеличения подъемной силы и лобового сопротивления.

Мы разобрали способы увеличения подъемной силы. В практике встречаются случаи, когда возникает необходимость быстро увеличить лобовое сопротивление. Например, при заходе планера на посадку расчет производится с перелетом. Чтобы уточнить и исправить расчет, применяются интерцепторы — специальные тормозные щитки (рис. 8), расположенные на крыле. Выпуск интерцепторов сильно ухудшает плавность обтекания крыла, вследствие этого резко возрастает лобовое сопротивление, а значит, падает аэродинамическое качество планера. Траектория планирования становится более крутой.

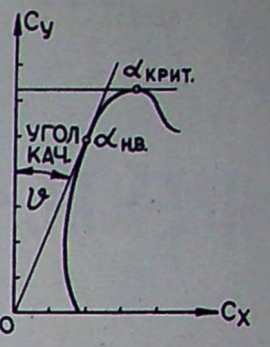


Рис. 7. Поляра планера.

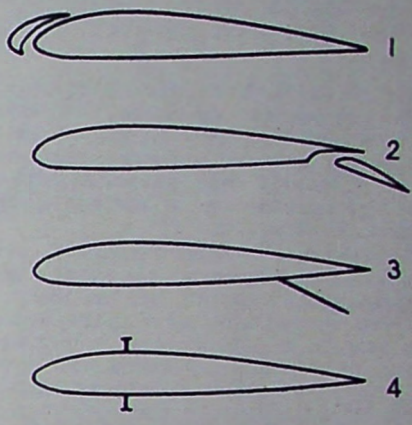


Рис. 8. Элементы механизации крыла: 1 — предкрылок; 2 — закрылок; 3 — щиток; 4 — интерцептор.

Крыло является основным, но не единственным элементом конструкции планера. Фюзеляж, хвостовое оперение и шасси, жестко связанные с крылом, также движутся в воздушном потоке и испытывают действие аэродинамических сил. Обычно подъемная сила фюзеляжа и хвостового оперения по сравнению с подъемной силой крыла очень мала, и ее не принимают в расчет. К сожалению, о лобовом сопротивлении этого сказать нельзя. Оно у всего планера всегда больше, чем у крыла.

Если сравнить поляру крыла и поляру планера, то мы увидим, что поляра, мало изменившись по форме, вся сместится вправо на величину $Q_{вр}$ (вредного сопротивления). Естественно, что при тех же углах атаки уменьшится и аэродинамическое качество планера.

Авиационные конструкторы разработали разнообразные меры для уменьшения вредного сопротивления. Они сделали более обтекаемым фюзеляж, участки крепления крыла к фюзеляжу закрыли специальными лентами, создали полированную обшивку, разработали убирающиеся шасси и многое другое. И все же лобовое сопротивление всего планера значительно больше, чем крыла.

Возникает вопрос: нельзя ли летать на одном крыле? Как показывает теория и практика — можно. Хотя при этом аэродинамическое качество возрастает, зато значительно ухудшаются такие жизненно важные характеристики планера, как его устойчивость и управляемость.

А. ТРАВИН,
летчик-инструктор-методист
2-го Московского городского
аэроклуба

Новый мировой рекорд

Неоднократный рекордсмен мира Пятрас Мотекайтис, мастер спорта из Литвы, порадовал спортсменов новым достижением. Его модель вертолета с резиновым двигателем пролетела со скоростью 93,898 км/час. Результат являлся новым мировым рекордом.

Но продержался этот рекорд недолго. Через 10 дней мастер спорта Анатолий Павлов (Московская область) улучшил результат П. Мотекайтиса. Его модель, запущенная на стадионе Московского дворца пионеров на Ленинских горах, показала скорость 101,4 км/час.

Вскоре Мотекайтис перекрыл и этот рекорд — 116,247 км/час.

ГОТОВЬСЯ К ВСЕСОЮЗНОМУ ЭКЗАМЕНУ КОМСОМОЛЬЦЕВ И МОЛОДЕЖИ!

ПРИЗЕМЛЕНИЕ

В ПОМОЩЬ ЗАНИМАЮЩИМСЯ В УЧЕБНЫХ ПУНКТАХ

Из статьи И. Кравцова «Теоретические основы прыжка» («Крылья Родины» № 5 за 1969 г.) вы узнали о скорости соприкосновения парашютиста с землей, силе удара, перегрузках при правильном и неправильном приземлении и т. д.

Приземление — это последний этап прыжка с парашютом: сложный и ответственный. Конечно, это не означает, что другие элементы прыжка менее важны. В парашютном спорте нет главного и второстепенного, все важно. Но в момент приземления приходится одновременно решать несколько задач: наблюдать за приближением земли, следить, чтобы не оказаться спиной в направлении сноса, держать ноги сомкнутыми, слегка согнутыми в коленях и вынесенными вперед. Это трудно и всегда требует максимального внимания, хладнокровия, хорошей наземной подготовки и строгого выполнения всех перечисленных условий. Практика показала, что нужно много работать, чтобы добиться правильного во всех отношениях приземления, до автоматизма отработать каждое движение.

Хорошо помню наши тренировки перед прыжками в Вильнюсском авиаспортклубе. Наш первый учитель, бывший командир звена, мастер спорта Зиновий Михайлович Явич обращал особое внимание на приземление парашютистов.

Он говорил, что приземляться с боковым сносом или спиной нельзя. Купол, продолжая передвигаться по сносу, тянет за собой парашютиста, и тот, падая в неудобном положении, может получить травму. Если же спортсмен приземляется боком, то сила удара неравномерно распределяется на ноги.

Запомните: всегда встречайте землю лицом к ней, с сомкнутыми ногами. Когда колени и ступни ног сведены вместе — увеличивается устойчивость голеностопных суставов.

Легче удерживать ноги сомкнутыми, если хорошо сидишь в подвесной системе. Еще перед отделением от самолета рекомендуется глубже надвинуть круговую лямку на бедра, а после раскрытия купола поправить ее. Тогда круговая лямка сожмет ноги и тем самым поможет держать их вместе.

Одна из характерных ошибок начинающих спортсменов — разомкнутые ноги. В этом случае одна из них может попасть на неровное место (ямку, бугорок или другое препятствие). Значит, вся нагрузка достанется той ноге, которая первой коснется земли. То же самое может произойти, если одна ступня окажется выше другой.



Заслуженный мастер спорта Т. Воинова подходит к цели.
Фото В. Рубана

Итак, ноги вместе, полунапряжены, вынесены вперед. Угол выноса их зависит от скорости ветра. Чем сильнее ветер и чем больше скорость передвижения парашютиста по горизонту, тем больше надо выносить ноги вперед.

Нельзя вытягивать ноги навстречу земле или поджимать их, «плясать» при разворотах на лямках и т. д.

Все эти ошибки обычно происходят из-за недисциплинированности, небрежного отношения к правилам приземления, невыдержанности, а иногда — вследствие боязни приближающейся земли. Чтобы избежать ошибок и связанных с ними неприятностей, нужно много и упорно работать на земле.

Вот как проходили наши тренировки.

...Трехступенчатый трамплин. Прыжки с нижней его ступени, с метровой высоты:

— Держись за «воздух» (нужно поднять над головой руки и как бы держаться за лямки свободных концов подвесной системы, как на прыжке), ноги вместе! Пошел!

Внизу на песке отпечатки ступней. Десятки раз поднимаемся на ступеньку и снова:

— Пошел!

Явич проверяет каждое приземление: малейший зазор между ступнями и опять повторяем то же самое.

Потом ступенька выше — 1,5 м. У кого не получалось, тому Зиновий Михайлович вставлял щепочку или бумажку между носками ботинок. Во время прыжка нельзя потерять ее. А если потерял, все начинаешь сначала.

Труднее давалась нам двухметровая ступень.

Инструктор внимательно следил, чтобы мы приземлялись на полную ступню сведенных вместе ног, ни в коем случае не на носки, пятки или на одну ногу и т. д.

Хорошо освоив тот или иной элемент, начинали изучать следующий. Падение на бок полуперекатом с поднятыми вверх руками. Затем занятия на качелях с лебедкой (Банникова). Вначале тренировались в приземлении при вертикальном спуске, потом — при слабом и сильном раскачивании с применением разворотов на лямках по сносу. Кроме того, мы много времени проводили на спортивной площадке, занимаясь теми видами спорта, которые помогали развивать навыки, нужные парашютисту (волейбол, баскетбол, легкая атлетика, ручной мяч, ходьба с наклоном ступней внутрь и наружу, подтягивание).

Эта работа не прошла даром, навыки, приобретенные 12 лет назад, сохранились до сих пор. Мастера спорта Борис Шестерников, Пятрас Бруза и я продолжаем заниматься спортом, совершили каждый более тысячи прыжков и не получили ни одной травмы.

Взгляните на приземление заслуженного мастера спорта абсолютной чемпионки мира Татьяны Воиновой: ноги вместе, чуть вынесены вперед... так нужно приземляться и вам, наши юные друзья.

* * *

Занятия по приземлению проводятся с использованием специального трехступенчатого трамплина высотой 1, 1,5 и 2 м, оборудованного ямой с песком или опилками. Необходимо иметь плакаты с изображением правильно и неправильно приземляющихся парашютистов. Парашютистам во время занятий рекомендуется быть в полной форме для прыжка или в спортивном костюме и иметь обувь на низких каблуках.

Б. ВАСИНА,
мастер спорта

РОЗЫГРЫШ ПРИЗА ИМЕНИ Н. А. БАБАЕВА

На областных соревнованиях разыгрывался приз имени Н. А. Бабаева (Николай Алексеевич Бабаев был одним из организаторов советского авиамодельного спорта). Приз завоевала команда городского Дворца пионеров и школьников.

А. ГРИГОРЕНКО

Саратов

АЭРО СМЕСЬ

НОВЫЙ «ДЕЛЬФИН»

В Чехословакии на выставке «Аэрорали-69» демонстрировался новый двухместный учебный самолет «Л-39». Как сообщает газета «Руде Право», он обладает значительно лучшими летными качествами по сравнению с его предшественником «Л-29» — «Дельфином».

СЕМЕЙНАЯ ПРОФЕССИЯ

Тури Видерое, дочь одного из норвежских пионеров авиации, пошла по стопам отца. В течение восьми лет она водила гидросамолеты, а теперь стала пилотом на скандинавских пассажирских авиалиниях. В число их молодая норвежская летчица попала по конкурсу, в котором наряду с ней участвовали летчики-мужчины.

ПО ВОЛЕ ВЕТРА

...Над поселком Шафгре, вблизи Коломьера (Франция), пролетел странный предмет, похожий на огромный шар. Местные жители терялись в догадках: «Что это могло быть?» Когда же шар плавно опустился на поле, оказалось, что это была копия монгольфьера — аэростат из пластика объемом в 24 тысячи кубических метров, наполненный подогретым воздухом.

Аэронавты актеры Кристиан Дювалст и Оливье Кармс во время своего отпуска решили предпринять воздушное путешествие. Они вылетели на сооруженном ими монгольфьере из Ферже су Жуар и положились на волю ветра. Позднее, продолжая свою оригинальную воздушную экспедицию, любители летания еще несколько раз приземлялись в разных местах.

ШПИОН В РОЛИ ДИПЛОМАТА

Из Берна (Швейцария) выдворен за пределы этой страны военный атташе израильского посольства полковник Цви Аллон, изобличенный в шпионаже.

Незадачливый дипломат причастен также к скандалу, в котором ведущую роль играл швейцарский инженер Фрауенкнехт, служащий компании «Зульцер», выпускавшей по лицензии самолеты «Мираж». Как выяснилось, он передал израильской разведке секретные материалы о французском истребителе и в течение года продал через посредство Цви Аллона секретные документы и чертежи этой машины на сумму более миллиона франков.

Секретные документы переправлялись в Израиль через ФРГ.

ЛЕТАЮЩИЙ МАНЕКЕН

Изобретатель Генри Коанде (США) сконструировал летательный аппарат. Он состоит из двух небольших турбореактивных двигателей, которые, будучи укрепленными на плечах человека, позволяют ему совершать полет со скоростью до 80 км в час.

На ньюйоркской выставке в минувшем году при испытаниях аппарата Коанде демонстрировался полет манекена ростом со взрослого человека.

ВЗРЫВ РАКЕТЫ

На американской авиабазе в Битбурге (ФРГ) из самолета «фантом» свалилась и разорвалась на земле ракета «воздух-воздух».

Это произошло на расстоянии всего около полкилометра от города, и лишь случайно его жители избежали смертельной опасности. Жертвой взрыва оказался лишь один унтер-офицер из персонала аэродрома.



Первый снег... Первые прыжки.

Фото Р. Силина

В Авиационной спортивной комиссии

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила в качестве всесоюзных рекордов достижения авиационных спортсменов:

По вертолетному спорту

Высоту полета 2255 м с грузом 35 000 кг, достигнутую мастером спорта СССР международного класса В. Колошенко (г. Москва) 6 августа 1969 г. на вертолете В-12 (вертолеты весом более 4500 кг). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Высоту полета 2255 м с грузом 40 000 кг, достигнутую мастером спорта СССР международного класса В. Колошенко (г. Москва) 6 августа 1969 г. на вертолете В-12 (вертолеты весом более 4500 кг). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Максимальный груз 40 204,5 кг, поднятый на высоту 2000 м на вертолете В-12 (вертолеты весом более 4500 кг) мастером спорта СССР международного класса В. Колошенко (г. Москва) 6 августа 1969 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший ему же, превышен на 9174,5 кг.

Дальность полета по прямой для женщин 2232,218 км, достигнутую мастером спорта И. Копец (Москва) 15 августа 1969 г. на вертолете Ми-8. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Т. Ларионой, превышен на 993,019 км.

По планерному спорту

Скорость полета 74,682 км/час по замкнутому 500-километровому маршруту, достигнутую мастером спорта СССР международного класса М. Африкановой (г. Жуковский) 8 июля 1969 г. на одноместном планере А-15. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Л. Коровиной, превышен на 12,152 км/час.

Материалы о достижении В. Колошенко и И. Копец направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

САМОЛЕТЫ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Р-5 ССС

Созданный в 1928 году самолет Р-5 по своим летно-техническим качествам был одним из лучших в мире разведчиков. Но со временем к машинам этого класса требования возросли. Это заставило конструкторов искать пути повышения его скорости, потолка, огневой мощи. При этом модификация не должна была нарушить хорошо налаженное массовое производство. Следовательно, улучшения аэродинамики надо было добиться без серьезных изменений конструкции самолета.

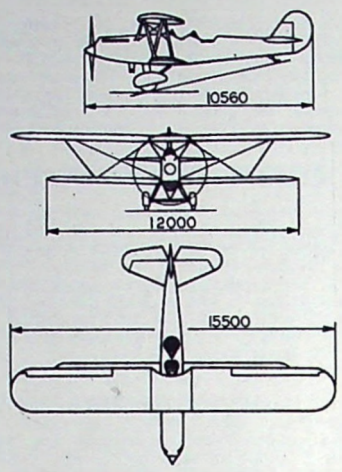
Решая эту задачу, инженеры ограничились постановкой форсированного мотора — М-17Ф, обтекателей на колеса и зализов в узлах крепления стоек и подкосов, улучшением общей отделки. Кроме того, резиновые пластинчатые амортизаторы в стойках шасси заменили масляно-воздушными. Два пулемета, а на варианте штурмовика четыре ШКАС, повысили огневую мощь разведчика.



Самолет П-5ССС.

Модернизированный вариант получил название Р-5 ССС (скоростной, скороподъемный, скорострельный). Его полетный вес — 3289 кг; скорость максимальная у земли — 213 км/час, при пользовании высотным корректором 240 км/час, потолок — 6640 м.

Самолет Р-5 ССС строился серийно. Он использовался как разведчик, легкий бомбардировщик и штурмовик. Для перевозок почты и грузов выпускался вариант П-5 ССС, ничем принципиально от основного не отличавшийся.



Проекции самолета Р-5ССС.

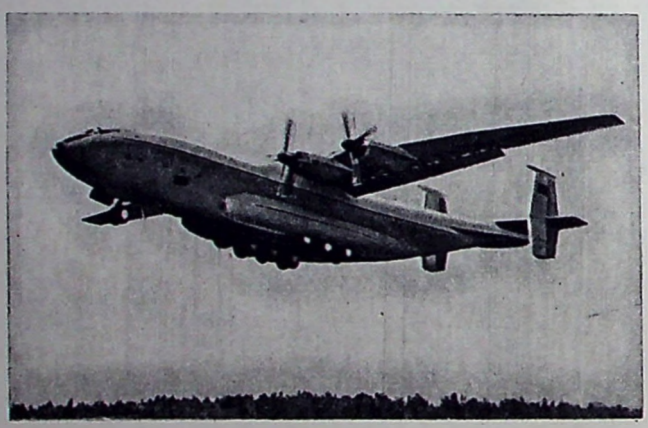
Ан-22

В феврале 1965 года совершил первый полет самый крупный в мире транспортный самолет, получивший название Ан-22. Этот моноплан-гигант, предназначенный для перевозки крупногабаритных грузов общим весом до 80 тонн, создан коллективом, возглавляемым О. К. Антоновым.

Главное назначение самолета определило его схему и конструктивные особенности. Он имеет огромный фюзеляж, мощное 12-колесное основное шасси. Длина его грузовой кабины — 33 м, ширина — 4,4 м, высота — 4,5 м. Самолет оборудован необходимыми погрузочно-разгрузочными устройствами. Высокое расположение крыла позволило максимально опустить пол грузовой кабины и тем самым облегчить размещение и перевозку крупногабаритных грузов. Автобусы, бульдозеры, грузовые автомашины могут сами въезжать в кабину по трапу, которым служит подвижная задняя часть фюзеляжа.

При проектировании Ан-22 конструкторы предусмотрели возможность использования самолета и в пассажирском варианте. Очень скоро самолет-гигант приобрел мировую известность.

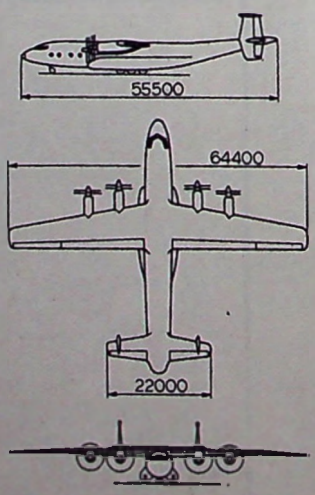
Летом 1965 года Ан-22 демонстрировался на Международной авиационной выставке в Париже и был одной из главных достопримечательностей всей выставки. Самолет произвел большое впечатление на посетителей.



Самолет Ан-22

Несмотря на огромные размеры, Ан-22 показал высокие летно-технические данные. С четырьмя турбовинтовыми двигателями конструкции Н. Д. Кузнецова, мощностью по 15 тыс. э. л. с., самолет на испытаниях развил максимальную скорость 740 км/час. Его дальность полета до 10 тыс. километров.

Даже при полном взлетном весе, достигающем 250 тонн, разбег Ан-22 не превышает 1300 м. Этому способствует обдувка винтами значительных участков крыла, а также эффективность закрылков. Пробег же машины после посадки всего 800 м. Сокращению длины пробега способствуют двухщелевые закрылки, воздушные тормоза и реверсивное действие винтов. Примененная на самолете система регулирования давления воздуха в пневматиках шасси от 5 до 2,5 атмосфер позволяет эксплуатировать эту гигантскую машину не только на аэродромах, имеющих бетонированные взлетно-посадочные полосы, но и на обычных грунтовых аэродромах.



Проекции самолета Ан-22.

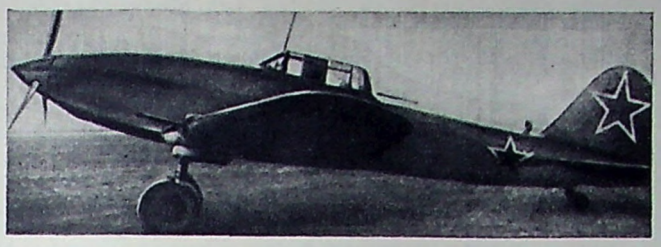
В таблице мировых авиационных рекордов, утвержденных Международной авиационной федерацией (ФАИ) по состоянию на 1 января 1969 года есть две строчки, состоящие из сплошных цифр. Наш самолет-гигант Ан-22 имеет прямое отношение к этим строкам. Это на нем экипаж, возглавляемый заслуженным летчиком-испытателем И. Давыдовым в одном полете 26 октября 1967 года установил сразу 15 мировых рекордов по классу самолетов с турбовинтовыми двигателями. В этот день в огромную кабину Ан-22 было погружено свыше 100 тонн коммерческого груза. С этим колоссальным весом самолет набрал 7848 метров высоты и сразу перекрыл предыдущие рекорды подъема на высоту коммерческого груза в 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 и 100 тонн.

Хорошие эксплуатационные качества, достаточно высокая скорость и огромная грузоподъемность Ан-22 позволяют использовать этот самолет для выполнения очень многих задач, связанных с необходимостью быстрой переброски тяжелых грузов на большие расстояния.

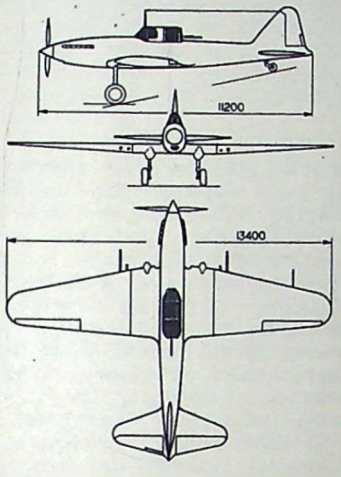
Текст и схемы авиаконструктора В. В. Шаврова.

Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 1—12 за 1967 год, № 1—12 за 1968 год, № 1, 3, 5, 7, 9, 11 за 1969 год.

Ил-10



Самолет Ил-10.



Проекции самолета Ил-10.

В конце 1944 года авиационные части начали получать новый самолет-штурмовик Ил-10, созданный коллективом конструкторского бюро, возглавляемого С. В. Ильюшиным. Этот самолет был прямым развитием знаменитого Ил-2.

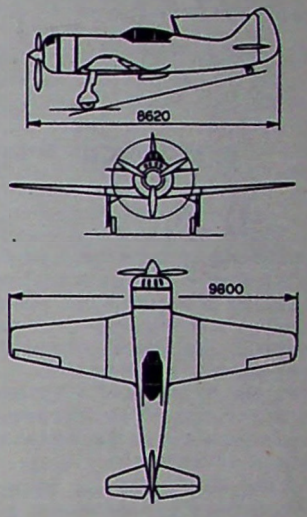
Как и «старший брат», штурмовик Ил-10 представлял собой бронированный моноплан. Размах крыла и длина самолета были несколько меньше, чем у Ил-2, но вооружение он имел значительно более мощное. Учитывая опыт боев, конструкторы поставили на штурмовик четыре пушки, вначале — калибра 20 мм, затем калибра 23 мм. Кроме этого, Ил-10 брал под крыло восемь реактивных снарядов, а в бомбоотсеках центроплана и на внешней подвеске мог нести до 600 кг бомб различного калибра. При весе пустого самолета в 4680 кг его максимальный взлетный вес доходил до 6500 кг.

Для нового самолета конструкторы избрали более скоростной профиль крыла. Его площадь стала равна 30 м². Были внесены изменения и в конструкцию шасси. На Ил-10 они убирались по потоку назад, затем поворачивались и полностью прятались в крыло. Хвостовое колесо убиралось в фюзеляж. Благодаря этим и некоторым другим улучшениям аэродинамики максимальная скорость Ил-10 с мотором АМ-42 мощностью в 1750/2000 л. с. достигла у земли 507 км/час — на 120 километров больше, чем у Ил-2, а на наивыгоднейшей высоте в 2800 м Ил-10 развивал скорость до 550 км/час. Эту высоту он набирал менее чем за 5 мин. Помимо основного варианта, конструкторы создали улучшенный тип — Ил-10М с еще более мощным вооружением и учебно-тренировочный УИл-10 (Ил-10У).

Ла-9



Истребитель Ла-9.



Проекции истребителя Ла-9.

Летом 1946 года начались испытания нового истребителя Ла-9, созданного конструкторским коллективом, возглавляемым С. А. Лавочкиным. По внешнему виду Ла-9 был очень похож на своего предшественника — самолет Ла-7. Лишь крыло площадью 17,7 м², было не эллиптических очертаний, а срезанное.

Замена дерева в обшивке крыла и фюзеляжа металлом дала заметное снижение веса конструкции самолета. Поэтому и при более мощном вооружении (четыре пушки калибра 23 мм) и баках увеличенного размера пустой Ла-9 весил лишь немного больше Ла-7. Дальность же полета возросла до 1735 километров. Некоторое улучшение аэродинамики позволило при том же, что и на Ла-7, двигателе АШ-82ФН взлетной мощностью 1850 л. с. достичь скорости в 690 км/час. Потолок самолета поднялся до 10 800 м.

Через год конструкторский коллектив разработал и проверил в полетах некоторые меры для дальнейшего повышения максимальной скорости Ла-9. На самолете дополнительно к основному поршневому мотору под крыло подвешивались малогабаритные прямоточные воздушнореактивные двигатели (ПВРД). Они давали прирост скорости в 107—127 км/час. В нерабочем же состоянии, до запуска, они «съедали» у самолета до 60 км/час.

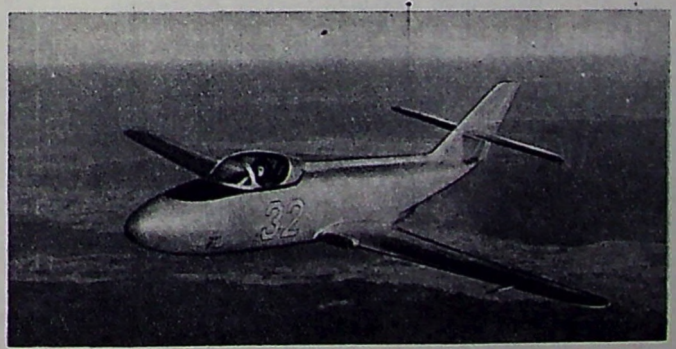
Истребитель сопровождения Ла-9, как и его развитие — самолет Ла-11, был как бы венцом поршневых истребителей. В их вооружении, летных и эксплуатационных качествах был учтен богатейший боевой опыт нашей авиации.

Як-32

В 1960 году семья советских спортивных машин пополнилась новым двухместным самолетом Як-30. Он был создан коллективом, возглавляемым А. С. Яковлевым. От других спортивно-тренировочных машин Як-30, помимо своей схемы, отличался тем, что он имел не поршневой, а легкий турбореактивный двигатель.

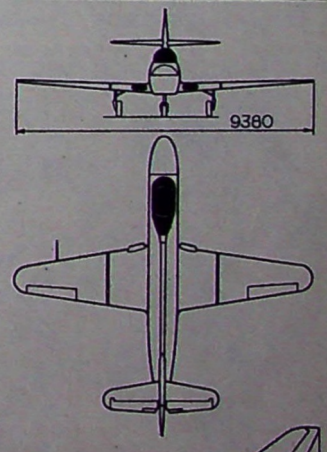
Вскоре конструкторы создали одноместный вариант этого спортивно-тренировочного самолета, получивший название Як-32. Их назначение — помочь летчикам, прошедшим обучение на машинах с поршневым мотором, в частности на Як-18, перейти на современные реактивные самолеты.

По своей схеме Як-32 — моноплан с низкорасположенным нестреловидным крылом, площадью 14,30 м². По геометрическим размерам и силовой установке он не отличается от своего предшественника. Его полетный вес — 1930 кг, вес конструкции — 1435 кг.



Самолет Як-32.

Во время летных испытаний Як-32 показал максимальную скорость 700 км/час, посадочную — 140 км/час, потолок — 14 тыс. м. В зависимости от нагрузки продолжительность полета достигала 2 час. 45 мин. Положительным качеством самолета является возможность его эксплуатации на обычных грунтовых аэродромах. На воздушном параде в 1961 году летчики, демонстрировавшие Як-32 москвичам, выполнили на нем все фигуры высшего пилотажа.



Проекции самолета Як-32.

ДОРОГАМИ ВОЗДУШНОГО ДЕСАНТА

В 1942 году по решению Ставки Верховного Главнокомандования в тылу Вяземско-Юхновской группировки врага был высажен советский воздушный десант в составе 4-го воздушнодесантного корпуса. В нем насчитывалось более 10 тысяч парашютистов.

В течение пяти месяцев, ведя бои во вражеском тылу, на временно оккупированной территории Смоленской области, гвардейцы-десантники показали безграничную преданность нашей Родине, советскому народу, Коммунистической партии.

Дерзость и смелость в атаках, упорство и мужество в обороне были отличительными чертами воинов. Советское правительство высоко оценило боевые подвиги десантников, наградив орденами и медалями более двух тысяч солдат, сержантов и офицеров.

Документальная повесть А. И. Лукашенко «Дорогами воздушного десанта», отрывок из которой публикуется в нашем журнале, посвящена героическим действиям 4-го воздушнодесантного корпуса.

Автор — смоленский журналист в ходе работы над повестью разыскал многих бывших десантников, проследил их боевой и жизненный путь вплоть до наших дней. Рассказ о воинах крылатой пехоты сочетается с показом патриотических подвигов советских людей, находившихся на временно оккупированной территории.

А. ЛУКАШЕНКО

I. В ПОИСКЕ И БОЮ

...Прошли сутки после высадки батальона Карнаухова, а в штабе корпуса от него не было принято ни одной шифровки. Командир корпуса генерал-майор Левашов (он вскоре погиб при перелете линии фронта) поручил офицеру разведки старшему лейтенанту А. Аксенову на самолете По-2, который повел летчик Николай Седов, разведать место нахождения десантников и установить с ними связь.

Двадцать восьмого января Аксенов и Седов, на малой высоте перелетев линию фронта, начали поиски. Однако из-за сильного снегопада, закрывшего весь горизонт, им не удалось обнаружить десантников. Разведчики приземлились в районе Юхнова. Встретив здесь наших кавалеристов, уточнили обстановку и ранним утром следующего дня взяли курс на Издешково.

Первую посадку совершили у деревни Путьково. Враг был совсем близко, и местные жители просили не задерживаться здесь, указав наиболее безопасный маршрут к предполагаемому району действий батальона. Он лежал в сторону Воронцово. Около пяти часов вечера Седов приземлил По-2 на краю деревни.

Весть о советском самолете быстро разнеслась по округе. Десантники из ближних лесов стали стягиваться в деревню. Подошли вместе со своими группами младший лейтенант Чалов и лейтенант Мальцев. Позднее прибыла группа лейтенанта Игнатьева.

Офицер-коммунист Аксенов остался у десантников. Посоветовавшись с командирами, он тут же создал объединенный отряд из сорока пяти человек, разбитый на три группы. Их возглавили офицеры Чалов, Игнатьев и Мальцев. Отряд расквартировали по домам колхозников.

Утром следующего дня связной доложил Аксенову, что из деревни Болдырево движется немецкий обоз. Решено было использовать силы двух групп. Первая должна была пропустить обоз и нанести удар с тыла, вторая — обрушить огонь на головную часть колонны.

План осуществился. Обоз и с ним более сорока гитлеровцев удалось уничтожить за несколько минут. Один гитлеровский офицер был взят в плен. Не успели его допросить, как разведчик Василий Девятов вновь доложил о приближении большой группы фашистов.

С вечера в глубоком снегу предусмотрительно были вырыты траншеи. И вот здесь, быстро заняв оборону, парашютисты приготовились отбивать атаку. Через несколько минут завязался бой. Наши воины выстояли, несмотря на превосходящие силы противника, и уничтожили около двухсот оккупантов.

Под вечер десантникам, среди которых было немало раненых, пришлось снова взяться за оружие. Со стороны Издешково-Морозово на Воронцово двинулись большие силы эсесовцев. И снова парашютисты одержали верх.

К ночи пришли разведчики, сообщившие, что командир бригады Онуфриев и комиссар Распопов срочно вызывают Аксенова в штаб бригады. Вместе с разведчиками явилось пополнение — 65 десантников. Им все были очень рады. Еще бы! Теперь будет настоящий отряд, а не горстка людей, отрезанных фашистами от внешнего мира.

В последующие дни отряд начал расширять радиус своего действия. Уже в ночь на третье февраля группа десантников подорвала на перегоне Митино-Издешково железнодорожное полотно. Под откос полетел вражеский эшелон. Это — один из многих подобных актов.

По свидетельству командующего охранными войсками гитлеровского генерала фон Шенкендорфа, диверсии в зоне группы «Центр» приняли «угрожающий характер». С февраля по июль 1942 года воинские части, а также партизаны в этом тыловом районе подорвали на минах 200 паровозов, что составляло ежемесячную продукцию паровозостроительной промышленности Германии.

Третьего февраля десантники отбивали атаки гитлеровцев. Все жители деревни Воронцово непосредственно участвовали в боях, подносили боеприпасы, ухаживали за ранеными.

Бок о бок с десантниками сражались и самые юные жители деревни Воронцово. Пионеры Андрюша Романов и Витя Иконников, придя к старшему лейтенанту Аксенову, сказали:



Вспоминая минувшие дни. Бывшие десантники А. Аксенов (второй справа) и подполковник запаса А. Савченко со старожилами села Воронцово. Справа — курсант Рязанского воздушнодесантного училища В. Довыденко.
Фото автора

— Мы тоже хотим бить фрицев. Дайте нам оружие...

Позже смелые мальчуганы стали настоящими разведчиками. Они ходили в немецкие гарнизоны, не раз рискуя жизнью, и всегда приносили ценные сведения.

Анастасия Ананьева — бывшая одноклассница Андрюши Романова рассказывает:

— Однажды я встретилась с Андрюшей и Витей в Издешково. Они только что возвратились с задания. Помню, пришли мальчики к десантникам в дом Федоры Сергеевны Елисеевой. Без шапок, без рукавиц. Замерзли так, что даже пальцев не могли согнуть. Больше я не видела юных смельчаков. Позднее узнала, что Андрюша погиб в разведке за Днепром, близ деревни Селецкое.

Не довелось потом видеть ребят и Аксенову. Только в сорок четвертом ему стало известно, что они пали смертью храбрых. Офицер обратился в Президиум Верховного Совета СССР с просьбой отметить смоленских патриотов. Андрюша Романов и Витя Иконников за мужество и отвагу были посмертно награждены орденами Отечественной войны II степени.

Автор этих строк не раз встречался с А. П. Аксеновым — этим удивительно подвижным не по годам человеком. Виделись в Воронцово, Рязани, где теперь живет Александр Петрович, были в памятных местах Угранского района. Здесь он участвовал в боях с врагом до выхода корпуса на Большую землю.

Много фронтовых дорог исходил бывалый воин, много преодолел и небесных троп. Мастер спорта, бесстрашный парашютист подполковник запаса Аксенов совершил более 1300 прыжков с парашютом!

II. ПЕТР ТЕРЕЩЕНКО

Если бы вы попросили назвать наиболее отличившихся и опытных десантников 214-й бригады, то в числе их непременно услышали бы имя командира роты старшего лейтенанта Петра Васильевича Терещенко. Мечтая стать летчиком, он в 1934 году поступил в Витебский аэроклуб Осоавиахима. В дальнейшем Терещенко стал одним из первых армейских парашютистов-десантников. В 1936 году он принимал участие в воздушном параде в Минске.

В войну Петр Васильевич вступил уже обстрелянным воином, прошедшим фронтовые дороги во время военных действий против белофиннов. На родной белорусской земле, неподалеку от Пуховичей, началась для него Великая Отечественная война.

Заслуженный мастер спорта Василий Григорьевич Романюк в своей книге «Заметки парашютиста-испытателя» писал, что в новой части, куда он был назначен, ему довелось познакомиться с Петром Васильевичем Терещенко, который одним из первых командиров-парашютистов десантировался и воевал в тылу врага.

...В те дни наши войска вели тяжелые бои за Ярцево. 22 августа 1941 года Терещенко получил задание высадиться с группой воздушных пехотинцев в районе Духовщины и взорвать два моста на дорогах, по которым резервы противника подходили к фронту. После выполнения задания воины должны были возвратиться к своим, действуя по обстановке.



П. Терещенко.
Фото Б. Антонова

...Безлунная августовская ночь. Четыре корабля, в которых разместились десантники роты Терещенко, на высоте двух с половиной тысяч метров пересекли линию фронта. У бортов самолетов то и дело вспыхивали багровые разрывы зенитных снарядов, и летчики, выполняя противозенитный маневр, искусно уклонялись от них. Но вот обстрел прекратился. Десантники над заданным районом.

Терещенко прыгнул последним. Приземлившись на опушке леса, он призывно мигнул несколько раз красным глазком электрического фонарика. Один за другим стали подходить бойцы.

— Становись, — негромко скомандовал Терещенко, — командирам проверить личный состав и доложить.

Все люди оказались налицо. Не теряя времени, командир разделил отряд на две группы. Одну группу должен был вести он сам, другую — старшина Прохоренко. Мосты, которые предстояло взорвать, находились на расстоянии четырех километров один от другого. Взрывы должны произойти одновременно, ровно в 4 часа утра. Сбор групп Терещенко назначил в лесу в шести километрах от мостов. Прохоренко с бойцами двинулся в путь первым, ему предстояло идти дольше. Через некоторое время повел свою группу и Терещенко. Вот и шоссе, река и через нее мост. На обоих концах моста смутно виднелись фигуры часовых. При десантниках произошла смена часовых. Это хорошо: до следующей смены далеко и можно действовать спокойно.

Парашютисты незаметно подкрались к ближайшему часовому. Фашист, поеживаясь от ночной свежести, негромко покашливал. Вдруг под ногой одного из парашютистов хрустнула сухая ветка. Часовой оглянулся, но... сильные руки зажали ему рот, тускло сверкнула сталь кинжала.

На место часового встал один из парашютистов. Все это произошло столь быстро, что другой часовой, стоявший на противоположном конце моста, ничего не заметил.

Десантники подвязали тол к сваям моста. Работали сноровисто, не нарушая тишины ночи. Взрыв подготовлен. Вспыхнула спичка, и маленький огонек побежал по бикфордову шнуру. Парашютист, «охранявший мост», короткой очередью сразил часового на другом конце моста. Уже не таясь, десантники бросились к лесу и, добежав до первых деревьев, припали к земле.

Терещенко, прижавшись лицом к росистой траве, отсчитывал секунды. Ему казалось, что прошло очень много времени, прежде чем тяжелый взрыв потряс воздух. Мост был разрушен. Петр Васильевич посмотрел на часы — ровно 4 часа утра. Десантники отправились к месту сбора и через несколько минут увидели в небе отблеск взрыва и услышали заглушенный расстоянием грохот: группа Прохоренко подорвала второй мост.

Обе группы встретились в условленном месте. Уже рассвело. Выполнив боевое задание, воздушные пехотинцы стали пробираться к своим. Но это оказалось нелегким делом. Только через полтора месяца они смогли перейти линию фронта, пройдя по тылам врага 180 километров. По дороге парашютисты перерезали провода, уничтожали автомашины противника, вели бои с гитлеровцами, а однажды рассеяли и истребили в лесу маршевую колонну численностью около 150 человек.

— Во время рейда по тылам противника между деревнями Устье и Подвязье, — вспоминает Петр Васильевич, — мы встретились с разведкой генерала Доватора. Потом направились на Вязьму, где получили продукты, и снова двинулись в путь. В Сухиничах военный комендант направил нас к Юхнову, где размещалась наша часть. Как сейчас помню бензовозы, на которых добирались до леса, и встречу с друзьями...

И вот впервые (за несколько месяцев!) — три дня отдыха. Правда, бойцам группы Терещенко не пришлось отдыхать. Они по много раз в день выступали перед личным составом, рассказывая о десантировании в тыл, о фашистских зверствах и издевательствах над мирным населением.

Прошло немного времени, и Терещенко вместе со своей ротой снова оказался в тылу врага на смоленской земле. Он участвовал во многих боях и был награжден орденом Красного Знамени.

Так сражался за Родину ветеран воздушнодесантных войск мастер спорта полковник коммунист Терещенко.

Смоленск



Вид сбоку.



Вид спереди.

В помощь участнику Спартакиады

Ан-8

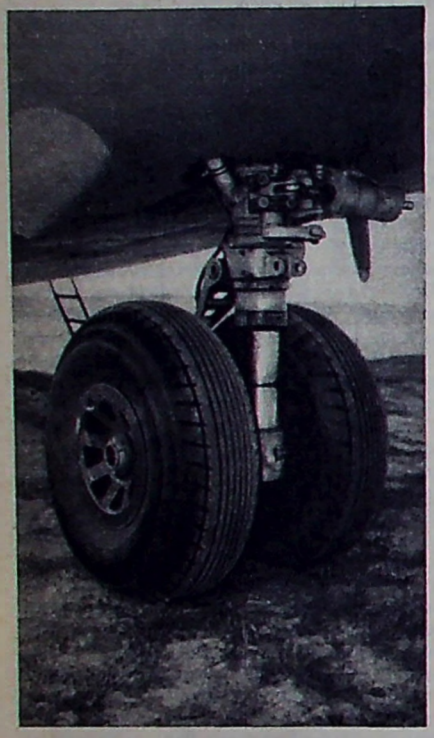
ПОСТРОЙ МОДЕЛЬ — КОПИЮ САМОЛЕТА

Ан-8 — транспортный самолет, созданный коллективом под руководством Генерального конструктора О. К. Антонова. Ан-8 — один из первых турбовинтовых самолетов советской транспортной авиации. Он отличается большими размерами грузовой кабины с люком, расположенным в хвостовой части и предназначенным для погрузки крупногабаритных грузов. Для этих целей установлено специальное погрузочно-разгрузочное оборудование.

У самолета — высокие взлетно-посадочные качества и высокопроходимое шасси. Это дает возможность эксплуатировать его на аэродромах с различными категориями грунтов.

Основные технические данные: длина самолета — 30,74 м; размах крыла — 37,0 м; высота на стоянке — 10,045 м; размах центроплана — 3,6 м; площадь крыла — 117,2 м²; 2 двигателя АИ-20Д; длина разбега — 700 м; длина пробега — 450 м; максимальный взлетный вес — 38 000 кг; практический потолок при взлетном весе 38 000 кг — 9600 м.

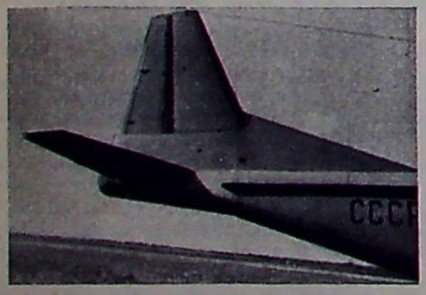
Б. СОЛОМЯНЫЙ,
А. ПОТАМОШНЕВ



Шасси носовое.



Шасси основное.



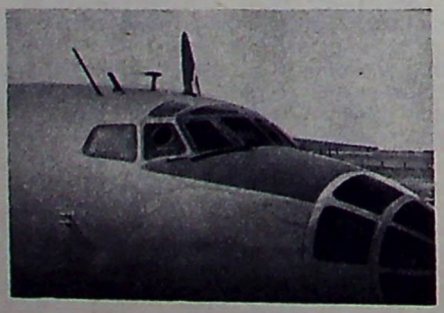
Хвостовая часть самолета.



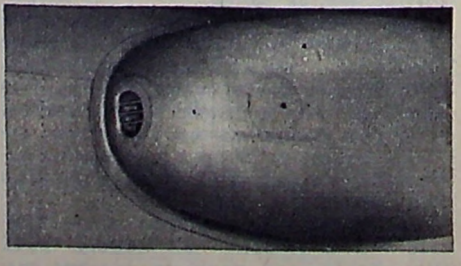
Вид на выхлопную трубу и винтомоторную установку снизу.



Вид на винтомоторную установку и правый борт.

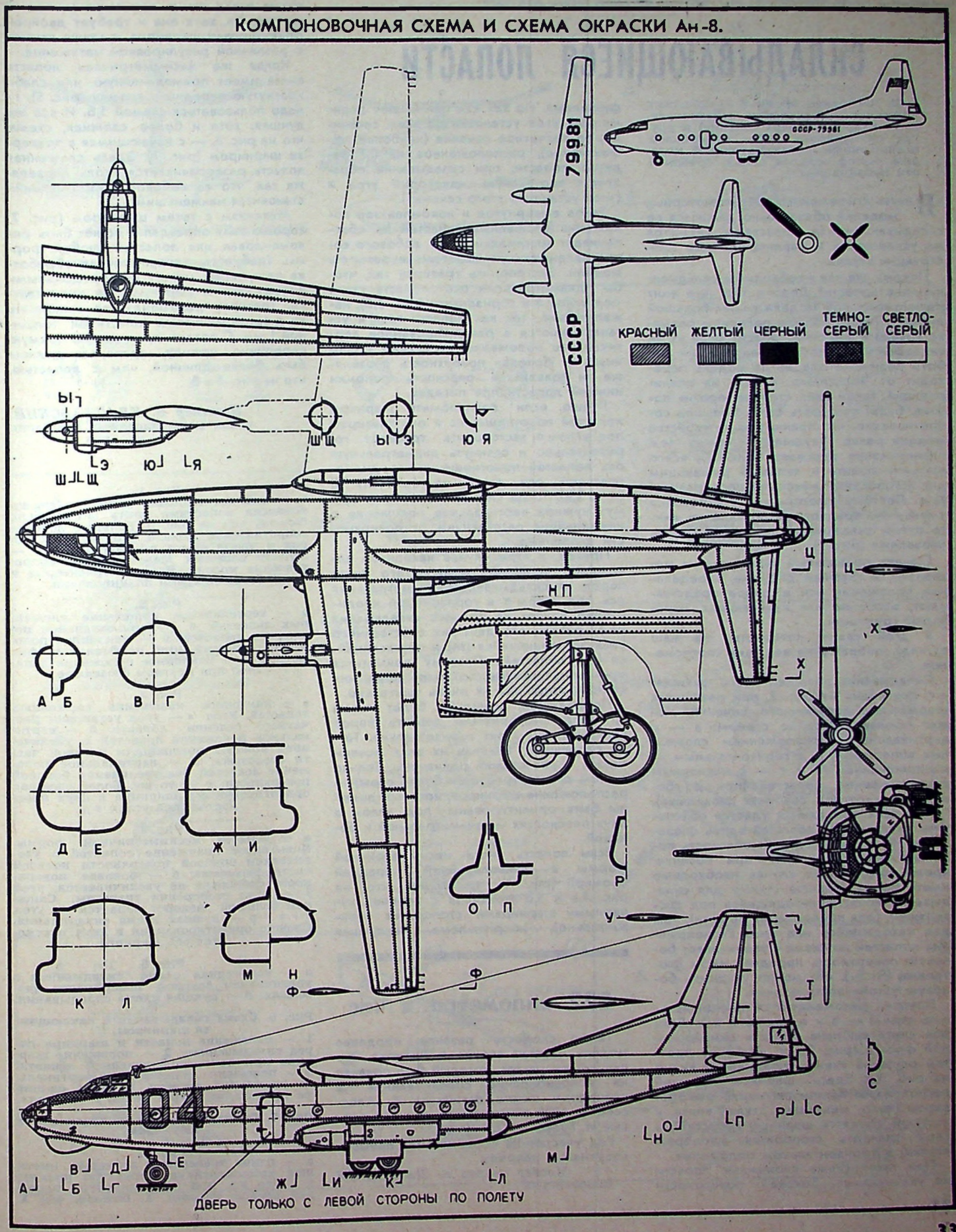


Фонарь пилота и штурмана.



Обтекатель шасси и заборник воздуха.

КОМПОНОВОЧНАЯ СХЕМА И СХЕМА ОКРАСКИ Ан-8.



По страницам зарубежных авиамодельных журналов

СКЛАДЫВАЮЩИЕСЯ ЛОПАСТИ

За последнее время в зарубежных журналах «Моделарж» (Чехословакия), «Авромоделлер» (Англия) и других опубликован ряд материалов, посвященных резиномоторным моделям. Автор задался целью обобщить эти публикации.

Винты современных резиномоторных моделей обязательно делаются со складывающимися лопастями, несмотря на усложнение и увеличение веса конструкции втулки.

Почему же так необходимы складывающиеся лопасти? Дело в том, что винт резиномоторной модели имеет большой диаметр (часто больше половины размаха крыла) и широкие лопасти. Если их не складывать, то после прекращения работы резиномотора, когда модель переходит от моторного полета на планирующий, такой винт, стоящий против потока, будет создавать столь большое сопротивление, что планирующие свойства модели резко ухудшатся. Между тем планирование занимает более $^2/_3$ всего времени полета и является решающим для достижения максимального результата. Поэтому спортсмены и стремятся уменьшить вредное сопротивление винта путем складывания лопастей вдоль фюзеляжа (рис. 1).

Однако правильный выбор схемы механизма и главным образом определение положения оси шарнира представляют, особенно для начинающих, некоторые трудности.

В этой связи интересны, на наш взгляд, соображения ведущих спортсменов.

Складывание лопастей вдоль фюзеляжа, как видно из рис. 2, при различных формах его поперечного сечения, может производиться по схемам: а — с вертикальным расположением сложенных лопастей; б — с горизонтальным их расположением, в и г — с наклонным расположением лопастей (при ромбовидном и круглом сечениях фюзеляжа).

При всех этих схемах удается обеспечить складывание лопастей вдоль фюзеляжа. Но схема б создает опасность поломки нижних лопастей при посадке, кроме того, в этом случае необходимо иметь более сильную стяжку для складывания лопасти, находящейся под фюзеляжем (для преодоления ее веса), чем для находящейся над ним. Расположение лопастей по схеме г увеличивает боковую поверхность передней части фюзеляжа ($S<S_1$), что может ухудшить боковую устойчивость модели.

Поэтому рекомендуются принципиальные схемы — а и в, но не б и г. Если для винта выбрана лопасть симметричной формы (рис. 3), то наиболее простое решение схемы складывания видно из рис. 3,а. Здесь шарниры лопастей расположены перпендикулярно оси траверзы (часть механизма втулки винта, к которой крепятся шарниры лопастей), а сама траверза стопорится (стопором втулки) в горизонтальном положении.

При такой схеме сложенные лопасти не увеличивают боковой поверхности фюзеляжа. Но так как они имеют переменный угол установки по всем сечениям, то расчетное сечение (наиболее эффективное), расположенное на 0,7 радиуса лопасти, при складывании образует с вертикалью некоторый угол α (угол установки этого сечения).

Такое вывернутое и некомпактное положение сложенных лопастей не обеспечивает минимального их лобового сопротивления и ухудшает маневренность модели. Застопорить траверзу так, чтобы диаметральная ось лопасти стала под углом α к горизонтали (рис. 3,б), нежелательно, так как лопасти хотя и устанавливаются в рекомендованное вертикальное положение, но сильно увеличивается боковая поверхность фюзеляжа и появляется опасность поломки нижней лопасти при посадке.

Лучше, если расположить шарниры лопастей по отношению к оси траверзы под углом α, застопорить траверзу горизонтально и сдвинуть диаметральную ось лопастей по отношению к диаметральной оси винта на величину Е (рис. 3,в). Тогда сложенные лопасти займут нужное вертикальное положение с наименьшим расстоянием от поверхности фюзеляжа.

Правда, в этом случае наклонное положение лопастей развернутого винта перед их складыванием (диаметральная ось под углом α к горизонтали) неодинаково влияет на процесс складывания из-за различного действия собственного веса подымающейся (М) и опускающейся (Д) лопастей. Поэтому приходится применять разные по силе натяжения стяжки, подбирая их очень тщательно.

Подходящей, пожалуй, будет схема 3,г, когда развернутые лопасти перед складыванием стоят горизонтально. Тогда различное влияние их веса исключается и обе стяжки одинаковы. Только в этом случае требуется более сложное расположение шарниров, которые должны быть ориентированы под углом в двух плоскостях — диаметральной и боковой.

Если лопасть винта несимметричной формы с криволинейной передней кромкой (рис. 4), то схема, что на рис. 4,а и 4,б (траверза с перпендикулярными шарнирами стопорится горизонтально), неприемлема. Наилучшая схема складывания для таких лопастей на рис. 4,в, хотя она и требует двойной ориентировки шарниров, а также стяжек с различной регулировкой натяжения.

Когда же несимметричная лопасть винта имеет прямолинейную или слабо изогнутую переднюю кромку (рис. 5), то надо пользоваться схемой 5,б. И все же лучшая, хотя и более сложная, схема, что на рис. 6, — с качающимся в траверзе шарниром (рис. 7). Здесь сложенная лопасть разворачивается вдоль фюзеляжа так, что ее лобовое сопротивление становится наименьшим.

Механизм с таким шарниром (рис. 7) хорошо себя оправдал и может быть рекомендован для лопастей любой формы. Требуется, однако, точная обработка паза, люфт между его продольными плоскостями и шарниром не допускается. Траверзу рекомендуется выполнять из дюралюминиевых пластинок толщиной 1 мм. С лопастью, имеющей прямую переднюю кромку, траверза должна быть более длинной, чем с лопастью, что на рис. 4 и 8.

Инженер В. КРАСЛАВСКИЙ,
судья международной категории

Рис. 1.
а — лобовая площадь модели с несложенными лопастями винта значительно больше, чем на рис. б. Большое лобовое сопротивление модели. Крутая траектория и малое время планирования; б — лопасти сложены. Малое лобовое сопротивление модели. Пологая траектория и большое время планирования.

Рис. 2.
а — вертикальное положение сложенных лопастей; б — горизонтальное положение лопастей; в — наклонное положение лопастей при ромбовидном фюзеляже; г — наклонное положение лопастей при круглом фюзеляже.

Рис. 3.
а — наклонное положение сложенных лопастей. Угол α — угол установки расчетного сечения лопасти; б — вертикальное положение лопастей с увеличением боковой поверхности носовой части фюзеляжа; в — вертикальное положение лопастей без увеличения боковой поверхности; г — то же. Более сложная ориентировка оси шарнира в двух плоскостях, под углом $\alpha/_2$.

Рис. 4.
а — лопасти несимметричной формы. Невыгодное положение лопастей с увеличением боковой поверхности носовой части фюзеляжа; б — боковая поверхность фюзеляжа не увеличивается, угол β — угол стопорения траверзы. Слишком большой разворот лопастей на угол $\beta+\alpha$; в — лучшая схема складывания. Сложно ориентированная в двух плоскостях ось шарнира.

Рис. 5.
а — невыгодная схема складывания с увеличением боковой поверхности фюзеляжа; б — лучшая схема складывания.

Рис. 6. **Схема складывания с качающимся шарниром.**
1 — положение лопасти и шарнира перед складыванием; 2 — положение шарнира при наклонно сложенной лопасти; 3 — положение шарнира при вертикально сложенной лопасти. Качание шарнира происходит вокруг точки Р на угол α.

Рис. 7. Схема траверзы с качающимся шарниром.

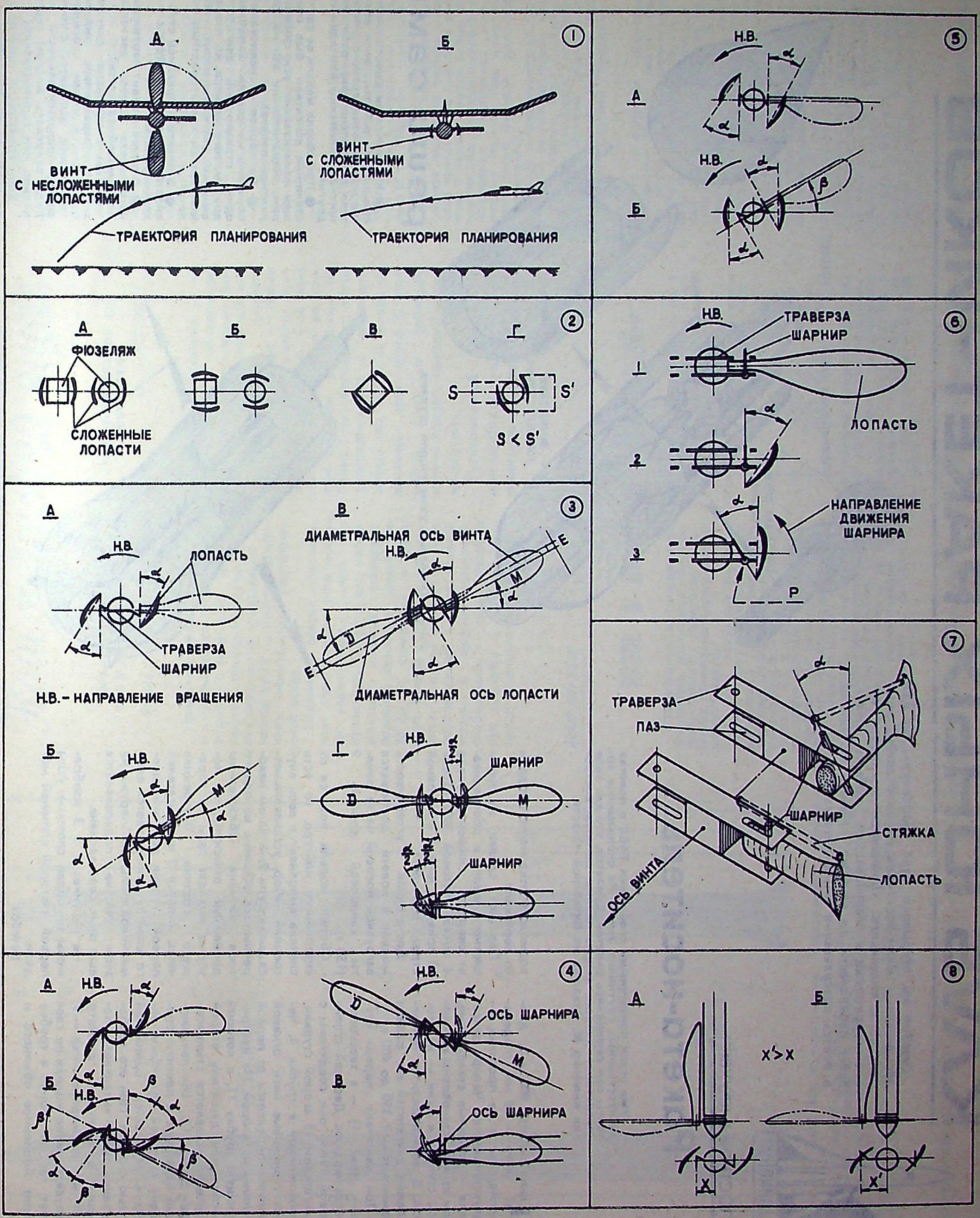
Рис. 8.
а — длина траверзы с лопастью, имеющей криволинейную переднюю кромку; б — то же, при прямолинейной передней кромке лопасти. X_1 больше, чем X.

222 километра в час

Такую скорость развила кордовая модель мастера спорта А. Волкова. Это лучший результат, который был показан на новосибирских соревнованиях. На планерном старте отличился А. Алексеев — 1220 очков. У таймеристов первый И. Гусев — 1251 очко.

Ряд участников соревнований повысил спортивные разряды.

Мастер спорта А. ЛАВЕЦКИЙ
Новосибирск


1
А
Б
ВИНТ С НЕСЛОЖЕННЫМИ ЛОПАСТЯМИ
ТРАЕКТОРИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ
ВИНТ С СЛОЖЕННЫМИ ЛОПАСТЯМИ
ТРАЕКТОРИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ
2
А
ФЮЗЕЛЯЖ
СЛОЖЕННЫЕ ЛОПАСТИ
Б
В
Г
S
S'
S < S'
3
А
Н.В.
ЛОПАСТЬ
ТРАВЕРЗА
ШАРНИР
Н.В. – НАПРАВЛЕНИЕ ВРАЩЕНИЯ
В
ДИАМЕТРАЛЬНАЯ ОСЬ ВИНТА
ДИАМЕТРАЛЬНАЯ ОСЬ ЛОПАСТИ
Б
Г
ШАРНИР
ШАРНИР
4
А
Б
В
ОСЬ ШАРНИРА
ОСЬ ШАРНИРА
5
А
Б
6
ТРАВЕРЗА
ШАРНИР
ЛОПАСТЬ
НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ШАРНИРА
7
ТРАВЕРЗА
ПАЗ
ШАРНИР
СТЯЖКА
ЛОПАСТЬ
ОСЬ ВИНТА
8
А
Б
X'>X

КЛУБ ЮНЫХ РАКЕТЧИКОВ



Сегодня мы открываем клуб «Байконур». Он для вас, ребята — юные ракетчики, авиамоделисты, юные летчики и космонавты. «Байконур» познакомит вас с конструкциями и оборудованием моделей ракет, будет публиковать их чертежи, отвечать на письма и давать консультации юным читателям.

ПОСТРОЙ В КРУЖКЕ!

Ракета-носитель

Уже стали привычными сообщения ТАСС о полетах искусственных спутников Земли. На околоземные орбиты они выводились ракетой. Думается, что для тебя представит интерес модель ракеты, которую построил инженер М. Кулашев из Витебской области.

Длина ракеты 900 мм, диаметр — 50 мм. Модель-копия, как и ее прототип, — двухступенчатая. Четыре двигателя — обычные стандартные. Три из них установлены на первой ступени и один — на второй. В зависимости от применяемых двигателей вес ракеты изменяется от 350 до 400 г.

Три двигателя первой ступени (рис. 1) — в хвостовой части модели. Двойной стопиновой нитью они соединены с двигателем 13 второй ступени, проложенной в трубке 4. Через стопиновые нити огневой импульс передается от первой ступени ко второй. На центрирующую трубку 11, в которой расположен двигатель второй ступени, надевается стыковочный стакан 14, обеспечивающий надежную и плотную стыковку ступеней. Вышибной заряд 6 зажигается одинарной нитью стопина. При его срабатывании пыж 7 выталкивает парашют 8, имеющий диаметр 0,87 м. При морозе ниже —5° запускать такие модели не следует, так как стопин в трубке горит медленнее обычного и возможно отклонение модели от вертикали.

Парашют сделан из парашютного шелка и обеспечивает скорость снижения около 4 м/сек. Носовой обтекатель 10 привязан ниткой к основной стропе парашюта.

Достаточная устойчивость модели в полете достигается загрузкой носовой части ракеты свинцовой дробью 9 (130 г).

Сборка модели ведется от внутреннего контура, то есть сначала выполняется весь внутренний набор, устанавливаются шпангоуты 2, а затем наворачивается обшивка из одного слоя ватмана. Обязательны дренажные отверстия, из которых выходят газы от горящего стопина. Внутренняя часть корпуса 3 от двигателей первой ступени до ближайшего шпангоута покрывается алюминиевой фольгой. Снаружи на этом участке подклеивается еще один слой ватмана.

На рисунках 2 и 3 изображены наиболее сложные узлы первой и второй ступеней модели.

Витебск

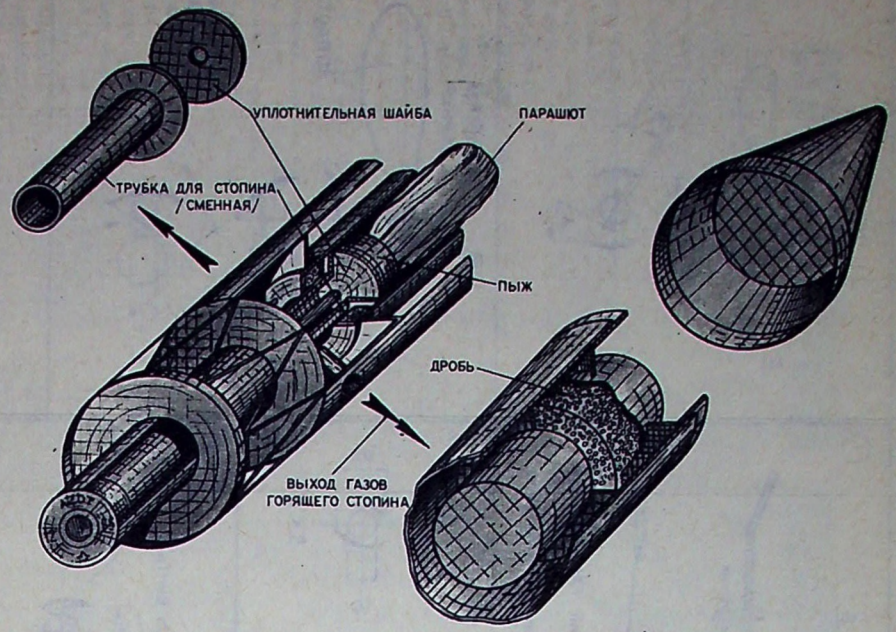


Рис. 3. Основные узлы второй ступени.

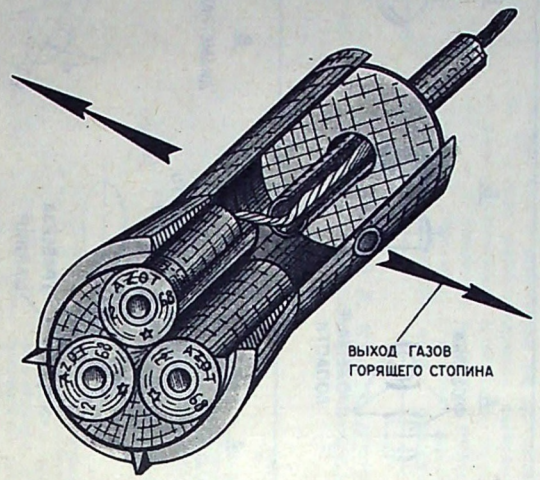


Рис. 2. Установка двигателей первой ступени.

реши сам!

● Изменится ли высота подъема модели ракеты, если вместо одного стандартного двигателя поставлено три, работающих одновременно или один за другим?

● При сборке модели ее единственный двигатель был смещен относительно оси симметрии. Отразится ли это на характере полета?

● Во время соревнований случайно на модели заменили один стандартный двигатель другим, того же веса, но снаряженным иным топливом. Изменятся ли характеристики полета?

● В полете оторвались стабилизаторы. Что произойдет с моделью ракеты?

● В какой момент вертикального полета модель достигает наибольшей скорости?

● Ракета снабжена двигателем с определенным импульсом. Как, с каким наклоном траектории выгоднее, с точки зрения продолжительности полета, запускать модель: вертикально или горизонтально?

Клуб «Байконур» ждет от тебя ответа на эти вопросы.

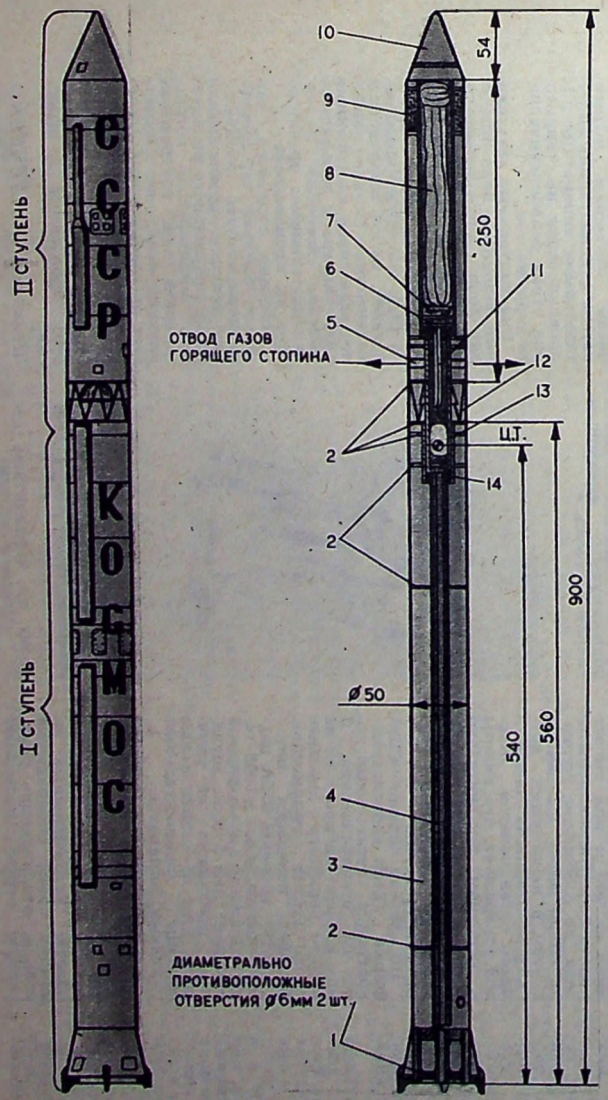


Рис. 1. Общий вид и компоновка модели-копии ракеты-носителя:
1 — двигатели первой ступени; 2 — шпангоуты; 3 — корпус первой ступени; 4— трубка с двумя нитями стопина; 5 — дренажная трубка; 6 — вышибной заряд; 7 — пыж; 8 — парашют; 9 — свинцовая дробь; 10 — обтекатель носовой части; 11 — центрирующая трубка; 12 — корпус второй ступени; 13 — двигатель второй ступени; 14 — узел стыковки ступеней.

Наш почтовый ящик

Объясните, пожалуйста, как самому изготовить запал к модели ракеты.

А. КОСТЮК

Умань, Черкасской области

Правила безопасности требуют, чтобы запуск моделей проводился с помощью электрического пускового пульта, дистанционно, с расстояния не менее 5—10 м, поэтому ракетчики используют электрический запал.

Надежный запуск обеспечивает электрозапал типа мостика накаливания. Делать его нужно так. Берутся два многожильных медных провода в хорошей изоляции длиной по 20 см и свиваются в один жгут. Концы проводов зачищаются, с одной стороны к ним подсоединяют мостик накаливания, с другой оставляют свободными — при запуске они крепятся к зажимам пусковой установки.

Мостик накаливания — из проволочки, обладающей большим сопротивлением (нихромовой, константановой или никелиновой), ее диаметр 0,1—0,2 мм, длина — около 15 мм. Средний участок проволочки (примерно 5—6 мм) навивается спиралью на тонком стержне диаметром не более 1 мм. Свободные концы подсоединяются к проводам запала так, чтобы их концы не касались друг друга. С этой целью один из проводов можно сделать немного короче другого.

Изготовленный запал должен свободно входить в сопло ракетного двигателя модели.

ДАЕМ СПРАВКУ

НОВОЕ В ПРАВИЛАХ СОРЕВНОВАНИЙ

Международная авиационная федерация дополнила спортивный кодекс по ракетному моделизму правилами соревнований моделей-копий.

По этим правилам ракетам-копиям присуждаются очки за копийность (масштабное соответствие модели выбранной ракете-прототипу) и за высоту полета. За копийность можно получить до 1000 очков; здесь учитываются качество и достоверность исходных данных, соответствие размеров выбранному масштабу, степень трудности изготовления модели, ее отделка, летные качества. Система начисления очков за набранную в соревнованиях высоту та же, что и для других высотных моделей.

Модели-копии делятся на 5 классов в соответствии с общим импульсом двигателей и стартовым весом:

Класс	Общий импульс, н. сек.	Стартовый вес, г
0	0,00—2,50	60
1	2,51—5,00	90
2	5,01—10,00	120
3	10,01—40,00	240
4	40,01—80,00	500

Уточнения в кодексе сделаны и по другим видам соревнований — модели ракетопланов дополнены новым классом с импульсом двигателей до 2,50 н. сек. и весом на старте не более 60 г.

ЗНАЕШЬ ЛИ ТЫ...

● ...что сто тридцать пять лет назад (в 1834 г.) на реке Неве проходило испытания необычное морское судно — бронированная подводная лодка водоизмещением 16 тонн. Но самое интересное то, что оснащалась она ракетными станками, а боевые ракеты могли запускаться как с надводного, так и с подводного положений. Сконструировал подводную лодку русский инженер генерал Александр Андреевич Шильдер. Он же создал для нее и своеобразную плавучую базу — плот, в носовой части которого тоже размещались ракетные станки и стояла перегородка для укрытия боевого расчета в момент стрельбы.

● ...что в бою под Оршей 14 июля 1941 года по немецко-фашистским захватчикам ударил первый залп советских «катюш». Огонь открыла отдельная экспериментальная батарея И. А. Флерова, вооруженная семью пусковыми установками. Боевые неуправляемые ракеты оказались весьма мощным средством в борьбе с врагом. С самого начала войны ускоренными темпами пошло формирование гвардейских минометных частей (так именовались части полевой ракетной артиллерии).

В ходе войны советские оружейники создавали новые, еще более мощные неуправляемые ракеты и пусковые установки. Ракетное оружие помогло советскому народу ускорить разгром гитлеровской Германии.

● ...что в журнале «Научное обозрение» № 5 за 1903 год была опубликована выдающаяся работа Константина Эдуардовича Циолковского «Исследования мировых пространств реактивными приборами». К. Э. Циолковский впервые в мире разработал основы теории жидкостного реактивного двигателя, создал математически стройную теорию реактивного движения и ракеты, дал расчеты и увлекательнейшее описание межпланетных перелетов.

Могучий многогранный талант великого ученого широко развернулся после Октябрьской социалистической революции. За четверть века дореволюционного периода он издал лишь 50 трудов (80 осталось в рукописях), в годы же Советской власти — 150 (оставив в рукописях 450).

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

ЕЩЕ ОДНО ОРУЖИЕ АГРЕССОРОВ

Империалистические круги США и их союзники по агрессивным блокам постоянно ищут средства и методы повышения наступательной мощи и мобильности своих вооруженных сил. Ради этой цели они стремятся использовать чуть ли не любое техническое открытие и изобретение. Когда инженеры создали первые двигатели для спортивных индивидуальных летательных аппаратов и разработали несколько проектов таких аппаратов, военное ведомство США решило и их применить для своих агрессивных целей.

Судя по сообщениям зарубежных газет и журналов, таких как «Флайт Интернейшел», «Тайм», «Авиэйшен Уик энд Спейс Текнолоджи», Пентагон собирается вооружить аппаратами такого класса в первую очередь свои отряды специального назначения, выполняющие диверсионно - разведывательные, карательные и другие грязные операции в так называемых «малых» войнах. Планируется использование этих аппаратов и для повышения мобильности сухопутных войск, морской пехоты на поле боя в «большой» войне.

Перспектива получения крупных и выгодных заказов военного ведомства подтолкнула ряд фирм на ускоренную разработку проектов и организацию массового производства различного типа индивидуальных летательных аппаратов. Некоторые фирмы, как например, «Белл авросистемз компани», уже получили от министерства обороны США крупные авансы на разработку нескольких образцов индивидуальных летательных аппаратов.

Первые индивидуальные ранцевые вертолеты (вес около 70 кг, расчетная скорость до 90 км/час) и другие летательные аппараты очень малых размеров были построены в Европе в 1957 и в 1958 годах. Они имели, как правило, легкие бензиновые двигатели, обеспечивающие подъем аппарата с одним солдатом, его оружием и некоторой разведывательной и связной аппаратурой. Затем их начали строить в США. Так называемая «летающая платформа» американской фирмы «Геливектор», по расчетным данным, позволяла одному солдату набрать высоту до 2—3 тыс. м и пролететь небольшое расстояние со скоростью до 100 км/час.



Подъем на ранцевом летательном аппарате индивидуального пользования.

Почти одновременно с аппаратами, оснащенными бензиновыми двигателями, шло проектирование индивидуальных летательных устройств, использующих реактивную тягу. Это — специальные пояса или жилеты с вмонтированными в них миниатюрными реактивными двигателями. С их помощью солдат мог совершать «прыжок» длиной в несколько сот метров при высоте полета в 20—30 м. «Летательный пояс», появившийся в начале 60-х годов, весил 51 кг. Он обеспечивал полет человека в течение 20 секунд на расстояние до 200 м при высоте полета 24 м. Пилоты-испытатели, по сообщению журнала «Пари матч», выполнили с этим и некоторыми другими реактивными поясами много сотен полетов. Журнал утверждает, что пилоты в основном положительно оценили эти аппараты, подчеркнув, правда, необходимость их серьезного усовершенствования.

По заказу армии США фирма «Белл авросистемз» построила «летательный пояс» из стеклопластика. С ним испытатель пролетел на высоте верхушек деревьев около десяти километров. Аппарат показался министерству обороны США перспективным, и оно в 1968 году заключило с этой фирмой контракт на 3 млн. долларов, предложив ей улучшить этот и создать новые образцы индивидуальных ранцевых аппаратов.

Один из них был оснащен малогабаритным турбореактивным двигателем. Изменив тягу двигателя, пилот меняет высоту и скорость полета. Установленные на концах сопел специальные кольца, отклоняющие реактивную струю, позволяют регулировать полет аппарата. Реактивные ранцелеты на одного солдата, по расчетам, могут обеспечить «висение» на одном месте в течение некоторого времени или полет на расстояние до 20 км.

Щедрые ассигнования, выдаваемые военным ведомством США на приспособление любого вида спортивных летательных аппаратов для агрессивных целей, побудили ряд фирм заняться разработкой «летающих кресел», «летающих рам», «реактивных такси». По сообщению журналов «Флайт Интернейшл» и «СЦИ Хоризонс», в США недавно проведены испытательные полеты некоторых образцов этих аппаратов. «Летающее кресло» поднимало в воздух одного солдата и 67,5 кг груза. «Реактивное такси» рассчитано уже на полет двух солдат. Собственный вес этого аппарата 67 кг. Его двигательная установка, работающая на перекиси водорода, кратковременно развивала тягу до 272 кг.

Индивидуальные летательные аппараты, по мнению зарубежных военных специалистов, в недалеком будущем могут найти широкое применение при преодолении широких водных преград, заболоченной местности, крутых скатов гор и глубоких оврагов, минных полей и участков местности, зараженных радиоактивными и химическими веществами. С помощью таких летательных средств солдаты отрядов специального назначения будут пытаться проникать в ближайшие тылы противника для совершения диверсий, провокаций, ведения враждебной пропаганды и т. д. Журнал «Ньюсуик» беззастенчиво расписывал возможные «подвиги» этих бандитских групп, вооруженных базуками, взрывчаткой и другим оружием. Они, мол, могут проникать за «железный занавес» и там (то есть на территории стран социализма) «взлетят на воздух мосты, поезда начнут сходить с рельсов, армейские обозы подвергнуться внезапным ударам из засад...»



Полет на двухместном реактивном «такси».



Ранцевый летательный аппарат с миниатюрным турбореактивным двигателем.

Редакторы журнала «Ньюсуик», видимо, забыли недавнюю историю. А в ней есть много примеров, наглядно показывающих, как и чем заканчивались многочисленные попытки наемников империализма пересекать границы Советского Союза и творить на его территории гнусные дела. Если сами писаки из «Ньюсуик» не смогут вспомнить поучительных уроков, то пусть спросят о них случайно оставшихся в живых гитлеровских парашютистов и иных авантюристов и расскажут об этом на страницах своего журнала. Такой рассказ, если он будет правдивым, наверняка поубавит число охотников пользоваться индивидуальными летательными аппаратами для проникновения на территории стран социалистического содружества.

Индивидуальные летательные аппараты пока проходят лишь экспериментальные проверки. В массовое производство они, по свидетельству зарубежной печати, еще не поступили из-за ряда конструктивных недоделок, малой живучести и надежности. Однако наиболее агрессивно настроенные американские и западногерманские «ястребы» всячески подталкивают организацию их производства.

Особенно стремятся как можно быстрее заполучить индивидуальную летательную технику руководители войск специального назначения. Милитаристы готовы потерять при неизбежных авариях этих, не доведенных до элементарной степени безопасности полета аппаратов тысячи людей. Главное для них — иметь в своих руках еще одно средство провокации и агрессии.

Полковник П. ПЛЯЧЕНКО,
доцент

ИЗМЕНЕНИЯ В СПОРТИВНОМ КОДЕКСЕ

В конце прошлого года в Париже состоялось очередное заседание Авиамодельного подкомитета ФАИ. Был внесен ряд изменений в авиамодельный кодекс.

Свободнолетающие модели: запрещена установка каких-либо дополнительных устройств, в том числе резонансных труб, на двигатель таймерной модели; для двигателя таймерной модели можно применять только один тип горючего — 75% метанола и 25% касторового масла. При старте моделей планеров запрещен выброс леера из рук; судьям при хронометрировании полета модели разрешено пользоваться биноклями.

Кордовые модели: пилот гоночной модели, после того как механик остановил модель для заправки бачка, одной ногой может выступить за пределы центрального круга; на прогрев двигателя гоночной модели (перед стартом) дается 1 мин. 30 сек. Механик экипажа воздушного боя обязан иметь защитную каску с ремнем, проходящим через подбородок. Обязательно применение глушителей на пилотажных моделях.

Радиоуправляемые модели: попыткой запуска считается — модель не начинает взлетного пробега в течение 3-х минут; модель начинает взлетный пробег, но перед тем, как она оторвалась от земли (после объявления пилотом старта), мотор остановился. Старт в первом и во втором случаях может быть повторен в течение 3-х минут.

Начало выполнения каждой фигуры объявляется пилотом или его помощником; посадку объявлять не надо, но модель должна быть посажена непосредственно после выполнения последней фигуры комплекса.

За 10 минут пилот обязан не только выполнить моделью весь комплекс фигур, но и произвести ее старт.

Фигуры высшего пилотажа и коэффициенты их оценки: взлет — коэффициент 10; двойной поворот на горке — 15; двойная полупетля — 10; 3 прямых петли — 15; кубинская восьмерка — 10; управляемая бочка — 15; 3 обратных петли — 10; вращающийся круг — 15; прямой перевернутый полет — 10; 3 горизонтальных бочки — 15; горизонтальная восьмерка — 10; цилиндр — 15; штопор 3 витка — 10; заход на посадку — 10; посадка — 15, если в круг 15 м, 10 — в круг 30 м и 5 — в круг более 30 м. Обязательна установка глушителей на пилотажные модели.

Утвержден спортивный календарь 1970 года. Чемпионаты мира будут проведены: по комнатным моделям — март, Румыния; кордовым моделям — август, Бельгия; моделям-копиям самолетов — август, Англия; по моделям ракет — сентябрь, Югославия.

Президентом подкомитета избран А. Пименов (Финляндия).

КИНО

РАЗВЕДЧИК НОВОГО

Промелькнули последние кадры документального фильма «Люди земли и неба». Погас экран. Но перед глазами вновь и вновь возникает все, только что виденное. Полнометражный фильм, посвященный известному советскому летчику-испытателю, мастеру вертолетовождения, Герою Советского Союза Юрию Гарнаеву, насыщен захватывающими моментами.

Зрителю до этого вряд ли доводилось наблюдать пробу катапультных систем, первые опыты создания невесомости в полете, подъем и посадку турболета, прыжки с парашютом на вертолете в перевернутом положении, когда несущий винт находится внизу?!

А сколь впечатляющи эпизоды, показывающие искусную работу гарнаевского экипажа за рубежом, куда советские вертолетчики были приглашены после международной авиационной выставки в Париже. Кинооператорам удалось запечатлеть доставку вертолетом восьмитонных опор для прокладываемой в Швейцарии линии высоковольтной передачи, траспортировку кабины подвесной дороги на ограниченную горную площадку в Альпах и, наконец, тушение лесных пожаров во Франции.

Сценарист В. Добродеев и режиссер С. Агранович прежде всего поставили перед собой сложную задачу — показать опасный и нелегкий труд летчика-испытателя. Это им в значительной мере удалось. Используя съемки, сделанные в прошлом кинодокументалистами, авторы фильма проводят зрителя сквозь годы героической жизни летчика, неутомимого и бесстрашного искателя, подлинного разведчика нового, испытавшего десятки и десятки самолетов и вертолетов различных типов, многие марки парашютов...

Хроникальные кадры удачно сочетаются с инсценированными эпизодами, в которых воссозданы некоторые моменты детских и особенно юношеских лет Ю. Гарнаева. Материалом для таких сцен послужили его дневники. В частности, это относится к периоду учебы будущего летчика в аэроклубе, совершившего свой первый самостоятельный вылет в те дни, когда Валерий Чкалов вел воздушный корабль из Москвы через Северный полюс в США.

«Мы не романтики, мы фанатики неба!», «Спишь и видишь самолет...» — Эти слова из дневниковых записей Ю. Гарнаева, служащие текстом к отдельным кадрам, как нельзя лучше характеризуют этого мужественного человека, влюбленного в авиацию, глубоко увлеченного своей крылатой профессией. В фильме, о котором мы здесь рассказали, создан его яркий портрет.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

Памяти товарища



Не верится, что среди советских парашютистов не стало выдающегося спортсмена, бессменного члена сборной команды страны, заслуженного мастера спорта СССР, трехкратного абсолютного чемпиона Советского Союза, абсолютного чемпиона мира лейтенанта Владислава Сергеевича Крестьянникова.

Нелепый трагический случай во время охоты вырвал из наших рядов замечательного товарища, друга.

29 лет... Как мало прожито! Родился и вырос Владислав в рабочей семье, в городе Можга, неподалеку от Ижевска, в Удмуртии. Окончив семь классов, он учился в Ижевском ремесленном училище, а вечерами — в общеобразовательной школе. Потом работа литейщиком на заводе и первая встреча с небом — первый прыжок. С этого времени Владислав Крестьянников всем сердцем полюбил высоту, воздушные просторы, белый купол парашюта, неразрывно связал свою жизнь с удивительным и прекрасным спортом — как Владислав называл парашютизм.

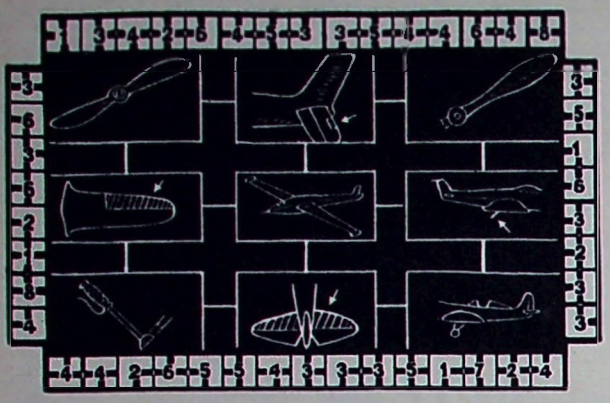
Смерть унесла его в расцвете спортивного мастерства. Он умел все: прыгать ночью и днем, на воду и с больших высот, на точность приземления и с выполнением акробатических фигур. И это у него получалось красиво, легко, искусно. Только в 1969 году Владислав Крестьянников трижды завоевал звание абсолютного чемпиона — на первенстве Советского Союза, Вооруженных Сил и на III международном чемпионате дружественных армий. Вместе с товарищами по команде установил 5 мировых рекордов. Он был в числе тех, кто впервые в мире добился абсолютного мирового рекорда в групповом (9 человек) комбинированном прыжке с высоты 600 м. Всего на счету В. Крестьянникова 3578 прыжков, 49 мировых достижений. Он достойно представлял нашу страну на крупнейших международных соревнованиях. В 1966 году завоевал большую золотую медаль ФАИ абсолютного чемпиона мира.

Владислава любили все парашютисты, все поклонники этого мужественного вида спорта, восхищались мастерством, искусством прыжка. Он мечтал о новых рекордах, победах, о новых высотах...

Человек редкого благородства, прекрасный товарищ, чуткий, пламенный, душа спортсменов, он никогда не будет забыт нами — его друзьями, товарищами в спорте и жизни.

Т. ВОИНОВА, Б. ВАСИНА, Н. ГЛАДКОВ, В. ГУРНЫЙ, А. ГУСЬКОВ, Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, О. КАЗАКОВ, Н. КОКАРЕВ, И. ЛИСОВ, Г. ПЯСЕЦКАЯ, В. СЕЛИВЕРСТОВА, Б. СИМАКОВ, П. СТОРЧИЕНКО, Е. ТКАЧЕНКО и другие.

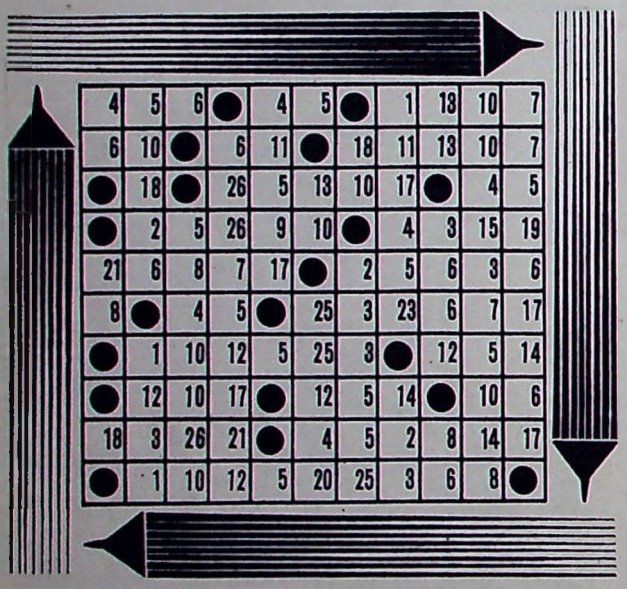
С ПОМОЩЬЮ... ЧАСТЕЙ САМОЛЕТА



Здесь зашифрованы две строки из стихотворения М. Светлова. Прочесть эти строки можно с помощью изображенных на рисунке частей самолета и некоторых условных обозначений.

Архангельск. *Составил В. ШЕСТАКОВ*

КРИПТОГРАММА



4	5	6	●	4	5	●	1	13	10	7
6	10	●	6	11	●	18	11	13	10	7
●	18	●	26	5	13	10	17	●	4	5
●	2	5	26	9	10	●	4	3	15	19
21	6	8	7	17	●	2	5	6	3	6
8	●	4	5	●	25	3	23	6	7	17
●	1	10	12	5	25	8	●	12	5	14
●	12	10	17	●	12	5	14	●	10	6
18	3	26	21	●	4	5	2	8	14	17
●	1	10	12	5	20	25	3	6	8	●

Разгадав криптограмму, вы прочтете четверостишие. Помните, что каждой цифре соответствует определенная буква.

Приводим вспомогательные слова. I. 9-10-4-15-7 — мишень для учебной воздушной стрельбы. II. 13-3-7-19-3-2-9-3 — устройство для придания прочности в соединениях частей самолета. III. 9-10-14-11-13-23-9 — защитная принадлежность кабины. IV. 26-13-3-25-21-5-4-6. — перепад температуры с подъемом на высоту на каждые 100 метров. V. 18-21-13-3-20 — фигура пилотажа. VI. 12-21-1-2-3-4 — конструктивная схема самолета. VII. 17-4-6-3-13-8 — советская ионосферная космическая лаборатория.

Составил Е. ГУСЕВ

ст. Карши,
Узбекская ССР

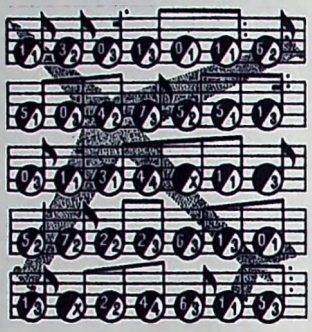
ДВЕ ШАРАДЫ

К какой букве надо прибавить слово, которым называют искусного летчика, а затем ноту, чтобы получить часть самолета?

Название какого отростка живой клетки надо соединить со словом, обозначающим один из периодов в истории Земли, чтобы получить элемент конструкции крыла или оперения?

Составил В. ШИШКОВ
Ярославль

СЛОВА ИЗ ПЕСНИ О ЛЕТЧИКАХ



Найдите способ расшифровки заключенного здесь текста и, пользуясь названиями цифр, прочтите слова из песни о советских летчиках.

Составил П. ШУТИК

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 11)

ПЛЕТЕНКА

«Я точно уверен в том, что и моя другая мечта — межпланетные путешествия — мною теоретически обоснованная, превратится в действительность». К. Э. Циолковский.

(См. «Крылья Родины» № 12)

РАСШИФРУЙТЕ СЛОВА ПРИВЕТА

Поздравляем советских авиационных спортсменов с Новым годом. Желаем успехов в труде и спорте!

ГОЛОВОЛОМКА

Выбирая буквы под одинаковыми рисунками, сначала в верхнем, а затем в нижнем круге, прочтем:

«Готовьтесь, воздушных спортсменов отряды, к победам на стартах Спартакиады!»

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 1 1970

Заветам Ленина верны! . . 1
Д. Землянский. С Лениным в сердце 2
И. Калинин. Ветераны у школьников 3
Н. Трофимов. За коммунистический труд . . 4
А. Килна. Ступени роста. 6
З. Гладков. 77 золотых медалей 8
С. Александров. «Фердинанды» замолчали . . 10
И. Ильинский. Мой командир 10
С. Игнатьев. Поют турбины реактивных . . . 12
Г. Сиваков. Назовем поименно 14
Л. Куликов. Баллада о соколе 15
С. Кудрявцев. Юбилей малой авиации 16
Т. Леонтьева. Ветеран . . . 16
А. Щербаков. Звездные стихи 17
В. Саакова. Высота . . . 17
Н. Степанов. Грозная сила, неодолимая 18
М. Савицкий. Первые шаги — всегда трудные . 19
Г. Пясецкая. О судьях и судействе 21
К. Кувыркин. Подружись с горными лыжами . . 22
А. Травин. Аэродинамические свойства крыла и планера 24
Б. Васина. Приземление . 26
Авиасмесь 27
В Авиационной спортивной комиссии 27
Самолеты страны Советов . 28
А. Лукашенко. Дорогами воздушного десанта . 30
Б. Соломяный, А. Потамошнев. Ан-8 32
Б. Краславский. Складывающиеся лопасти 34
Клуб юных ракетчиков . . 36
П. Пляченко. Индивидуальные летательные аппараты 38
Изменения в спортивном кодексе 39
Я. Чернявский. Разведчик нового 39

На 1-й стр. обложки: Фото В. Даниловича.

На 4-й стр. обложки: Летный день окончен. Фото Г. Омельчука.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский.

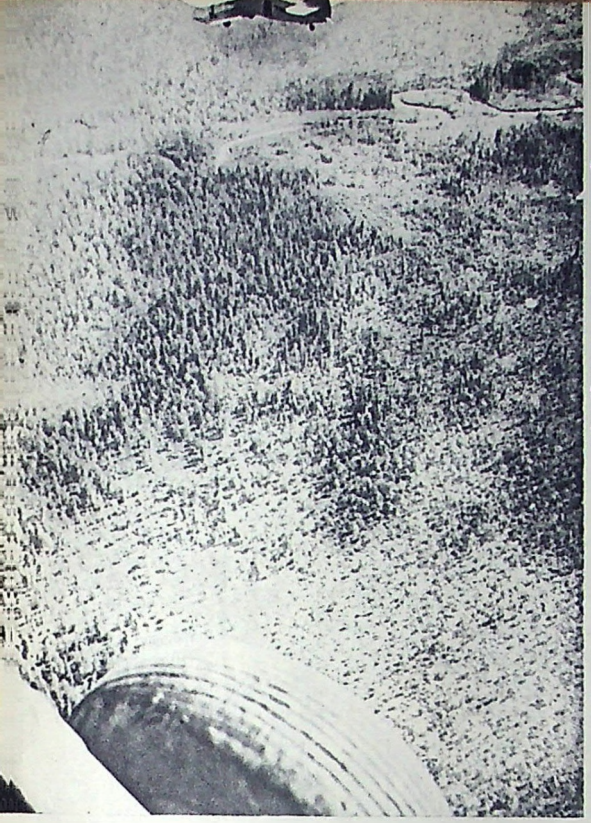
Издательство ДОСААФ.

Сдано в производство 22.XI.69 г. Подписано в печать 25.XII.69 г. 60×90¹/₈. 2³/₄ б. л. 5,5 п. л. Г-60679. Тир. 110 000 экз. Зак. 1015. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35





Труженики неба



Ныне авиаторы трудятся с особым подъемом, они хотят достойно встретить юбилей Ленина.

Наш фоторепортаж рассказывает о многообразном труде гражданских летчиков. Над северной тайгой — патрульный самолет Ан-2 (слева вверху). Парашютисты-пожарные, лесные десантники ведут борьбу с злейшим врагом леса — пожаром. Для того чтобы в необжитых районах строились новые поселки и города, создавались нефтегазопромыслы, прокладывались трубопроводы, линии электропередач, улетают в тайгу геологи, топографы, строители, геодезисты (справа вверху).

Шесть лет работает на Сахалине командиром вертолета Юрий Емельянов. Позади сотни вылетов на отдаленные зимовки, охотничьи станы, в поисковые партии. Слева внизу — Ю. Емельянов (слева) прилетел к геологам.

В краю оленеводов, рыбаков и охотников вертолет — надежный помощник. На снимке в центре — из далеких таежных селений Ми-4 доставил детей в школу-интернат. Справа внизу — до свидания, винтокрылый друг!

Фото Ю. Муравина и И. Сапожкова (ТАСС)





Индекс
70450





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ФЕВРАЛЬ • 2 • 1970



В. И. Ленин приветствует воинские части на Красной площади.
Рисунок П. Васильева

ПОД ЗНАМЕНЕМ ЛЕНИНА

Каждый день нашей жизни, каждое новое свершение советских людей, каждая знаменательная дата озарены ныне ярким светом ленинского юбилея. Под знаком приближающегося столетия со дня рождения В. И. Ленина встречают труженики и воины нашей страны, ее друзья во всем мире 52-ю годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота.

В Тезисах Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина указывается: «На всех этапах развития социалистического государства его кровным делом была и остается защита завоеваний социализма от посягательств сил контрреволюции и мирового империализма».

С именем В. И. Ленина неразрывно связано рождение Советских Вооруженных Сил, их героическая история. Ему принадлежит историческая заслуга в обосновании военной программы пролетарской революции, учения о защите социалистического Отечества. Ленин был величайшим полководцем в истории войн трудящихся масс за свое освобождение. Он положил начало советской регулярной, кадровой армии, основанной на принципах современной науки и техники.

На VIII съезде партии в марте 1919 года Владимир Ильич говорил: «...в первый раз в мире создана армия, вооруженная сила, знающая, за что она воюет, и в первый раз в мире рабочие и крестьяне, приносящие невероятно тяжкие жертвы, ясно сознают, что они защищают Советскую социалистическую республику, власть трудящихся над капиталистами, защищают дело всемирной пролетарской социалистической революции». В этих словах ярко выражены коренные особенности Советских Вооруженных Сил, их историческое предназначение.

Созданные и взращенные партией на ленинских основах, наши Вооруженные Силы в борьбе с врагами с честью пронесли свое боевое знамя, отстояли свободу и независимость Родины, спасли народы мира от фашистского порабощения, а ныне надежно охраняют созидательный труд советского народа, завоевания социализма и коммунизма. Советские воины — патриоты и интернационалисты, защитники своего Отечества и могучего лагеря социализма — заслужили уважение и признательность всего передового человечества.

Главным источником могущества и всех побед наших Вооруженных Сил является мудрое руководство Коммунистической партии, которая рассматривает неуклонное укрепление обороноспособности страны, как одну из важнейших, первоочередных задач. Партия настойчиво напоминает советским людям ленинский завет — проявлять бдительность, быть всегда начеку в отношении происков империалистов.

Любовью и заботой окружает советский народ свои Вооруженные Силы. Во всенародной поддержке, в единстве с народом — основа их мощи и непобедимости. Народ оснащает свою Армию, Авиацию и Флот самым современным оружием, первоклассной боевой техникой, направляет в их ряды своих верных сынов. Основной Закон нашего государства рассматривает защиту Отечества как священный долг каждого гражданина СССР, а службу в рядах Вооруженных Сил как его почетную обязанность. Велика честь носить форму советского воина, служить под овеянными славой знаменами, на алом полотнище которых запечатлен бессмертный образ великого Ленина!

И наша молодежь, вступившая в ряды Вооруженных Сил, отвечает на всенародную любовь и заботу безупречной службой, настойчивой боевой учебой, самоотверженным ратным трудом. Беспредельно преданная Родине, партии, народу, она гордится званием советского воина, стремится оправдать оказанное ей доверие. В частях сухопутных и воздушно-десантных войск, авиации и противовоздушной обороны, на кораблях Военно-Морского Флота, в военных училищах и академиях наши воины упорно овладевают новейшей боевой техникой и передовой военной наукой, готовясь настоящим образом к вооруженной защите Отечества.

Владимир Ильич Ленин учил, что войны в современную эпоху ведутся народами, что победа в конечном счете обусловливается состоянием духа тех масс, которые на поле брани проливают свою кровь. Поэтому наряду с военнослужащими к защите Отечества готовится вся советская молодежь. Закон о всеобщей воинской обязанности, определивший стройную систему начального военного обучения молодежи, благотворно повлиял на подготовку призывников и допризывников к армейской и флотской службе, на их военно-патриотическое воспитание.

На учебных пунктах, в клубах и кружках Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту юноши, которым предстоит вступить в ряды Вооруженных Сил, овладевают основами военно-технических знаний, учатся стрелять, знакомятся с воинскими уставами, закаляются физически. С каждым новым призывом в воинские части приходит все более подготовленное пополнение, растет число призывников, владеющих одной из военных специальностей, значкистов комплекса «Готов к защите Родины», спортсменов-разрядников. Благодаря этому молодые воины в короткие сроки овладевают сложным оружием и техническими средствами, становятся полноценными бойцами.

Современная война потребует от людей исключительно высоких морально-боевых качеств. Поэтому военно-патриотическая работа ДОСААФ направлена в первую очередь на политическую и морально-психологическую подготовку молодежи к службе в Вооруженных Силах. Воспитание юношей и девушек в духе беззаветной любви к Родине, преданности делу ленинской партии, готовности защищать завоевания социализма, пропаганда доблестных революционных и боевых традиций нашего народа — таково основное содержание месячника оборонно-массовой работы, проводимого в честь 52-й годовщины Советских Вооруженных Сил. В эти дни первичные организации и комитеты ДОСААФ проводят встречи молодежи с ветеранами минувших боев, походы по местам боевой славы, посещения допризывниками воинских частей.

Наше патриотическое Общество активно участвует во Всесоюзном смотре спортивной и оборонно-массовой работы первичных комсомольских организаций и экзамене комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. В честь этой знаменательной даты проводится V Спартакиада по военно-техническим видам спорта. Тысячи подростков занимаются в военно-патриотических школах юных летчиков и юных космонавтов. Красные следопыты ведут поиск безымянных героев. Вся эта большая, разносторонняя массовая работа призвана способствовать подготовке молодежи к защите социалистического Отечества, воспитанию идейно и физически закаленного молодого поколения.

Годовщина Советских Вооруженных Сил — всенародный праздник. Народ славит своих доблестных воинов. Он чествует ветеранов, отстоявших в боях свободу и независимость Родины, разгромивших гитлеровский фашизм — злейшего врага человечества. Весь мир готовится отметить 25-летие этой исторической победы. Советский народ по праву гордится тем гигантским скачком, который наши Вооруженные Силы сделали в своем развитии и совершенствовании за последние годы. Они — несокрушимый щит Родины, ее надежный страж.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Авиации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

ФЕВРАЛЬ 2 1970



Атака.

Фото К. Куличенко

К 100-летию
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
В. И. ЛЕНИНА

ИЛЬИЧ ЗАВЕЩАЛ:

—Велико наследство Ленина, в том числе и в области военной организации, стратегии и тактики. Ленин был величайшим полководцем в истории войн трудящихся масс за свое освобождение от угнетателей, он положил начало советской регулярной армии, основанной на принципах современной науки и техники.

В этих словах М. И. Калинина ярко показано значение военной деятельности Владимира Ильича, составлявшей неотъемлемую часть всей его революционной борьбы. Еще до создания Советского государства В. И. Ленин требовал от партийных кадров настойчиво учиться военному делу, использовать военные знания в вооруженной борьбе против царизма и буржуазии. Военная наука необходима пролетариату для того, говорил Ленин, чтобы положить конец эксплуатации, нищете и войнам. Еще большее значение он придавал глубокому овладению военным делом после победы Великой Октябрьской социалистической революции, когда молодая Советская республика была вынуждена защищаться от натиска внешних и внутренних врагов, создавать свои вооруженные силы.

Владимир Ильич Ленин, как никто другой, отчетливо представлял себе важность всесторонней подготовки вооруженных сил к суровой борьбе с врагами. «Самая лучшая армия, — писал он, — самые преданные делу революции люди будут немедленно истреблены противником, если они не будут в достаточной степени вооружены, снабжены продовольствием, обучены». В. И. Ленин указывал, что одним из важнейших условий победы в современной войне является высокое боевое мастерство армии.

В феврале 1918 года, говоря о нападении на нашу страну всемирного империализма, Владимир Ильич подчеркивал, что с ним надо уметь бороться. А чтобы уметь, надо учиться. Поэтому наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом.

Осуществляя указания В. И. Ленина, Центральный Комитет партии принял решение о поголовном обучении военному делу всех коммунистов. В призыве ЦК, опубликованном в «Правде» 29 мая 1918 г., говорилось: «Партия рабочего класса, Российская Коммунистическая партия (большевиков) в лице ее Центрального и Московского комитетов постановила, что с 1 июня все члены партии должны начать обучаться военному искусству... Уметь владеть оружием, научить этому искусству других — такова новая партийная обязанность каждого коммуниста».

Всевобуч, учрежденный декретом ВЦИК, стал прочной базой формирования частей Красной Армии. За 5 лет Советской власти курс начальной военной подготовки прошло более 11 миллионов человек.

Создавая армию нового типа, В. И. Ленин, партия придавали первостепенное значение подготовке новых командных кадров из рабочих и крестьян, до конца преданных партии и Советской власти, способных грамотно управлять войсками.

«...Старый командный состав, — говорил Владимир Ильич, — состоял преимущественно из избалованных и извращенных сынков капиталистов, которые ничего не имели общего с простым солдатом. Поэтому-то теперь, строя новую армию, мы должны брать командиров только из народа. Только красные офицеры будут иметь среди солдат авторитет и сумеют упрочить в нашей армии социализм. Такая армия будет непобедима».

Для решения этой важнейшей задачи партия и правительство немедленно приступили к развертыванию широкой сети командных курсов, военных школ и училищ. В декабре 1917 г. по личному указанию В. И. Ленина создается первая Московская революционная пулеметная школа командного состава. К концу 1918 года в стране насчитывалось 63 военно-учебных заведения, а в ноябре 1920 года их стало уже 153. Они подготовили десятки тысяч красных командиров, сыгравших огромную роль в завоевании победы над интервентами и белогвардейцами.

После победоносного завершения гражданской войны, когда советский народ приступил к мирному социалистическому строительству, В. И. Ленин настойчиво напоминал первую заповедь нашей политики — всегда быть начеку, крепить обороноспособность страны и боевую готовность Советских Вооруженных Сил. Коммунистическая партия неуклонно осуществляла заветы своего вождя. Опираясь на социалистическую индустриализацию страны, она непрерывно повышала военную мощь Советского государства.

Перевооружение армии, авиации и флота новой техникой и их организационная перестройка сопровождались огромной работой по совершенствованию боевой выучки всех родов войск. Отличное оружие и высокая организация сами по себе еще недостаточны для того, чтобы вести успешную войну с сильным противником. В. И. Ленин учил, что войны в новую эпоху ведутся народами, что исход войны зависит от людей, всесторонне овладевших оружием, боевой техникой, формами и методами ведения боя, осознающих справедливые цели войны, преданных своей Родине и готовых идти на самопожертвование ради ее свободы и независимости.

Партия детально и разносторонне занималась подготовкой, выращиванием и воспитанием военных кадров. Дальнейшее развитие получили нормальные военные школы, в том числе авиационные. В них самым серьезным образом были пересмотрены учебные планы, усовершенствован учебный про-



учиться военному делу настоящим образом

цесс с целью обучения будущих командиров умелому применению новой боевой техники и оружия. Обращалось внимание не только на теоретическое их изучение, но и практическое использование в полевых условиях. Для усиления воспитательной работы с курсантами улучшено преподавание общественно-политических дисциплин. Будущие командиры стали получать более глубокие политические знания и навыки политико-воспитательной работы в войсках.

Значительное развитие получила в этот период высшая военная школа. Техническая реконструкция Вооруженных Сил поставила перед ней новые, более сложные задачи. Армия нуждалась в большом количестве военных специалистов и командиров высшей квалификации. На основе постановлений партии и правительства сеть военных академий была значительно расширена.

Подготовку военных кадров партия не ограничивала рамками военно-учебных заведений, курсов усовершенствования и переподготовки. Напряженная учеба была развернута и в войсках. Количество учебных часов в неделю значительно увеличилось по сравнению с предыдущим периодом. Наряду с тактической и огневой подготовкой большое место стала занимать техническая подготовка.

Особую заботу о повышении боевой готовности Советских Вооруженных Сил Коммунистическая партия и правительство проявили в предвоенные годы. Снова значительно расширилась сеть высших и средних военных учебных заведений и курсов усовершенствования. Специфика и условия подготовки ряда военных специалистов, прежде всего авиаторов и артиллеристов, потребовала специального предварительного образования, которое могло быть достигнуто только в средних школах военизированного типа. Специальные авиационные школы стали одним из важнейших источников комплектования летных училищ и школ.

Огромную роль в подготовке молодежи к военной службе играли организации Осоавиахима. В аэроклубах, школах, кружках Осоавиахима были подготовлены десятки тысяч военных специалистов. Только за 1940 год оборонное Общество подготовило более 24 тысяч пилотов, 3107 авиатехников, более 22 тысяч парашютистов и тысячи других специалистов.

В основу боевой подготовки авиационных частей (как и других родов войск) было положено требование учить тому, что необходимо на войне. Все эти мероприятия, направленные на повышение боевой выучки, положительно сказались на действиях наших войск в первый период Великой Отечественной войны. Вместе с тем, первые бои показали и недостатки в нашей подготовке: недоученность молодых летчиков, особенно в области использования в бою своего оружия, слабое освоение опыта боевых действий в Испании, на Халхин-Голе, в Финляндии.

Я это испытал на собственном опыте. Закончив истребительную авиационную школу незадолго до начала войны и не имея достаточного практического опыта, я сразу попал в горячие бои на Южном фронте. Немцы рвались к Ростову-на-Дону. 23 октября 1941 года мы получили задачу при-

На снимке — В. И. Ленин произносит речь на Красной площади перед войсками Всевобуча 25 мая 1919 года.

Фото П. Оцупа (Архив ИМЛ)

крыть группу штурмовиков, наносивших удар по танкам. Подходим к цели, штурмовики пикируют, бросают бомбы. Видим взрывы, огонь, видим, как мечутся немцы. И... не выдерживаем. Входим в пике и тоже начинаем штурмовку. Внезапно налетают фашистские истребители. Наш командир подает сигнал: «Внимание! Сбор!». Поздно. Два И-16 уже горят...

О чем говорит этот пример?

О нашей тактической слабости, об отсутствии опыта. Увлекшись, мы сами атаковали врага, забыв при этом свою обязанность — обеспечить работу штурмовиков, забыв, что пулеметы «ШКАС» для танков абсолютно безвредны. Мы забыли основное правило истребителя: смотреть и видеть...

А почему? Потому что законы и правила тактики не дошли еще до нашего сознания.

Все это пришло потом, в ходе боев. И смекалка, и навыки, и упорство в достижении цели. Постепенно каждый из нас становился бойцом, методистом и командиром одновременно. Мы начали с самого главного: с подготовки к воздушному бою. Мы изучили силуэты немецких машин, их летно-тактические и геометрические данные, уязвимые места. Тренировались в определении дальности до цели, в производстве расчетов воздушной стрельбы, разрабатывали варианты атак...

Мы учились. В классе, на самолетной стоянке, на летном поле. Упорно и ежедневно. Вернувшись после воздушного боя, мы проводили подробный и глубокий разбор действий своих и противника. И делали выводы. Изучали и обобщали опыт летчиков соседних полков и дивизий.

С получением новых машин мы пересмотрели боевые порядки, от тактики оборонительного боя перешли к тактике наступательного. Высота, скорость, маневр, огонь — стали формулой воздушного боя, наших летчиков. Мы научились бить врага малыми силами. У нас появились свои, советские асы, мастера воздушного боя, группы свободных охотников, группы специального назначения. В битве над Курской дугой, через два года после начала войны, мы добились господства в воздухе и сохранили его до последнего дня войны.

Немецкие летчики стали бояться нас. При равных силах в бой не вступали. При нашем тактическом превосходстве, даже если нас было меньше, немедленно покидали поле боя.

Как-то раз, это было в конце 1944 года, идя на разведку, я заметил впереди и ниже воздушный бой. Большая группа «Ме-109» напала на «Яков», прикрывавших штурмовиков. Вступать в бой без особой нужды разведчикам не разрешается, но обстановка сложилась явно не в пользу наших товарищей, и я решил им помочь, по ходу дела расстроить боевые порядки врага. Предупреждаю об этом ведомого, иду на сближение и быстро оглядываюсь: нет ли в хвосте «Ме-109». Вижу: есть. Один подбирается к моему напарнику и вот-вот откроет огонь...

Вираж с предельным креном Ла-5 выполняет за 19 секунд. В данной обстановке это целая вечность, и я не успею помочь ведомому. Но сейчас не 1941-й, мы «кое-чему» научились и, надо сказать, неплохо. Мне известен метод ускоренного разворота...

Секунды, и я в хвосте у противника. Открываю огонь. «Ме-109» идет к земле. Удар. Взрыв. А мы уже несемся на тех, что внизу. Они не выдерживают внезапной атаки и торопятся выйти из боя...

И так не только в авиации, но и во всех других родах войск, советские воины в ходе боев непрерывно учились военному делу настоящим образом, осваивали нелегкую науку побеждать сильного врага. Высокое боевое мастерство наших пехотинцев и артиллеристов, летчиков и моряков, танкистов и саперов, военное искусство и организаторские способности командного состава — явились одним из слагаемых победы советского народа в Великой Отечественной войне. Одержанная нами победа — прямой результат воплощения в жизнь ленинского учения о защите социалистического Отечества, ленинской политики Коммунистической партии в области советского военного строительства.

«Бессмертный подвиг во имя социализма совершил наш народ под руководством Коммунистической партии, продемонстрировав массовый героизм в Великой Отечественной войне, — отмечают Тезисы ЦК КПСС к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. — Эта война явилась и тягчайшим испытанием и школой мужества. Она закончилась великой победой потому, что социализм обеспечил несокрушимое единство всего советского общества, мощь и невиданную мобильность его экономики, высокое развитие военной науки, воспитал замечательных воинов и военачальников».

И ныне партия в разносторонней и многогранной деятельности по дальнейшему укреплению военного могущества нашего государства исходит из ленинских указаний о необходимости постоянно быть начеку, беречь как зеницу ока обороноспособность Родины. Под влиянием научно-технического прогресса произошли коренные преобразования в строительстве и развитии нашей армии.

Военно-техническая революция неузнаваемо изменила все рода войск, виды Вооруженных Сил, повысила их боевую мощь, внесла много нового в способы ведения вооруженной борьбы. В этих условиях с особой силой звучит предупреждение В. И. Ленина: «Всякий согласится, что неразумно или даже преступно поведение той армии, которая не готовится овладеть всеми видами оружия, всеми средствами и приемами борьбы, которые есть или могут быть у неприятеля». И советский народ оснащает свои Вооруженные Силы самыми современными, первоклассными видами оружия. Вместе с тем он требует от воинов настойчиво овладевать всеми средствами и приемами ведения боя в сложных условиях современной войны.

Опираясь на выдающиеся достижения отечественной экономики, науки и техники, наша авиация сделала новый, небывалый скачок в своем развитии. Теперь на ее вооружении сверхзвуковые реактивные самолеты, вооруженные ракетами различного класса, способные летать днем и ночью в сложных метеорологических условиях, на самых различных диапазонах — от малых высот до 30 тысяч метров, со скоростью в 3 тысячи километров в час. Другими стали и средства управления и обеспечения полетов. Все шире применяются электроника и автоматика. Причем научно-техническая революция в авиации продолжается.

Партия и правительство предвидели этот качественный скачок в технике. Поэтому в нашей стране была заблаговременно создана сеть высших военных авиационных училищ. Из них выпускаются не просто летчики и штурманы, а летчики-инженеры и штурманы-инженеры. Таково требование времени, ибо современный самолет предельно насыщен сложным оборудованием, различными бортовыми системами, вооружением и для освоения его от летчика требуется серьезная инженерная подготовка.

В свою очередь, новая техника значительно поднимает роль тактики, рождает новые формы и приемы воздушного боя. Таким образом, наряду с глубоким освоением современной техники, летчику необходимо быть мастером ее боевого применения. В нашей авиации выработаны проверенные многолетним опытом методы обучения и воспитания летного и технического состава. Умело, на научной основе организуя учебный процесс, командиры хорошо учат молодежь. Все больше и больше вчерашних выпускников училищ становятся первоклассными летчиками и штурманами.

Все советские воины видят своей главной и постоянной задачей настойчивое совершенствование готовности Вооруженных Сил к немедленным и решительным боевым действиям. Но в современных условиях укрепление обороноспособности нашей страны не исчерпывается боевой подготовкой войск. Закон о всеобщей воинской обязанности ставит конкретные задачи по подготовке всего населения к вооруженной защите своего Отечества, определяет стройную систему начального военного обучения молодежи. В этой системе ведущая роль отведена Добровольному обществу содействия Армии, Авиации и Флоту. Организации, клубы, учебные пункты, кружки ДОСААФ призваны так строить начальную военную подготовку и патриотическое воспитание будущих воинов, чтобы каждый из них с приходом в ряды Вооруженных Сил в кратчайший срок смог стать полноценным бойцом. И ДОСААФ — достойный преемник ленинского Всевобуча — ведет огромную работу по подготовке молодежи к выполнению почетного воинского долга.

Коммунистическая партия и Советское правительство делают все для того, чтобы оборона нашей социалистической Родины всегда была мощной и надежной, неустанно напоминают советским людям и прежде всего молодежи завет Владимира Ильича Ленина — учиться военному делу настоящим образом.

Полковник А. СМОРЧКОВ,
Герой Советского Союза

ЛЕТЧИК-КОСМОНАВТ СССР
Павел Иванович БЕЛЯЕВ

10 января 1970 года после тяжелой болезни скончался прославленный летчик-космонавт СССР, один из первых покорителей космоса, Герой Советского Союза полковник Павел Иванович Беляев.

П. И. Беляев родился 26 июня 1925 года в селе Челищево Рослятинского района Вологодской области. В 1942 году, после окончания десятилетки, он поступает на завод, где работает сначала токарем, а затем приемщиком готовой продукции.

В суровую пору Великой Отечественной войны П. И. Беляев, как и многие тысячи его сверстников, добровольно вступает в ряды Советской Армии и после успешного окончания летного училища в качестве летчика-истребителя участвует в войне с империалистической Японией.

В послевоенные годы П. И. Беляев проходил службу в Гвардейском истребительном авиационном полку ВВС Тихоокеанского флота. Здесь он в 1949 году вступает в ряды Коммунистической партии Советского Союза. Был летчиком, старшим летчиком, командиром звена, заместителем командира эскадрильи по политчасти.

В 1956 году П. И. Беляев направляется на учебу в Военно-воздушную Краснознаменную академию, по окончании которой он командует авиационной эскадрильей. Высоко оценивая личные качества Павла Ивановича, командование в 1960 году направляет его в отряд космонавтов. Здесь он проявил большую настойчивость в освоении космической техники, в совершенстве изучил материальную часть корабля, овладел практическими навыками управления им.

Коммунистическая партия и Советское правительство в марте 1965 года доверили П. И. Беляеву совершить космический полет на корабле «Восход-2» в качестве командира экипажа. Это ответственное задание он выполнил успешно, проявив высокие моральные, волевые качества, смелость, умение работать в сложных условиях. В ходе полета он руководил первым в мире выходом человека из корабля в космическое пространство. Посадка корабля была произведена полковником Беляевым с использованием системы ручного управления. Полет корабля «Восход- 2»открыл новую, исключительно важную страницу в истории освоения космоса и приумножил космическую славу Советского Союза.

За успешное осуществление космического полета Павлу Ивановичу Беляеву было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» и звание «Летчик-космонавт СССР». Он награжден также орденом Красной Звезды, многими медалями, удостоен наград ряда зарубежных стран.

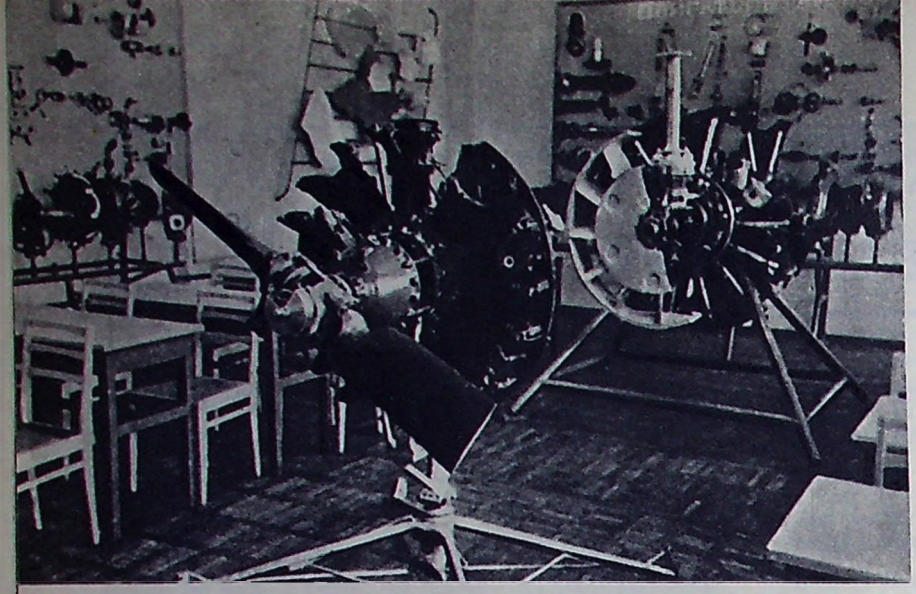
В последние годы Павел Иванович настойчиво совершенствовал специальные знания, принимал непосредственное участие в подготовке космонавтов к полетам в космос.

П. И. Беляев был горячим патриотом социалистической Отчизны, принципиальным коммунистом, активно участвовал в общественно-политической жизни, избирался в руководящие партийные органы, депутатом Моссовета, пропагандировал достижения советского народа в освоении космоса. Он часто выступал перед трудящимися, молодежью, воинами армии и флота, перед представителями зарубежной общественности. Все знали его как чуткого и отзывчивого человека, хорошего товарища и семьянина.



Светлая память о Павле Ивановиче Беляеве — верном сыне Коммунистической партии и советского народа, мужественном и славном покорителе космоса, боевом друге и товарище навсегда сохранится в наших сердцах.

Л. И. БРЕЖНЕВ, Г. И. ВОРОНОВ, А. П. КИРИЛЕНКО, А. Н. КОСЫГИН, К. Т. МАЗУРОВ, А. Я. ПЕЛЬШЕ, Н. В. ПОДГОРНЫЙ, Д. С. ПОЛЯНСКИЙ, М. А. СУСЛОВ, А. Н. ШЕЛЕПИН, П. Е. ШЕЛЕСТ, Ю. В. АНДРОПОВ, В. В. ГРИШИН, П. Н. ДЕМИЧЕВ, Д. А. КУНАЕВ, П. М. МАШЕРОВ, В. П. МЖАВАНАДЗЕ, Ш. Р. РАШИДОВ, Д. Ф. УСТИНОВ, В. В. ЩЕРБИЦКИЙ, И. В. КАПИТОНОВ, К. Ф. КАТУШЕВ, Ф.Д. КУЛАКОВ, Б. Н. ПОНОМАРЕВ, М. С. СОЛОМЕНЦЕВ, Л. В. СМИРНОВ, А. А. ГРЕЧКО, М. В. КЕЛДЫШ, М. В. ЗАХАРОВ, И. И. ЯКУБОВСКИЙ, А. А. ЕПИШЕВ, С. Л. СОКОЛОВ, Н. И. КРЫЛОВ, С. Г. ГОРШКОВ, П. С. КУТАХОВ, Е. М. ТЯЖЕЛЬНИКОВ, Н. И. САВИНКИН, И. Д. СЕРБИН, Г. С. ТИТОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, П. Р. ПОПОВИЧ, В. Ф. БЫКОВСКИЙ, В. В. НИКОЛАЕВА-ТЕРЕШКОВА, К. П. ФЕОКТИСТОВ, Б. Б. ЕГОРОВ, А. А. ЛЕОНОВ, Г. Т. БЕРЕГОВОЙ, В. А. ШАТАЛОВ, Б. В. ВОЛЫНОВ, А. С. ЕЛИСЕЕВ, Е. В. ХРУНОВ, Г. С. ШОНИН, В. Н. КУБАСОВ, А. В. ФИЛИПЧЕНКО, В. Н. ВОЛКОВ, В. В. ГОРБАТКО.



В Центральной объединенной летно-технической школе. Моторный класс.

ИНИЦИАТИВА, ТВОРЧЕСТВО, ДЕЛОВИТОСТЬ

ПОХОД ЗА КУЛЬТУРУ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Готовясь достойно отметить историческую дату — 100-летие со дня рождения В. И. Ленина, советские люди сосредоточивают внимание и усилия на осуществлении планов хозяйственного и культурного строительства.

Широкий размах в стране получило движение за повышение культуры производства, вылившееся во Всесоюзный смотр экономии, бережливости, более рациональной организации труда и отдыха трудящихся. Оно охватило и коллективы учебных авиационных организаций ДОСААФ. Массовый характер приобрел поход авиационных спортсменов, инструкторов-летчиков, инженеров, техников, всего обслуживающего персонала за образцовое состояние авиационной техники, лабораторий, учебных классов, рабочих, служебных и бытовых помещений.

В клубах созданы смотровые комиссии, в которые вошли наиболее авторитетные, инициативные спортсмены, инженеры, техники и механики. Ими разработаны комплексные планы организационно-технических мероприятий, направленных на повышение летной и технической квалификации инструкторов, спортсменов-летчиков, парашютистов, планеристов, на внедрение передовых методов труда и эксплуатации авиационной техники, механизацию трудоемких работ.

Для оказания помощи учебным авиационным организациям, осуществления контроля за ходом смотра и определения победителей при ЦК ДОСААФ создана Центральная смотровая комиссия. Недавно она подвела предварительные итоги смотра. Они радуют. Клубы сделали многое, чтобы внедрить научную организацию труда в подразделениях и службах, прогрессивные формы обслуживания авиационной техники.

Лучших результатов добились в 1969 году учебные организации, где начальниками В. Хальзов, В. Громов, И. Козлов, А. Захаров, М. Диваков, П. Глазунов, П. Радзевич, И. Кравченко, Н. Курсаков, В. Никишин.

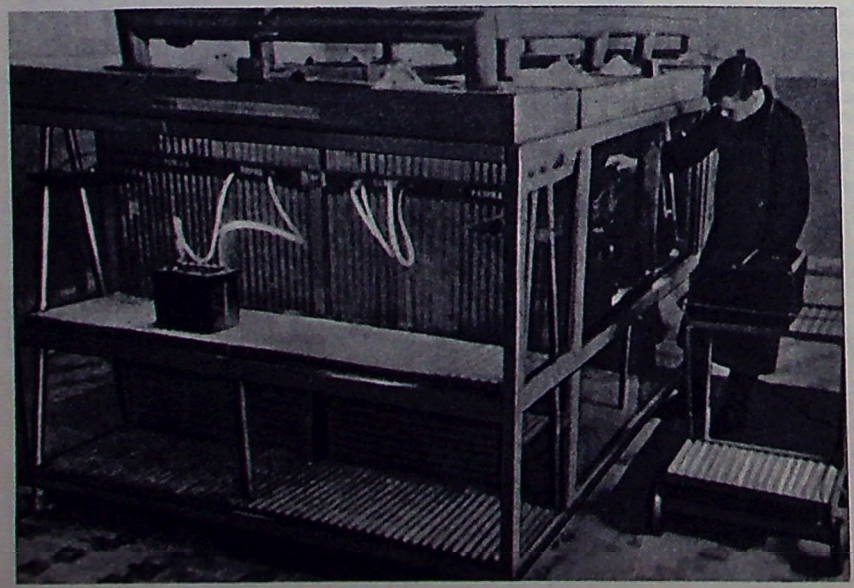
В этих и других клубах трудятся десятки замечательных инструкторов-летчиков, авиационных спортсменов, опытных инженеров, техников и механиков; среди них золотой фонд нашей страны — ударники коммунистического труда.

В Ростовском авиационном клубе более 10 лет добросовестно работает авиатехник Н. Коротков. За это время не было ни одного случая отказа или несвоевременной подготовки техники к полетам. Высокая требовательность к себе, образцовое содержание рабочего места, инструмента и оборудования помогли Короткову обеспечить в 1969 году максимальный налет обслуживаемого им вертолета.

В Московских областных авиаспортклубах отличаются образцовой работой ударники коммунистического труда техник-бригадир И. Козырнов и техник самолета Ю. Седов. Оба они в совершенстве изучили материальную часть, технически грамотно готовят ее к полетам, никогда не откладывают на завтра того, что нужно сделать сегодня. Четкий ритм, плановость в работе, готовность прийти на помощь товарищам — вот что характерно для них.

Можно было бы назвать и еще многих отличных специалистов, чей труд обеспечивает учебным организациям выполнение взятых обязательств. Они постоянно ищут и находят новые методы труда, более прогрессивные формы обслуживания авиационной техники.

В большинстве учебных авиационных организаций практикуются посменные



Так выглядит в летно-технической школе цех зарядки аккумуляторов.

полеты, позволяющие наиболее интенсивно использовать материальную часть.

В клубах много хороших начинаний. Так, например, в Вяземском аэроклубе перешли к выполнению регламентных работ поточным методом. Здесь построены диспетчерские пункты, разработаны сетевые и диспетчерские графики, рабочие места соединены с диспетчерским пунктом двусторонней селекторной связью. Все это дало возможность повысить качество работ и на 10—15 процентов увеличить производительность труда.

Во многих коллективах разработаны и использованы системы централизованной заправки самолетов топливом, воздухом и снабжения электроэнергией. Они позволили значительно облегчить труд технического и обслуживающего состава, до минимума сократить срок выхода на старт средств аэродромно-технического обслуживания полетов.

Ангары и лаборатории оснащаются современными стендами и контрольно-проверочной аппаратурой. В 1968—1969 годах в некоторых клубах введены в эксплуатацию новые производственные и санитарно-бытовые помещения, улучшилось оборудование комнат и уголков охраны труда и техники безопасности.

В ходе смотра спортсменами на общественных началах посажено несколько тысяч деревьев, кустарников, заасфальтированы тысячи квадратных метров мест стоянок авиационной техники.

Многое сделано рационализаторами. Ими внесено и реализовано около тысячи рационализаторских предложений, направленных на совершенствование процессов технического обслуживания машин, повышение производительности труда и внедрение в практику работы объективных методов контроля за техническим состоянием самолетов, вертолетов и планеров.

Поучительна работа рационализаторов — инженеров А. Зверева, И. Ярового и старшего преподавателя Я. Позднякова. В клубе, где они работают, что ни класс — то лаборатория: на схемах, действующих стендах и макетах наглядно рассмотрены сложные вопросы аэродинамики, динамики полета вертолета, конструкции и эксплуатации авиационной техники и физической сущности происходящих процессов. Спортсмены воспитываются на лучших традициях советского авиационного спорта. Не случайно коллектив этого клуба, возглавляемый Героем Советского Союза П. Глазуновым, уже не первый год является одним из передовых среди авиационных организаций ДОСААФ.

Постоянно ищет лучшие формы и методы технического обслуживания техники, наиболее целесообразной организации рабочего места коллектив рационализаторов Центральной объединенной летно-технической школы ДОСААФ, возглавляемый инженером З. Пархомовским. Активные рационализаторы школы (авиационные техники — П. Данилов, Н. Ерзин, Я. Шмарев и другие) оснастили лабораторию авиационного и радиоэлектронного оборудования стендами и контрольно-проверочной аппаратурой с учетом требований современной технической эстетики.

Под руководством старшего инженера Б. Гонина в школе разработана и действует аккумуляторно-зарядная станция, где процессы зарядки регулируются с помощью полуавтоматов и автоматов.

Широко развернулось соревнование за высокую культуру производства в учебной организации, где начальником И. Козлов. Первенство держит коллектив подразделения старшего инженера К. Серебрянова. Усилиями рационализаторов И. Огурцова, И. Соколинского, В. Олейничева, Л. Резника здесь оборудована хорошая рабочая площадка технико-эксплуатационной службы, лаборатории пополнились новыми приспособлениями и стендами, позволяющими производить инструментальную проверку агрегатов самолетов и двигателей; в учебных классах появились новые макеты, разрезные агрегаты, схемы и другие наглядные пособия. Возглавил эту работу инженер И. Иванов.

Добрая слава идет о рационализаторах Грозненского и Вяземского аэроклубов. Они одними из первых ввели в практику поточный метод выполнения регламентных работ, внедрили способ централизованной заправки самолетов топливом, оснастив устройства шлангодержателями и автоматикой подключения переключающих топливных насосов.

Много интересных дел на счету у рационализаторов Куйбышевского, Омского, Минского авиационных клубов. В Куйбышеве, например, был проведен месячник рационализатора, завершившийся конкурсом на лучшее предложение.

В проведении смотра культуры обслуживания авиационной техники, к сожалению, имеются и недостатки. Центральная смотровая комиссия отметила, что некоторые руководители авиаспортклубов еще не стали подлинными организаторами соревнования за высокую культуру производства и организацию труда, недостаточно ведут организаторскую и воспитательную работу в коллективах. К таким авиаспортклубам относятся Саранский, Костромской, Горьковский, Одесский и Сыктывкарский.

В настоящее время Центральная смотровая комиссия ЦК ДОСААФ СССР подводит окончательные итоги двухлетней работы учебных авиационных организаций ДОСААФ, соревнующихся за повышение культуры в эксплуатации авиационной техники и внедрение передовых приемов труда, за экономию и бережливость.

Хорошо, если каждый авиационный клуб, каждый его работник, авиационный спортсмен на основе этих итогов проанализирует свою деятельность, вскроет недостатки, учтет положительный опыт соседа, повысит качество своего труда. Этим он внесет свой вклад в общее дело борьбы за культуру обслуживания авиационной техники.

И. КОРОВИН

Читайте в следующем номере

● *К 100-летию СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА.*
В. И. Ленин об агрессивной сущности империализма.

В СМОЛЬНОМ.
В очерке под этим названием рассказывается о встрече красвоенлета А. Туманского с В. И. Лениным.

● НАВСТРЕЧУ 25-летию ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ.
Очерк о Герое Советского Союза Евгении Жигуленко.

ТРОПОЮ ГРОМА.
Рассказ о становлении молодого военного штурмана.

ЗНАМЕНОСЦЫ.
Опытом работы делится начальник передового аэроклуба Герой Советского Союза В. Хальзов.

СЛУЖИТЕ ЧЕСТНО, СЫНЫ!
О подготовке молодежи к службе в Советской Армии на Московском локомотиворемонтном заводе рассказывает начальник учебного пункта Н. Бурдин.

● *КЛУБ И ПЕРВИЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ.*
СЕМЬ ТЫСЯЧ ЧАСОВ В ВОЗДУХЕ.
Начальник 2-го Московского городского аэроклуба Н. Курсаков рассказывает о том, как клуб на протяжении многих лет работает безаварийно, добиваясь высоких спортивных результатов.

● СО СВОИМИ ПАРУСАМИ.
Очерк о молодой спортсменке-летчице Людмиле Зиминой.

● *СПОРТСМЕНЫ ПРЕДЛАГАЮТ*
Какой должна быть приборная доска для парашютистов.

● «БАЙКОНУР»
Журнал продолжает публиковать материалы заочного клуба юных авиаторов, космонавтов и ракетчиков.

● *ТАБЛИЦА ВСЕСОЮЗНЫХ АВИАЦИОННЫХ РЕКОРДОВ.*

Соревнование силы множит

Чем ближе 100-летие со дня рождения В. И. Ленина, тем напряженнее пульс соревнования за достойную встречу всенародного праздника. Это находит свое выражение в укреплении нашего оборонного коллектива, в росте активности членов ДОСААФ. Мы стремимся занять передовые рубежи в предъюбилейном соревновании, во Всесоюзном смотре спортивной и оборонно-массовой работы первичных комсомольских организаций. У нас накоплен немалый опыт оборонно-массовой работы, но мы вместе с комсомольскими активистами ищем новые формы распространения военно-технических знаний, усиления военно-патриотического воспитания школьников. Одним словом, действуем сообща, общими силами.

Большим событием в жизни школы стал сбор «В. И. Ленин и защита Родины». Было торжественно внесено боевое знамя 158-й дивизии. Перед ребятами выступили генерал И. С. Безуглый и другие ветераны боев.

А началась наша дружба с ветеранами войны еще в 1966 году, когда отмечалось 25-летие битвы под Москвой. Из Московского геолого-разведочного института в школу пришли коммунисты Нина Федосеевна Куприяненко, Павел Васильевич Калинин и другие. Они рассказали, что в грозные дни октября 1941-го в стенах школы формировался истребительный батальон, основной силой которого стали студенты-геологи. После боев под Москвой большинство из них продолжали воевать в 158-й дивизии.

Вскоре ребята услышали рассказ о боевых делах батальона. Родилась мысль — собрать документы, свидетельства очевидцев, воспоминания родных и друзей о бойцах истребительного батальона, не доживших до светлого дня Победы, — о Николае Квасове, Ляле Озолиной, Наташе Комаровой, Леониде Боеве. Поиск был кропотливым. Пионерские отряды боролись за право называться именем героев. Параллельно работала группа по розыску героев — учащихся нашей школы.

В ходе Всесоюзного смотра окрепла связь с ветеранами боев. По инициативе активистов комсомола и ДОСААФ в школе была организована передвижная выставка «Боевой путь 158-й дважды Краснознаменной имени Суворова стрелковой дивизии», у ее стендов старшеклассники провели беседы с младшими школьниками.

Группа учеников ездила на места боев дивизии, в Калининскую область, под город Холмец. Костер на земле, освященной кровью ее стойких защитников, воспоминания о погибших товарищах, звучавшие в торжественной тишине ночи, — все это оставило у ребят яркие, незабываемые впечатления.

Особо мне хочется отметить такую форму воспитания, как уроки мужества. У нас частые гости — преподаватели Военной академии имени М. В. Фрунзе. С интересом слушают школьники их беседы о боевых друзьях, о сегодняшних буднях армии.

Несколько слов об особенностях работы школьного оборонного коллектива. Вот уже 12 лет я являюсь председателем комитета ДОСААФ. Школа наша — восьмилетняя. Основная трудность — смена личного состава, своеобразная «текучесть кадров». Подрастают ребята и уходят, кто в среднюю школу, кто в техникум или на производство. Значит, наша задача сделать все возможное для того, чтобы юные росли настоящими гражданами своей страны, чтобы в нужный момент были готовы встать на защиту Родины. Возраст членов оборонной организации ставит здесь определенные преграды, но тем не менее многое можно и нужно успеть еще до того, как мальчишке исполнится 15 лет. На занятиях по гражданской обороне мы знакомим учащихся с отечественным оружием, стремимся воспитать чувство гордости за Советскую Армию. Школьники занимаются строевой подготовкой, участвуют в военной игре «Зарница», сдают спортивные нормы.

В школе мы проводим соревнования по стрельбе (из пневматического оружия). Мальчишки, которых особенно привлекает этот вид спорта, вступают в ряды добровольного патриотического Общества.

...Каждый вечер подолгу не гаснет свет в окнах нашей мастерской, или, как мы ее называем, — модельной лаборатории. Школьники трудятся увлеченно, не замечая, как бегут минуты и часы. Строят модели ракет, самолетов, стартовые установки; каждый находит себе задачу по силам и по вкусу. По расписанию занятия кружка — по два раза в неделю, но фактически работаем ежедневно, и даже в воскресенье в мастерской не бывает пусто. Самое главное, что кружковцы чувствуют себя здесь хозяевами. Атмосфера труда, атмосфера творчества — вот что притягивает юных.

Окончившие школу ребята не бросают занятия в кружке. Старшеклассники Женя Попов, Коля Павлов, Володя Соловьев, Коля Мазур, Миша Истомин, обучающиеся в других школах, продолжают работать в нашем коллективе. У них учатся новички.

Одна из наиболее удачных наших моделей — бронепоезд — была экспонирована на Выставке достижений народного хозяйства, ее создатели удостоены золотой медали. Две работы демонстрировались на Международной выставке детского технического творчества в Монреале (Канада).

По желанию ребят мы создали парашютный кружок. Районный комитет ДОСААФ пришел нам на помощь. Теперь по специальному графику подростки в сопровождении активистов ДОСААФ — классных руководителей выезжают на прыжки с вышки.

Любой парашютный прыжок — это экзамен, испытание характера. Как бывший десантник (я сам руковожу кружком) хорошо знаю, что прыжки, особенно первые, требуют от парашютиста собранности, четкости, да и просто решительности и смелости. Радостно видеть, как охотно, с готовностью взялись ребята за полезное дело.

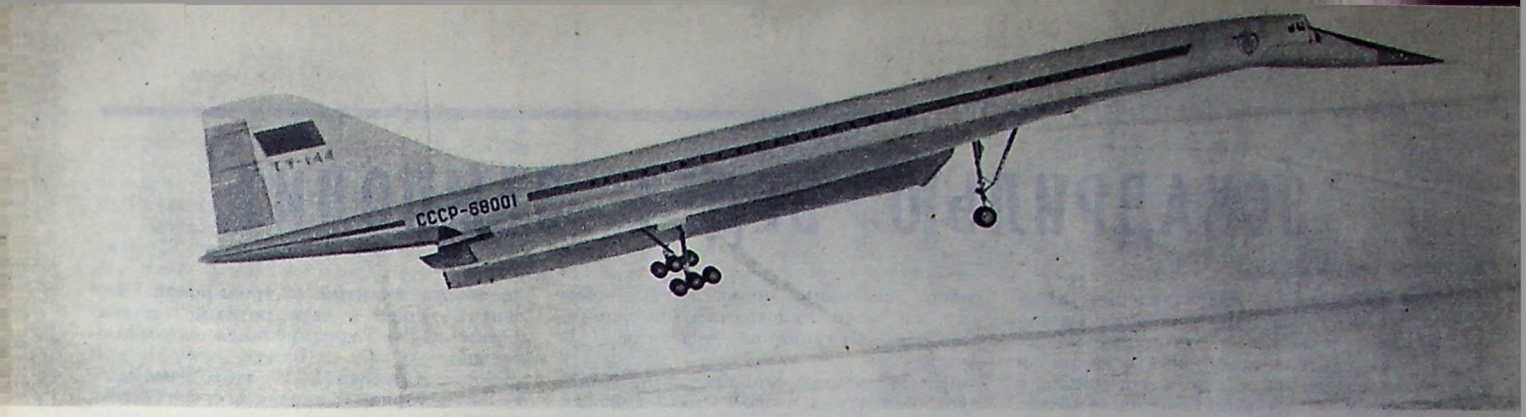
Сейчас, накануне 100-летия со дня рождения Ильича, хочется работать ярче, сделать как можно больше для воспитания подрастающего поколения патриотами Советской Родины, борцами за ленинские идеалы.

М. СТРОЙКОВ,
председатель комитета ДОСААФ
Москва, 89-я школа



Кружковцы первичной организации ДОСААФ. Слева направо: Вова Пермяков, Коля Аксенов, Сережа Баранов, инструктор М. Стройков, Саша Авдеев, Сережа Дударев.

Фото С. Игнатьева



По ленинскому декрету

Под руководством Коммунистической партии советский народ превратил нашу Родину в великую авиационную державу. Могучие у нее крылья. Свыше 600 тысяч километров — такова протяженность маршрутов, по которым летают советские транспортные самолеты; более 90 процентов пассажиров перевозится на современных газотурбинных воздушных кораблях. Скоростные лайнеры составляют основу самолетного парка и свидетельствуют о высоком уровне материально-технического оснащения гражданской авиации.

За высокие достижения в освоении техники и обслуживании народного хозяйства страны гражданская авиация награждена орденом Ленина.

Наш корреспондент встретился с первым заместителем министра гражданской авиации СССР Героем Социалистического Труда Борисом Павловичем Бугаевым и попросил его рассказать, в частности, о международных связях Аэрофлота.

— Читателям «Крыльев Родины»,— начал свою беседу Борис Павлович, — во всяком случае, думаю, многим из них, не раз приходилось бывать в Шереметьево. Со взлетной полосы столичного международного аэропорта один за другим взлетают воздушные лайнеры. В полетных листах их экипажей конечными пунктами маршрутов значатся столицы и крупные города многих стран мира. Париж, Прага, Токио, София, Ханой, Гавана, Браззавиль, Нью-Йорк, Каир...

— В международных связях Аэрофлота, — продолжал Б. П. Бугаев, — как и в становлении гражданской авиации, ее движении по пути технического прогресса, мы видим живое воплощение в жизнь ленинских заветов. И в этой связи мне хочется особенно подчеркнуть, что в истории Аэрофлота есть страницы, непосредственно связанные с именем Ленина, его личным участием, его инициативой, его мудрой прозорливостью. Одна из таких страниц — воздушные сообщения Советского государства с зарубежными странами. 49 лет назад, в сентябре 1921 года, Владимир Ильич подписал постановление Совета Народных Комиссаров об организации первой в нашей стране регулярной международной авиалинии— Москва — Каунас — Кенигсберг протяженностью 1300 километров. В мае 1922 года эта линия была открыта. Трудно переоценить значение первой международной авиатрассы в развитии дипломатических, торговых и культурных связей молодой Советской Республики с иностранными государствами.

Спустя шесть лет после ленинского декрета, — говорит Б. П. Бугаев, — Советское правительство заключило соглашения о воздушном сообщении СССР с Ираном и Афганистаном. В тридцатые годы международные воздушные связи развиваются еще более интенсивно. Монгольская Народная Республика, Чехословакия, Швеция, Болгария — вот неполный перечень стран, куда начали регулярно летать наши гражданские самолеты.

Новым этапом в расширении международных воздушных трасс явились пятидесятые годы. Самолетный парк пополняется более совершенными машинами. Тринадцать лет назад впервые на авиатрассах появился Ту-104, положивший начало эре пассажирских перевозок на реактивной технике. Теперь же на воздушных дорогах летают привычные для пассажиров Ту-114, Ил-18, Ан-10, Ту-124, Ту-134, Ил-62 и Як-40 — машины, созданные в конструкторских бюро, которыми руководят выдающиеся конструкторы А. Н. Туполев, С. В. Ильюшин, О. К. Антонов, А. С. Яковлев. Именно эти комфортабельные самолеты, оснащенные современной пилотажно-навигационной аппаратурой, позволяют совершать полеты в сложных условиях и на разных широтах. Проложены самые протяженные в мире авиалинии, связавшие Москву с Дели, Токио, Нью-Йорком, Лагосом и другими городами.

Мы поддерживаем тесные воздушные связи со всеми социалистическими странами. Особенно успешно развивается авиационное сотрудничество стран— членов Совета Экономической Взаимопомощи. Оно способствует развитию гражданской авиации социалистических стран. Наши друзья ощущают постоянную помощь Советского Союза.

Сейчас общая протяженность международных линий Аэрофлота превышает 100 тысяч километров. Советские самолеты летают в 54 иностранные государства; с 59-ю странами у нас имеются межправительственные соглашения о воздушном сообщении. Шереметьево и другие международные аэропорты Советского Союза принимают крылатые машины авиакомпаний 29 стран. Помимо этого, Аэрофлот заключил с зарубежными авиационными фирмами и предприятиями более двухсот соглашений о взаимном предоставлении различного рода услуг — о коммерческом сотрудничестве, совместной эксплуатации ряда воздушных линий и т. д.

Недалеко то время, когда наши пилоты начнут регулярно водить самолеты в Австралию и Южную Америку. Появятся новые современные машины Ту-154 и сверхзвуковой пассажирский лайнер Ту-144. Число стран и авиакомпаний, желающих сотрудничать с Аэрофлотом Советского Союза, постоянно растет. И это вполне понятно. Ведь наше сотрудничество в области воздушных сообщений основано на ленинской миролюбивой политике, на взаимном уважении интересов, равноправии.

Все больше иностранных пассажиров летает на наших самолетах. Огромен интерес к жизни Советской страны. Через СССР проходят кратчайшие воздушные пути из Европы в Японию, страны Ближнего и Среднего Востока, Юго-Восточной Азии, удобные авиационные дороги на африканский континент.

— На международных линиях Аэрофлота, — сказал в заключение Б. П. Бугаев, — работают искусные мастера летного дела, многие из них путевку в небо получили в аэроклубах ДОСААФ. Сегодня назову некоторых из них. Герои Советского Союза П. Михайлов и И. Рышков, Герой Социалистического Труда А. Витковский, Х. Цховребов, Н. Сафронников.

Своими успехами Аэрофлот обязан родной Коммунистической партии. Летчики гражданской авиации, как и весь советский народ, борются за новые победы во славу любимой Родины.

На снимке: первый в мире сверхзвуковой лайнер Ту-144 в испытательном полете.

ЭСКАДРИЛЬЮ ВЕДЕТ ЗАМПОЛИТ

Для летчиков подразделения, в котором служит Валентин Овчинников, его работа — будничные хлопоты заместителя командира эскадрильи по политической части. Вот и сейчас, в перерыве между вылетами на бомбометание, он помогает молодому пилоту выпустить боевой листок, вечером пойдет на заседание комсомольского бюро, а утром — на очередной семинар руководителей групп марксистско-ленинской подготовки.

Одним словом, забот Валентину Овчинникову хватает и даже с избытком. Однако в эскадрилье никому и в голову не придет, что сегодня, в летный день, крылатый комиссар — так Овчинникова зовут в эскадрилье — не поднимется в воздух, не поразит ракетами или бомбами цель, не поможет кому-нибудь из летчиков освоить новый элемент боевого применения самолета, новый тактический прием. Такого еще не бывало. Капитан Овчинников — военный летчик первого класса, инструктор по полетам в сложных погодных условиях. Полеты для него — привычная повседневность, впрочем, как и организация партийно-политической работы в эскадрилье. Замполит есть замполит.

Познакомились мы с Валентином Овчинниковым добрый десяток лет назад на одном из аэродромов ныне ордена Ленина Ленинградского военного округа. Валентин только что окончил училище летчиков, прибыл в строевую часть. Высокий, широкоплечий, с пушистыми пшеничными усами на открытом лице, он заметно выделялся среди молодых лейтенантов. Бесшабашная удаль, озорство так и светились в его голубых глазах. Русский былинный богатырь, да и только!

Правда, бросалось в глаза и другое. Валентину ничего не стоило перебить в разговоре товарища; с вызовом, а порой и подчеркнутой гордостью похвалиться своим удачным полетом. Но как ни странно, молодых лейтенантов подобные выходки Овчинникова ничуть не обижали. Летал Валентин — тут ему надо отдать должное — отменно.

Случилось так, что мне довелось присутствовать при обсуждении его кандидатуры на ведущего пары. Мнения разделились. Кое-кому из офицеров-руководителей лейтенант Овчинников казался баловнем судьбы, этаким «счастливчиком», которому все дается удивительно легко.

— Мальчишка он еще, — бросил командир эскадрильи. — На вид — мужчина, а в голове...

— А мы, коммунисты, зачем? — неожиданно задал вопрос секретарь партийного комитета Николай Михайлович Пивоваров.

— Так он же комсомолец, — не сдавался комэск.

— Вот и хорошо, — вступил в разговор командир полка. — Поможем ему, где надо, приструним, поправим. По-моему, Овчинников — летчик с будущим.

Больше возражений против кандидатуры Валентина не поступило. Он стал ведущим пары. Первым среди своих однокашников. И все-таки, если говорить честно, мое первое впечатление о молодом лейтенанте складывалось не в его пользу. Но не зря, видимо, говорят: «По одежке встречают, по уму провожают». По-иному взглянуть на Валентина помогли парашютные прыжки, которые периодически организовывались для молодых пилотов.

Помнится, было тихое осеннее утро. Солнце поднялось над горизонтом и вызолотило лес на противоположной стороне аэродрома. Роса серебристой фольгой покрыла бетонные плиты. Хорошо в такую пору ощутить за спиной приятную тяжесть парашюта, вдохнуть полной грудью прохладу чистого воздуха.

Лейтенанты разбирали свои парашюты с подъехавшей автомашины, расставляли их на укладочных столах. Царил оживленный говор.

До поры до времени никто не мешал лейтенантам: громкий разговор — своеобразная отдушина для выхода из возбужденного состояния. Я внимательно наблюдал за каждым. Через несколько минут многих предстояло выпустить в воздух. Молодые летчики явно волновались. Одни спешно вытряхивали на брезент перепоясанные резинками ранцы, другие с излишней сосредоточенностью подсоединяли запасные парашюты к основным.

В этой обстановке приятно поразила спокойная деловитость Овчинникова. Было известно, что за его плечами, как и у других, — два или три прыжка с парашютом, но держался он так, словно только этим и занимался всю жизнь. Подготовив свое снаряжение, тут же стал помогать соседу. Причем делал все с добродушной шуткой, без тени рисовки, как само собой разумеющееся.

Поведение лейтенанта радовало, но где-то в глубине души жила тревога — не выкинет ли Овчинников какой-нибудь трюк в воздухе. Прыгать-то будет первым. Может поговорить с ним? Нет, пожалуй, не надо. Он же не маленький...

И действительно, в самолете Овчинников вел себя безупречно. Без лишней суетливости помог товарищам занять места, пытался даже проверить зацепление карабинов. А после взлета рассказал анекдот, который вызвал такой взрыв хохота, что командир экипажа удивленно посмотрел в грузовую кабину.

Образцово-показательным было и отделение Валентина от самолета. Сознаюсь, я был удивлен. А несколько позже узнал причину и безукоризненного поведения и умелых действий летчика. Оказалось, что накануне прыжков, после общих занятий и тренировок, Валентин ушел в парашютный городок и еще долго тренировался самостоятельно.

Когда я рассказал об этом командиру звена Юрию Танковскому, тот улыбнулся.

— Овчинников влюблен в небо, — сказал он, — и во всем, что связано с воздухом, придерживается одного-единственного правила: если быть, так быть первым.

Танковский замолчал, как бы давая возможность усвоить смысл его слов.

— На земле, — снова заговорил командир звена, — Овчинников многим кажется ухарем, которому все нипочем. Но это лишь шелуха. Посмотрите на него в воздухе. Собран, дисциплинирован, напорист. Поверьте мне, из него со временем получится толковый летчик. И коммунистом он будет настоящим.

Командир звена оказался прав. Уже через полгода в окружной газете появилась корреспонденция, в которой приводился следующий эпизод:

«Напряжение воздушного боя нарастало с каждой секундой. Лейтенант Овчинников после боевого разворота бросил машину в пикирование и, увеличив скорость, так резко выполнил маневр, что его «противнику», капитану Танковскому, поразить его прицельной «очередью» не удалось.

Казалось, что это должно огорчить Танковского. Но в душе командира звена все пело. Он был рад успеху комсомольца. Молодой летчик действовал расчетливо, смело, обдуманно. Чувствовалось, он обретает силу настоящего воздушного бойца».

К этому времени заметно изменилось и отношение молодого летчика к товарищам, к общественной жизни эскадрильи. Оборудовал ли он учебный класс, играл ли в хоккей, организовывал ли поездку молодежи по ленинским местам — во все комсомолец Овчинников вкладывал жар своего сердца, неистощимую энергию. И тактичнее стал в обращении с сослуживцами, научился выслушивать критические замечания.

В новом учебном году Валентина назначили руководителем группы политических занятий, а несколько позже коммунисты приняли его кандидатом в члены КПСС. Доверие командира, внимание партийной организации и помощь старших товарищей сделали свое дело. Овчинников возмужал, стал серьезнее. Собранность и дисциплинированность, которые прежде отличали его только в воздухе, все чаще и чаще стали проявляться на земле, в повседневной жизни.

И надо ли говорить о том, что включение лейтенанта Овчинникова в группу пилотов, которым предстояло осваивать новый для него сверхзвуковой самолет, не вызвало возражений?

— Жаль отпускать, — сказал на прощание командир эскадрильи. — Но, как говорится, большому кораблю — большое плавание. Только чур — не зазнавайся.

С этим напутствием и уехал лейтенант Овчинников в другую часть, туда, где шло освоение новейшего по тем временам истребителя-бомбардировщика.

Мы не виделись лет семь. И вот новая встреча, вдали от Ленинграда, на берегах Днепра, где разворачивалось грандиозное учение. Овчинников — капитан, военный летчик первого класса. Та же богатырская фигура. Нет только усов, да прорезались у висков первые морщинки.

Разговорились. И тот человек и не тот. Повзрослел, возмужал. И куда делась бесшабашная удаль? Спросил — смеется в ответ: «Годы. Укатали сивку крутые горки». — И тут же без всякого перехода, с прежней горячностью: — «Скорей бы вылет... Да нет, — спохватился, — не разговор надоел, по небу соскучился. Обстановка на полигоне — во!» — Поднялся вверх палец правой руки, озорные огоньки запрыгали в голубых глазах.

Еще были встречи, задушевные беседы. Здорово изменился молодой лейтенант, вырос, зрелым летчиком стал, офицером. Полеты, работа с людьми закалили его волю, характер, отточили политическое чутье, научили скромности. На учении «Днепр» меня больше всего поразили деловая сосредоточенность Валентина, глубина его суждений. И еще — откровенная гордость успехами подчиненных. О себе же — сколько я ни бился — он не сказал ни слова.

Более многословным оказался командир группы, в которую входило звено Овчинникова.

— Лучший командир звена, — сказал он. — Летает что надо. Этому же учит подчиненных. Здесь, на учении, назначен внештатным замполитом группы. Посмотрите, как оформлена наглядная агитация, послушайте. что он говорит летчикам до полетов и после. Прирожденный политработник.

Итоги полетов группы на учениях говорили сами за себя. Боевая работа летчиков на полигоне в непосредственной близости от наземных войск была оценена высшим баллом.

И вот, спустя еще два года, я в эскадрилье, где заместителем командира по политической части мой давнишний знакомый. Встреч после учения «Днепр», если не считать заочную, когда я узнал, что капитан Овчинников награжден орденом Красной Звезды, у нас не было. Снова внимательно приглядываюсь к его работе, пытаюсь понять, где же истоки успехов.

Между прочим, как выразился Валентин Антонович, приехал я не в самое лучшее время. Командир эскадрильи сдавал экзамены в академии. Два командира звена находились в командировке. К тому же подразделение готовилось к летно-тактическому учению.

— Вот и крутимся с Коваленко вдвоем, — кивнул он в сторону худощавого капитана.

Через несколько дней вернулся в часть адъютант эскадрильи Юрий Никулин. Дело спорилось. Втроем они быстро отработали необходимые документы, провели дополнительные занятия, проверили подготовку летчиков в воздухе. Валентин Овчинников успевал всюду: летал за инструктора, читал лекции, организовывал партийно-политическую работу.

Но вот что бросилось мне в глаза — он не выглядел ни усталым, ни растерянным. Все шло строго по плану, без спешки.

— А чего же уставать, — рассмеялся Овчинников в ответ на мой вопрос. — Я не один тружусь. Помогают партийные и комсомольские активисты, подсказывают. Одному всего не вытянуть...

И действительно, в ходе подготовки к учению партийно-политическая работа еще более оживилась, приобрела целенаправленный характер. Она была уделом не только замполита, но и каждого коммуниста, комсомольца.

Утром, в день начала учения, поступила вводная: «Командование подразделением возложено на капитана Овчинникова». Честно говоря, я не ждал такого оборота. Даже подумалось, что вводная как-то повлияет на общий настрой личного состава. Все-таки заместитель командира еще не есть командир. Куда там! Люди еще больше подтянулись — ведущим пойдет замполит.

Известно, что в групповом полете тон задает ведущий. Тем более среди истребителей-бомбардировщиков, действующих по наземным целям. От ведущего зависит и точность самолетовождения, и способы преодоления противовоздушной обороны «противника», и выбор маневра.

На первых минутах полета Овчинникова больше всего волновали перемены



Перед полетом (слева направо): капитаны В. Блинов и В. Овчинников.
Фото А. Волкова

в боевом порядке, которые были вызваны изменением боевого расчета. Нет, в индивидуальном мастерстве летчиков он не сомневался. Но как они будут действовать в составе новых групп? На слетанность-то выполнили только по одному полету в районе аэродрома.

Пройден один отрезок маршрута, второй... До земли — рукой подать. Нервно-эмоциональное напряжение почти достигло предела. Хорошо бы слово сказать, ободрить ведомых. Однако нельзя, полет проходит при полном радиомолчании.

Последний поворотный пункт. Позади — энергичный противоракетный маневр. Скоро цель. Капитан Овчинников не видит ее, но точно знает, где она.

...Вижу с земли: словно серебристые стрелы мелькнули над полигоном машины. Секунда — на маневр, и к земле в клубах огня и дыма устремились ракеты. После этого — опять тишина. Если бы не вспышка огня и дыма над целями, можно было подумать, что все это сон, звуковая и зрительная галлюцинация. Настолько неожиданным и стремительным был ракетный удар из-под облаков.

В тот день капитан Овчинников водил группу истребителей-бомбардировщиков на полигон несколько раз. И после каждой посадки ему сообщали: «Цель накрыта с минимальным отклонением разрывов». Крылатый политработник, как и остальные летчики эскадрильи, еще раз показал себя зрелым воздушным бойцом, умелым авиационным командиром.

А. МИХАЙЛОВ.





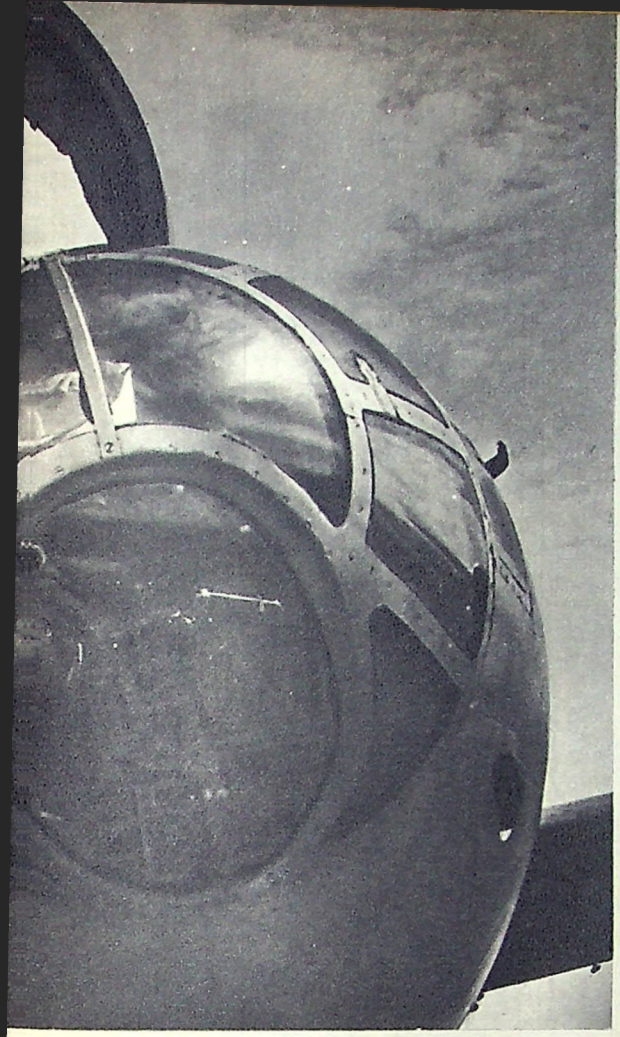
БУДУЩИЕ ШТУРМ

Окончив училище, они поведут по заоблачным трассам современные сверхзвуковые машины, станут мастерами бомбовых и ракетных ударов, пополнят ряды классных военных специалистов. Но это еще впереди. А сейчас они изучают теорию, летают на учебных и боевых самолетах, борются за лучшее место в соревновании, посвященном 100-летию со дня рождения великого Ленина.

На снимках — отдельные моменты учебы и работы курсантов Челябинского высшего военного авиационного Краснознаменного училища штурманов. Слева вверху — на классных занятиях. Курсанты изучают историю КПСС и философию, штурманское дело и аэродинамику, механику и радио-









электронику... Справа вверху — в библиотеке. Слева внизу — тренаж перед полетом. Надо вжиться в рабочее место, поработать с оборудованием кабины, мысленно произвести полет. От этого зависит успех. В центре вверху — до вылета остались минуты. Летчик вырулит машину на старт, взлетит, а штурман-курсант сообщит ему первый расчетный курс. В центре внизу — прыжки с парашютом. Они входят в программу подготовки курсантов. Справа внизу — по планам партийной и комсомольской работы курсанты бывают на стройках, заводах, в учебных заведениях, встречаются с передовыми людьми Челябинска.

Фото А. Хрупова

АНЫ – ИНЖЕНЕРЫ







Почти в цель...

Фото В. Чеботенко

В Федерации парашютного спорта

Лучшие спортсмены года

Президиум Федерации парашютного спорта СССР утвердил десять сильнейших парашютистов среди мужчин и женщин по итогам 1969 года.

Кандидатов в почетный список было немало, но, тщательно проанализировав спортивные достижения парашютистов на международных соревнованиях и чемпионатах страны, президиум отобрал самых достойных и определил занимаемые ими места:

Женщины

1. Т. Воинова (Киров)
2. Т. Морозычева (Ярославль)
3. В. Закорецкая (Ворошиловград)
4. Н. Ламберг (Свердловск)
5. Л. Еремина (Барнаул)
6. А. Хмельницкая (Киев)
7. Л. Прусова (Мурманск)
8. Л. Митяненко (Запорожье)
9. Т. Кувыкина (Свердловск)
10. Т. Коссовская (Москва)

Мужчины

1. В. Крестьянников (Ташкент)
2. А. Осипов (Куйбышев)
3. В. Гурный (Минск)
4. Л. Ячменев (Ленинград)
5. Б. Леонов (Саратов)
6. Е. Гладилов (Куйбышев)
7. В. Мащенко (Запорожье)
8. В. Пеньков (Фергана)
9. В. Кудреватых (Рязань)
10. В. Шарабанов (Горький)

Поздравляем юбиляров

Недавно Федерация парашютного спорта СССР отметила 60-летний юбилей ветеранов парашютного спорта Константина Кайтанова, Николая Гладкова и Василия Романюка.

Летчик Константин Кайтанов, совершив первый прыжок в 1932 году, полюбил парашют на всю жизнь.

«...Капитан Красной Армии Константин Федорович Кайтанов впервые в мире совершил прыжок из нижних слоев стратосферы — 11 037 м с немедленным раскрытием парашюта», — сообщалось в газетах в 1937 году.

Впервые в мире! Значит никто до него не поднимался так высоко, чтобы вернуться на землю под куполом парашюта. Никто не знал, как повлияет на человека недостаток кислорода, давление, снизившееся до 169 миллиметров вместо 760, выдержит ли купол при раскрытии... Шаг в неизведанное. Константин Федорович пошел на риск, чтобы другим было легче завоевывать новые высоты. После получасового спуска Кайтанов благополучно приземлился, открыв дорогу из стратосферы на землю. Всего он совершил 937 различных прыжков, налетал более 4000 часов на самолетах.

В числе лучших спортсменов К. Ф. Кайтанов был награжден орденом Ленина. В настоящее время он возглавляет президиум коллегии судей по авиационным видам спорта при Ленинградском горкоме ДОСААФ.

Уже 37 лет идет в первом ряду смелых и отважных покорителей воздушного океана Николай Яковлевич Гладков. На первом всесоюзном слете парашютистов в 1935 году Н. Гладков оказался в тройке лучших спортсменов страны. Им установлены десятки мировых высотных рекордов и рекордов на точность приземления. Николай Яковлевич долгое время возглавлял парашютную службу Военно-Воздушных Сил Советской Армии. Под его руководством стали проводиться соревнования в округах и частях. Почти все мировые ночные рекорды принадлежат теперь армейским парашютистам. Сборная команда Военно-Воздушных Сил — одна из сильнейших в стране.

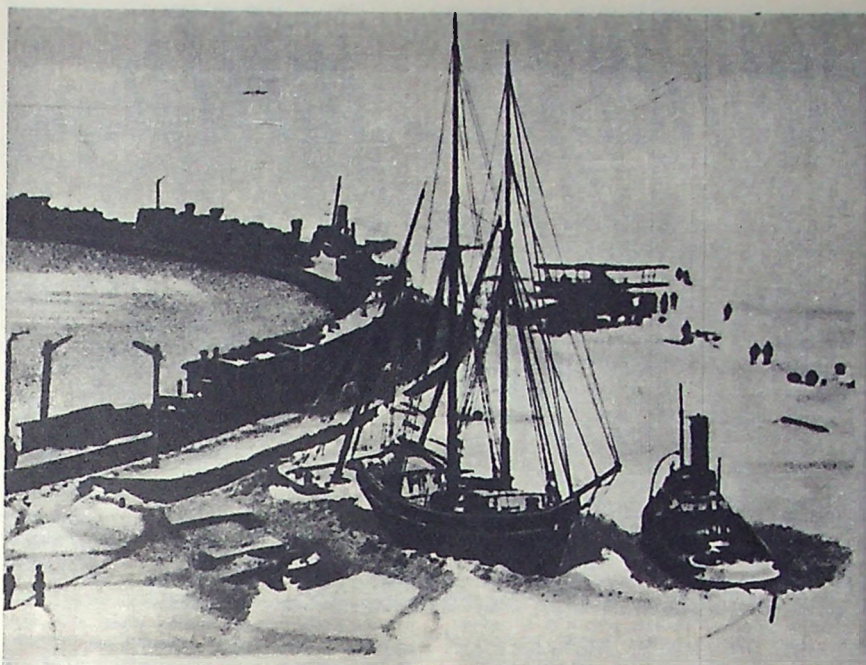
На счету заслуженного мастера спорта Н. Гладкова 2025 прыжков. Сейчас Николай Яковлевич возглавляет Всесоюзную коллегию судей.

Парашютистам хорошо знакомо имя испытателя парашютов, Героя Советского Союза полковника Василия Григорьевича Романюка. Он испытал более ста новых парашютных систем. В. Романюку принадлежит 18 мировых рекордов. Он активный член бюро президиума Федерации парашютного спорта СССР.

Не перечислишь всего, что сделали коммунисты Н. Гладков, В. Романюк, К. Кайтанов для развития парашютного спорта в стране! Они и сегодня остаются в строю крылатых, щедро делясь опытом с молодыми парашютистами.

Горячо поздравляем дорогих ветеранов парашютного спорта!

А. БЕЛОУСОВ,
мастер спорта



Советский аэродром в м. Сорока близ Архангельска

телеграмма:
Вологда, Губисполком, Кедрову
Вред Вашего отъезда доказан отсутствием руководителя в начале движения англичан по Двине. Теперь Вы должны усиленно наверстывать упущенное, связаться с Котласом, послать туда летчиков немедленно и организовать защиту Котласа во что бы то ни стало.

Председатель Ленин

Москва-12 августа 1918 г.



К 100-летию СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА

Осенью 1918 года, когда на севере молодой Советской республики сложилось тяжелое положение (интервенты при поддержке белогвардейцев высадились в Мурманске, заняли Архангельск, наступали на Вологду, Котлас, Петрозаводск) из 6-й и 7-й армий срочно был сформирован отдельный Северный фронт. Его возглавил видный революционер-большевик М. С. Кедров. Вызванный в Москву для доклада, он вскоре же вернулся в Вологду. В связи с особенным обострением обстановки на фронте Владимир Ильич Ленин, пристально следивший за событиями на Севере, направил в адрес Кедрова телеграмму. Ее текст приведен на плакате, который мы воспроизводим.

Здесь также помещены документальные снимки. Вверху — один из наших аэродромов в местечке Сорока неподалеку от Архангельска. Внизу — группа боевых авиаторов, действовавших против интервентов на Северном фронте.

Публикуемый на этой странице плакат-фотомонтаж — один из 38 листов фотовыставки «В. И. Ленин и советская авиация», выпущенной Центральным домом авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе.

Ленинское указание об использовании авиации в боях на Севере было претворено в жизнь. Уже в первых числах сентября в распоряжение 6-й армии поступила Костромская авиагруппа из двух отрядов. В боевых действиях участвовали также 1-и и 2-й морские истребительные авиационные отряды, 3-й отдельный морской авиаотряд и Беломорский гидроавиаотряд. С августа 1918 г. до января 1919 г. советские военные авиаторы налетали свыше 147 часов на разведку, бомбометание и другие задания, оказывая значительную поддержку наземным войскам.

В начале 1919 года части Красной Армии совместно с партизанами, при непрестанном содействии авиации, нанесли интервентам крупное поражение под Шенкурском, отбросив их на 70 километров. С этого момента началось решительное наступление советских войск, увенчавшееся полным успехом.

ПОЛК ПРОДОЛЖАЕТ ЖИТЬ...

Полковник С. ФЕОКТИСТОВ,
Герой Советского Союза

Через закрытую дверь я вижу залитый светом зал, вижу президиум и на фоне красного стяга — силуэт великого Ленина. Там сидят мои боевые товарищи, однополчане-гвардейцы. Они прибыли отовсюду, со всех концов нашей великой страны по зову сердца, по приказу штаба ветеранов полка. Мы разослали огромное количество писем и все они начинались словами: «Встречу назначаем в 9.00...». Коротко, четко, как военный приказ. И тем, кто служит еще, и тем, кто снял военную форму около четверти века назад.

Боевые мои побратимы, отважные воины. Мы — штаб ветеранов полка — приготовили вам достойную встречу. Я вижу взмах руки командира, слышу, как шумным единым порывом поднялись люди, а сверху, под сводами зала, грянул военный оркестр. Мне кажется, что музыка поднимает меня, уносит в далекие годы и будто я снова веду боевой самолет по грозному небу войны. И будто рядом со мной, на своих «Илах» идут боевые товарищи Турапин и Знаменский, Нечипорук и Макаров, Волков и Шмонов, Родин и Якушев, Латыпов и Лазаренко, наш командир полка Хомутов и многие, многие...

Но вот оборвался последний аккорд, и голос, в котором звучало волнение, скомандовал:

— Знамена внести!

Мы поднимаем знамена и сразу печатаем шаг — я и Алеша Макаров. Как прежде плечом к плечу, как в годы войны.

Знамена плывут по затихшему залу, знамена, пропахшие порохом битв, расцвеченные муаровой лентой ордена Красного Знамени. Плывут над головами бойцов, участников боевых операций: Сталинградской, Дубоссарской, Клужской, Дебреценской, Будапештской, Венской, Пражской... А рядом с трибуной стоит наш командир, строгий, торжественный, в синем парадном костюме, украшенном боевыми наградами.

— Дорогие товарищи, однополчане!— говорит Николай Дмитриевич Хомутов,— мы отмечаем сегодня знаменательный день: 25 лет назад наш 568-й штурмовой авиаполк был преобразован в гвардейский. С 1948 года знамена полка хранятся в Центральном Музее Вооруженных Сил СССР, но полк продолжает жить. В памяти наших сердец, в наших делах. Наш полк родился в тяжелые дни испытаний для Родины...

И для каждого из нас в отдельности, думаю я. И вспоминаю один из первых вылетов на боевое задание.

В составе девятки Ил-2 я, еще неопытный летчик, шел замыкающим, находился на самом трудном месте боевого порядка. Оказавшись внешним ведомым при развороте, непоправимо отстал от товарищей.

Выполнив боевую задачу, группа ушла, и когда я приблизился к цели, мне показалось, что против меня ополчились все вооруженные силы Германии — так плотен был зенитно-пулеметный огонь. Я начал бросать машину по высотам и курсам, уходя от прицельных ударов, но осколки и пули дырявили крылья, стучали в броню и снизу и сзади. Но я не свернул, вышел на цель и, сбросив бомбовый груз, сразу увидел четверку «Ме-109».

«Все, — подумалось мне, — от них не уйдешь». Но — странное чувство в такую минуту — вместо страха меня охватила злость. А немцы уже заходили в атаку...

Я бросил Ил-2 в разворот, навстречу фашистам. Правда, это не приблизило меня к своей территории, скорее наоборот, отдалило. Но другого выхода не было — мы летали тогда без стрелков, и задняя полусфера Ил-2 не была защищена. Они отвернули. И потом на пушки особо не лезли. Я крутился что было сил, маневрировал, постепенно приближаясь к линии фронта. Поняв, что я и в самом деле могу уйти, немцы снова пошли в атаку. Пули забарабанили по фюзеляжу, по крыльям, зацепили сердце машины — мотор. Температура и давление масла сразу уперлись в аварийную цифру. Все. Надо садиться...

Не лучше меня начинал и Алеша Макаров. Его подбили в первом полете. Это было на Калининском фронте. Группа летела во вражеский тыл, а условия — надо бы хуже, да не придумаешь: видимость почти безграничная, на небе ни облачка и нет истребителей сопровождения. Кроме того, барахлил мотор. На месте Макарова другой бы, может, вернулся — зачем рисковать, — а он полетел, ясно представляя себе опасность. И мужество его было разумным, сознательным: редко на войне бывает без риска.

Он выполнил боевое задание и уже на обратном пути, чтобы мотор не заглох окончательно, манипулировал газом, высотным корректором, шагом винта. А чтобы следить за воздухом, времени не было. Он даже не видел, как налетели «Ме-109», как заходили в атаку. Ломая деревья, «Ильюшин» грохнулся в лес...

А сколько раз сбивали Федора Родина!

Тяжело приходилось нам. Но что характерно: умения было мало, но стойкости, воли, стремления биться с врагом, у каждого хватало на пятерых. И не страх вызывали первые неудачи, а ненависть, неодолимое желание драться и добиться победы. Макаров вернулся в часть, когда все считали его погибшим. Вернулся, не долечившись. Летал и ходил в медпункт. У него были выбиты зубы, порваны мышцы руки, долго болел правый бок. И в таком состоянии, на шестнадцатом вылете — глубокая моральная травма. Истребители взяли его в смертельные клещи. Вырвался чудом, остался в живых, а стрелка Жору Федосеенко вытащил из кабины мертвым. Его комсомольский билет, пробитый осколком, висел под стеклом на командном пункте, и Алеша заходил туда перед каждым вылетом на боевое задание.

Мы все заходили...

Кажется, после испытаний, выпавших на долю Федора Родина, трудно подойти к самолету. И врачи говорили: «Не подходи...» А он продолжал воевать. С осколком снаряда в легких громил фашистов до последнего дня войны. Совершил 136 боевых вылетов. Награжден пятью орденами. И после войны летал. С 1955 года работал начальником Иркутского авиационного спортивного клуба. Готовил парашютистов, планеристов, авиамоделистов. Летал. В 1959 году по состоянию здоровья ушел с летной работы, но с авиацией не расстался — трудится в авиационно-техническом училище.

Вот какие они, мои боевые товарищи, коммунисты, благородные люди. Да разве только Макаров и Родин? А Василий Кудряшов, Борис Лазаренко, Киазим Агрба, Куддус Латыпов, Владимир Знаменский, Михаил Гаврилов... Как они воевали!

Однажды полк получил боевую задачу: нанести штурмовой удар по аэродрому противника, на который приземлилась группа транспортных самолетов. Эскадрилья Кудряшова бреющим вышла на цель, сбросила бомбы, «эрэсы». Стоянку сразу охватило огнем. Горели самолеты, автомашины, рвались боеприпасы.

Истребители сопровождения потом донесли, что результат штурмового налета был буквально ошеломляющим. Уничтожено не менее двенадцати самолетов, большое количество автомашин, много фашистских солдат, офицеров.

И так почти в каждом полете.

— Вы здорово дрались, гвардейцы! говорит командир дивизии Леонид Алексеевич Чижиков. — Ваши героизм и отвага — достойный пример поколениям воинов. Силу ваших ударов я наблюдал однажды и чуть было не испытал на себе...

Это случилось осенью 1944 года под Будапештом. Противник оборонялся отчаянно, переходил в контратаки. В окружении оказался командный пункт ударной группы наземных войск, на котором находился полковник Чижиков, управляющий штурмовиками дивизии. В этот момент и подошла ведомая мной эскадрилья.

Внизу рвались снаряды, фонтанами вздымались огонь и земля, горели машины. Бой шел страшный. Разберись попробуй, где свои, где чужие, и кого надо бить...

— Бейте по мне! — приказал командир.

У меня пересохло во рту. Не знал бы я этот голос, ни за что не поверил. Вижу командный пункт — серую от гари церковь. Вокруг нее фашистская техника: танки, самоходные установки.

— Не медлить! — повторяет приказ комдив.

Мы постарались тогда. Мы всегда неплохо работали, но в тот раз особенно: надо было выручать из беды командира. А он потом говорил: «Немцам не позавидуешь. Земля ходуном ходила. Не дай бог, думаю, церковь заденут, и всевышний меня не спасет...»

Да, мы здорово дрались. Здорово били фашистов. И Родина высоко оценила нашу работу. Мы стали гвардейцами. Полк награжден орденом Красного Знамени. Личному составу полка вручено 520 боевых наград. Высокое звание Героя Советского Союза присвоено летчи-



Нет крепче дружбы, чем фронтовая, нет ближе семьи, чем полковая... На снимке — 1-я эскадрилья 187-го гвардейского Краснознаменного штурмового авиационного полка. В центре сидят: полковник С. А. Феоктистов, генерал Н. Д. Хомутов; стоит полковник А. Т. Макаров.

Фото М. Дворянкина

кам В. И. Знаменскому, В. Н. Куликову, А. Т. Макарову, В. И. Лазаренко, К. К. Латыпову. Этого высокого звания удостоен и я.

Не сразу, конечно, пришло мастерство. Медленно, но верно мы набирались сил, обретали военный опыт, умение. Научились точно бомбить, поражать цели «эрэсами», научились разгадывать замыслы немцев, научились побеждать их малыми силами. Таким, как Иван Шмонов, Владимир Волков, Виктор Якушев было уже полегче. Мы их учили, оберегали. Поэтому и воевали они успешно. В короткий срок чуть было нас, командиров своих, не догнали по количеству вылетов.

А почему? Потому что не ходили они в хвосте боевого порядка, как мы, будучи еще молодыми, а ходили где-то в середине, а то и в звене ведущего. Не тратили драгоценное время на медпункты, лазареты, санбаты. Чтобы «мессер» мог подобраться к Волкову, Шмонову или Якушеву, ему предстояло сначала схватиться с такими асами, как Гена Турапин, Алеша Макаров, Андрей Нечипорук, Володя Знаменский, ходившими на хвосте боевого порядка в составе пары, а то и звена. А это — сила.

«Ходить на хвосте» — это значит защищать впереди идущих товарищей, драться за них с «мессерами», быть для них броневым щитом. Они защищали нас в каждом почти полете, потому что в каждом почти полете на нас нападали «мессы». Наши друзья сражались храбро и мастерски. И многие, сидящие в этом зале, обязаны им своей жизнью.

А как воевали техники, боевые товарищи летчиков! Поистине героический труд вложили они в дело разгрома врага. Они выпускали нас в воздух, встречали, готовили к повторному вылету. И так в течение дня. И ночью продолжали работать, вводили в строй самолеты, ремонтировали. А какие это были ремонты! Машины делались заново: из двух, а то и из трех собиралась одна.

Нелегкий солдатский труд выпал и на долю девушек. Веселой стайкой появились на нашей стоянке Зина Федотова, Клава Доронкина, Таня Удалова, А Никульшина, Саша Маленцова, Маша Панфилова, Нина Гавриленко, Паша Калугина, Галя Тумакова, Паша Гордиенко, Маша Бродская. «Будь она проклята, эта война, — подумалось мне,—сломаются они под тяжестью пушек». Гнулись, но не сломались. Бомбы-сотки таскали, на ремнях волочили, и ни единой жалобы, ни единого вздоха.

Они не только работали, наши товарищи, готовили для нас самолеты, они непрерывно думали. Как усовершенствовать технику, как облегчить работу летчика, как уменьшить потери. Думали и творили.

Вспоминаю сталинградскую битву. В небе буквально тесно. «Мессеры» кружат, как осы. Задней кабины, в которую мы потом посадили стрелка, у нас еще не было. Погибали машины. Погибали боевые товарищи.

И вдруг — попробуй до такого додуматься — инженер по электроспецоборудованию капитан Соголов, электрик сержант Гольц, оружейники: капитан Писаренко, сержанты Бакшин, Бугаев установили в хвост самолета ракеты. Обыкновенные сигнальные ракеты. Конечно, это не пушки, но представьте себе: «Ме-109» идет в атаку, сближается, вот-вот откроет огонь и вдруг, прямо перед глазами — огненный шар...

И немцы выскакивали из-под хвоста нашего самолета будто ошпаренные. Разберись попробуй, что это за новый вид оружия придумали русские. А полк, имея такое «оружие», продержался в непрерывных боях значительно дольше обычного.

После штурмового налета надо было контролировать результаты работы, выяснять нанесенный врагу ущерб. Как правило, это делал один из летчиков, задерживаясь над целью. Или приходил разведчик. И тот и другой не всегда возвращались на базу...

И наши техники думают, ищут. Как избежать ненужных потерь? Как контролировать боевую работу. И вот — идея, новая выдумка. Удачная, простая, оригинальная. На самолет установили фотоаппарат. Его затвор соединили с кнопкой электросброса авиабомб. Что получилось? Аппарат фиксировал положение цели в прицеле в момент бомбоудара, результат штурмового налета, даже ошибки пилотов...

Год 1944-й. Наши войска столь стремительно рвутся на запад, что тылы отстают, и не успевают подвозить боеприпасы. А бомб трофейных — неприменимых. Но взрыватель у них принципиально иной, чем у наших. И бомбодержатели тоже другие. И Соголов с Писаренко пришли к командиру полка. Сказали:

— Взрыватель освоим. На «Илы» поставим немецкие бомбодержатели. Дооборудуем электросистему управления сбросом.

До последнего дня войны мы били фашистов их же оружием. И наш полк, и полки нашей дивизии.

Чувство товарищества, взаимной выручки мы пронесли по дымному небу войны, по фронтовым многотрудным дорогам. Идя на врага, каждый из нас постоянно чувствовал «локоть» товарища, каждый из нас был уверен, что в минуту опасности друг прикроет своим огнем, поддержит морально, если надо, примет удар на себя.

Однажды четверка Ил-2 во главе с лейтенантом Гавриловым, совершив налет на железнодорожную станцию, возвращалась на аэродром. Неожиданно появились три «Ме-109». А у наших нет боезапаса и трое из четырех — молодые пилоты.

Хитрый, находчивый, не знавший страха Гаврилов принял огонь на себя. Он смело имитировал лобовые атаки, связал истребителей боем и после того, как молодые пилоты благополучно ушли, отважно сражался с врагом в течение четверти часа.

Летчики-истребители, наблюдавшие бой с земли, прислали нам телеграмму: «Восхищены мастерством и мужеством летчика-штурмовика, ведшего бой 3 апреля 1942 года с тремя «Ме-109». Хотели бы иметь его в своих рядах».

...Один за другим товарищи подходят к трибуне. Говорят о долгой разлуке и радости встречи, о том, чему научила их армия, нелегкий солдатский труд, суро-

вая воинская дисциплина. Говорят о том, что они сделали и кем стали. Это — отчет о совершенном за годы, военный рапорт. Коммунисты, патриоты, они трудились. Успешно, плодотворно, в полную меру. На благо Родины, армии, на благо всего народа и партии.

Бывший наш командир Хомутов стал генералом, а моторист его самолета сержант Лев Балаев теперь инженер-подполковник.

Бывшие молодые пилоты Иван Шмонов и Виктор Якушев окончили академию и тоже продолжают службу в войсках, передают молодежи военный и жизненный опыт. Летчик-башкир Куддус Латыпов окончил Военно-политическую академию имени В. И. Ленина и теперь — полковник, политработник.

Инженер моей эскадрильи Василий Иванович Макаров тоже окончил академию, преподавал в военном училище, был начальником цикла. А ныне инженер-полковник запаса, крупный работник Ростовского областного управления профтехобразования.

Абрам Маркович Соголов возглавляет научно-технический отдел института. За разработку новых приборов в 1966 году награжден золотой медалью ВДНХ, затем — орденом «Знак почета», а в 1969 году ему присвоено высокое звание Лауреата Государственной премии.

К трибуне подходит бывший мой заместитель Алеша Макаров. Полковник, Герой. Широко шагает товарищ. Правда, в звании от меня пока не ушел, но может — он ведь ученый, кандидат военных наук. Доцент. Сердечно рад за него. А он говорит:

— Годы прошли, но мы не состарились. Мы возмужали и выросли. Мы продолжаем служить и трудиться, помня о том, что мы гвардейцы, что мы — солдаты.

Верно, Алеша, мы — солдаты. И таковыми останемся. Где бы мы ни были, на каком бы посту ни трудились. Даже те, кто снял военную форму сразу после войны. Посмотри, что делают наши солдаты, сержанты, наши славные оружейники, мотористы, механики. Коммунист Николай Степанович Бакшин работает на счетно-решающих механизмах. И как работает! Творит, как и прежде в полку. Недавно награжден орденом Трудового Красного Знамени.

А Николай Корнеевич Бугаев! Окончив сельскохозяйственный институт, был агрономом, и вот уже несколько лет возглавляет колхоз имени XX партийного съезда в Чечено-Ингушетии. Колхозники, провожая его на встречу с боевыми друзьями, прислали письмо:

«Мы работаем так, как вы воевали, — по-гвардейски. В нашем колхозе более четырех тысяч голов крупного рогатого скота, четыре тысячи свиней... У нас огромное зерновое хозяйство. Доход исчисляется в 2,5 миллиона рублей. Мы трудимся и делаем все для обороноспособности нашей страны».

Живет наш гвардейский полк!

У наших знамен стоят молодые солдаты, в зале сидят наши дети: студенты, инженеры, летчики — новое поколение воинов. Они расскажут о нас своим боевым друзьям и вместе с ними понесут наше гвардейское знамя — знамя труда, отваги, воинской доблести.

И будет жить наш гвардейский полк!

1945 1970

ОТ МОСКВЫ ДО БЕРЛИНА

Декабрь 1941 года. Под нажимом советских войск гитлеровцы откатываются от Москвы. 270-й истребительный авиационный полк перебазировался на новый аэродром — небольшую полевую площадку, каких в Подмосковье немало. Сразу получили приказ: перекрасить истребители в белый цвет. Летчики и техники приступили к работе.

В эскадрилье Николая Дунаева успели выкрасить только по одному крылу на каждой машине, когда в небо взвилась ракета. Летчики бросились по кабинам. Взлет, быстрый сбор группы. В боевом порядке эскадрилья устремилась на перехват противника. При подходе к линии фронта показались бомбардировщики, две девятки «Хейнкелей-111». Эскадрилья с ходу атаковала врага. Лоб в лоб. Звеньями, в плотном строю. Один бомбардировщик сразу же загорелся. Это привело в замешательство группу. Сбросив бомбы, фашисты начали разворот на запад. Некоторые попытались уйти снижением. Дунаев разделил эскадрилью на пары. Они настигали самолеты и уничтожали их поодиночке.

Несколько «Хейнкелей» не вернулось в тот день на свою базу, а гитлеровская печать сообщила, будто бы у русских появились новые скоростные истребители с одним белым крылом. У страха глаза велики: в течение нескольких дней немецкие летчики избегали воздушных боев с «Яками» необычной раскраски. Узнав об этом, командир дивизии генерал Баранчук приказал: на всех самолетах соединения закрасить по одному крылу.

Поддерживая конников 1-го гвардейского корпуса, действовавших в глубоком тылу врага, летчики перелетели на прифронтовой, никем еще необжитый аэродром. Даже землянок не было. Спали на снегу, у костра. Дождавшись утра, поднимались в небо, находили противника, вступали в бой.

Враг обнаружил аэродром и начал производить налеты. «Мессершмитты» подходили с солнечной стороны. Задросселировав моторы, снижались до пятисот-четырехсот метров, бросали бомбы или, внезапно атаковав заходящего на посадку летчика, уходили. Особенно назойливо и бесцеремонно действовала пара «охотников», очевидно, асов.

Дунаев получил приказ: подкараулить и сбить ведущего. Взлетели парой на рассвете. Набрали высоту 4 тысячи метров, ждут. Проходят пять минут, десять. Фашистов пока не видно. Но вот вдали показались две темные точки. Они, «мессершмитты». Прикрываясь солнцем, советские летчики пошли в лобовую атаку. Ведущий фашист, обнаружив «Яки», с разворота бросил машину в пике. Дунаев предвидел этот маневр и, имея в запасе скорость, устремился в погоню. Фашисту не удалось оторваться, но он продолжал сближаться с землей, уклоняясь от трасс огня. Немец хитрил. «Ме-109», более легкий, чем «Як» по весу, меньше терял высоты при выводе из пикирования. На это фашист и рассчитывал: увлекшись погоней, советский летчик неминуемо столкнется с землей. Но Дунаев вовремя разгадал замысел врага. При выводе из пике «Ме-109» попал под огонь пушек «Яка» и свалился в трех километрах от аэродрома. Восемь железных крестов было на френче фашистского пилота.

Идут непрерывные схватки как на земле, так и в воздухе. Враг пытается бомбить наши войска. Возвращаясь с патрульного полета, восемь истребителей во главе с Дунаевым встретили огромную — около сотни — группу фашистских бомбардировщиков. По сигналу командира летчики врезались в строй головной группы, заставили ее повернуть. Затем атаковали вторую, третью... Враг не выдержал, потеряв пять машин, развернулся на запад.

Воевать не числом, а умением стало законом эскадрильи Дунаева. Сам командир, отважный воздушный боец, волевой и находчивый, был примером для летчиков, у него учились, ему подражали.

17 декабря 1941 года группа Дунаева вылетела на перехват вражеских бомбардировщиков. «Юнкерсы» шли в колонне девяток. Тридцать шесть бомбовозов. Сзади — истребители, двенадцать «Ме-109». Сорок восемь машин. А наших всего семь. Почти семикратное численное превосходство. Казалось, эту силу ничто не может свернуть. А свернуть было необходимо, и любой ценой: враг шел на Москву.

Дунаев оценил обстановку и опытным взглядом бойца сразу увидел пробел в обороне фашистов. Истребители шли сзади последней, четвертой по счету девятки, на значительном удалении и в данный момент могли прикрыть только ее одну. Но через минуту обстановка могла измениться в корне, стоило только хотя бы звену истребителей выйти вперед, на уровень второй или третьей девятки. Упустить этот момент — проиграть бой.

Не теряя драгоценного времени, подал команду:

— Атакуем головную группу!

Командир был уверен в своих пило-

тах, в их мастерстве, отваге, готовности постоять друг за друга.

Они атаковали всей группой, в плотном монолитном строю. Схватка длилась недолго. Потеряв семь самолетов, враг повернул обратно. Отважная семерка без потерь вернулась домой.

На следующий день шесть «Яков» под командованием Николая Дунаева встретили тридцать бомбардировщиков в сопровождении восемнадцати истребителей. Восьмикратное превосходство! Это не смутило ни командира группы, ни его боевых товарищей. Они уже знали, как надо драться с численно превосходящим врагом. Дунаев атаковал флагманский «юнкерс», зажег его. Вспыхнувшая в строю машина ведущего — зрелище не из приятных для его ведомых. И летчики первой девятки, поспешно освобождаясь от бомб, бросились в разные стороны. Еще атака, и ряды фашистов расстроились окончательно...

«Хороший воздушный боец, техника пилотирования отличная. Всегда первый отыскивает противника и навязывает ему свою волю. Хорошо знает тактику врага и умело противопоставляет ей свою, действует решительно, отважно, хладнокровно».

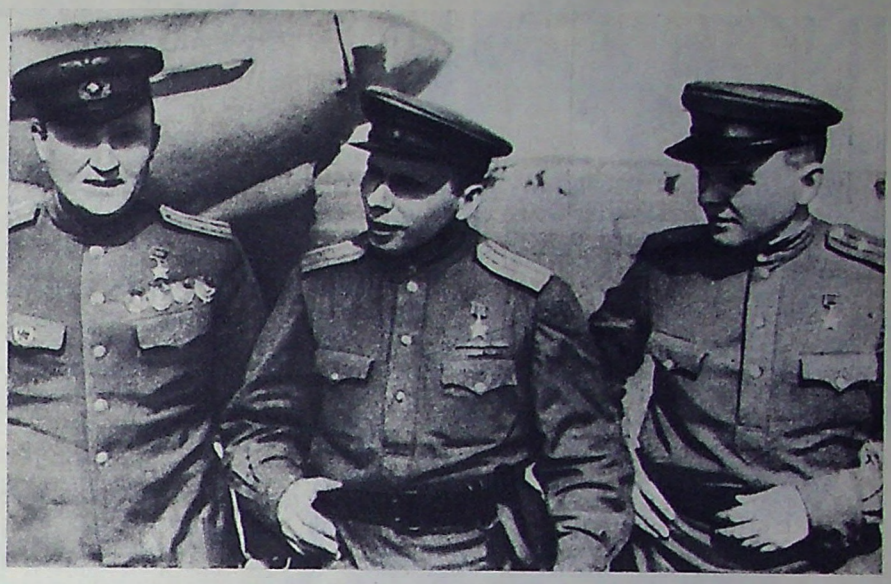
Так оценивается боевая работа офицера Дунаева в аттестациях военного времени. В одной из них, как в зеркале, отражен боевой рост истребителя, его тактическое совершенствование. В первые дни войны он обычно дрался с фашистами один на один. К концу 1941 года вступал в бой с двумя сразу, через месяц отважился выступить против пяти. Позже ему доводилось одному драться против шести и даже восьми вражеских истребителей.

Зрелый, тактически грамотный командир, он оставался спокойным в сложнейшей ситуации воздушного боя, умел правильно оценить обстановку, найти наиболее уязвимое для противника место удара, наносил его точно, неотразимо, парализуя способность к сопротивлению. Он навязывал врагу свою волю и побеждал, как правило, малыми силами, умно и смело руководя боем своих истребителей.

Исключительно удачную по мастерству и дерзости операцию провел Дунаев 19 декабря 1941 года в районе Дорохово, под Москвой. Барражируя во главе четверки «Яков», Дунаев обнаружил вражеский аэродром и тут же принял решение атаковать. Истребители сделали три захода, подожгли несколько самолетов, склад с горючим. После этого вступили в бой с восьмеркой «Мессершмиттов-109», трех сбили. Полет продолжался всего полчаса, а урон противнику нанесен был немалый. И что очень важно, звено возвратилось домой в полном составе.

А через три дня, прикрывая войска во главе своей эскадрильи, Дунаев снова встретил большую группу вражеских самолетов — около тридцати «юнкерсов» в сопровождении шести истребителей. Ему «везло» на встречи с большими группами.

Как и в тот день, 17 декабря, воспользовавшись неудачным построением боевого порядка противника, Дунаев, не распыляя сил, немедленно, всей группой атаковал бомбовозы. Сам ударил ведущего, поджег его. Спустя две-три минуты в землю врезались еще два «юнкерса». Их сбили ведомые. Потом схватились с подоспевшими «мессерами», но боя не получилось. Увидев, что подопечные беспорядочно сбросили бомбы и развернулись, фашистские истребители ушли вслед за ними.



Слева направо: Н. Дунаев, С. Карнач, Н. Буряк. 1943 год.

В тот же день произошла еще одна схватка. Но в этот раз эскадрилья встретила уже не три, а две девятки «юнкерсов», прикрываемых шестеркой «Ме-109».

Пара завязала бой с «мессершмиттами», остальные во главе с командиром атаковали бомбардировщиков. Дунаев снова сбивает флагмана. Он уже знает, что гибель фашистского вожака, как правило, приводит к расстройству боевого порядка, потере огневого взаимодействия в группе. Еще атака, и в землю врезаются две машины. Их сбили ведомые командира. Не дойдя до цели, экипажи «юнкерсов» сбросили бомбы, повернули вспять.

И такие дни — не редкость.

Боевая история 270-го авиационного истребительного полка изобилует примерами героизма, проявленного летчиками эскадрильи Дунаева при выполнении боевых заданий.

В документах и воспоминаниях фронтовиков-однополчан чаще других рядом с именем командира упоминаются имена его боевых товарищей: Фирсова, Страхова, Бирюкова, Леонова. Это они, богатыри-герои, вместе со всем советским народом отстояли честь, свободу и независимость Родины, прославили своими боевыми делами силу оружия, созданного гением советского человека. Почти ежедневно на протяжении долгих и суровых лет они поднимались в грозное небо войны, навстречу врагу, а впереди всегда шел Дунаев, их командир.

После боев под Москвой Николай Пантелеевич Дунаев сражался над Курским выступом. Сбив к тому времени 13 вражеских самолетов лично и 7 в группе с товарищами, стал Героем Советского Союза. Упорно, в непрерывных боях продвигался потом на запад и последний воздушный бой провел 30 апреля 1945 года в дымном небе Берлина, сбросив на землю двадцать четвертый по личному счету вражеский самолет. А всего лично и в группе с товарищами уничтожил тридцать три самолета.

После Великой Отечественной, продолжая службу в Военно-Воздушных Силах, Дунаев был заместителем командира полка. В 1947 году стал работать в системе ДОСААФ — начальником летной части краевого Краснодарского аэроклуба. За два года при его активном участии аэроклуб выпустил сотни летчиков, парашютистов и планеристов. В конце 1949 года Дунаев снова попросился в Военно-Воздушные Силы: потянула к себе реактивная авиация. Летал сначала на истребителях, потом на реактивных бомбардировщиках. Служил в Прибалтике, на Сахалине, Камчатке. Командовал полком.

В 1960 году полковник Дунаев ушел в запас. С летной работой расстался, с авиацией вообще — не мог. Слишком много ей было отдано — все годы сознательной жизни.

Бывший военный летчик работает в гражданской авиации. Любовь свою к небу, самолетам, Родине передал сыновьям, Виктору и Геннадию. И их увлекли крылатые машины. Конкурс в Сасовское училище гражданской авиации был огромным — 25 человек на место. Поступить нелегко, но отец, человек высокой чести и совести, твердо сказал старшему сыну:

— На меня не надейся, пробивай дорогу самостоятельно.

Так же сказал и младшему. На опыте своем убедился: небу нужны трудолюбивые, волевые, непреклонные в своем стремлении люди. Сейчас Виктор учится на последнем курсе, Геннадий — на втором. Не так давно отец навестил своих сыновей. Походил по учебным классам, был на полетах, говорил с командирами Виктора и Геннадия. Уехал спокойный, удовлетворенный. Хорошо сыновья летают, твердо идут по пути своего отца, коммуниста, героя.

И. ЯКОВЛЕВ, А. ГРИНЬКО



В ПЕРВЫХ РЯДАХ

На нашем снимке — командир экипажа коммунистического труда инструктор-летчик Ульяновского авиационно-спортивного клуба Н. Расторгуев. Родился он на Волге, в селе Румянцево.

В 1948 году пошел в школу. Получив аттестат зрелости, юноша направился в военкомат с просьбой послать его в военное авиационное училище летчиков. Дело затянулось. Пошел работать на фабрику. Но и там мечта стать летчиком не угасла. На следующий год снова попросил послать в училище. И снова неудача — не пропустила медицинская комиссия. В 1960 году без ограничений поступил в Ульяновский аэроклуб ДОСААФ.

Весной начались полеты на учебном самолете. Они давались легко. Сказывались природные способности, смекалка. Осенью, после окончания аэроклуба, Николая направили в летную школу ДОСААФ. Два года напряженной учебы. И вот он снова в родном аэроклубе, теперь уже инструктором.

Весна 1963 года была первой в самостоятельной работе Н. Расторгуева. А ныне на его счету семь выпусков и ни одного отчисления по летной неуспеваемости. Расторгуев понимает, что без глубокого знания политических и деловых качеств пилотов нельзя ожидать хороших результатов. Вот почему он не жалеет времени на теплые задушевные беседы со своими воспитанниками, старается изучить их характеры и наклонности.

Занимаясь инструкторской работой, Расторгуев оттачивает и свое летное мастерство. В 1965 году выполнил норму мастера спорта. За последние два года на Всесоюзных соревнованиях на реактивных самолетах занял призовые места.

В минувшем году десяти лучшим авиационным спортсменам были вручены Почетные грамоты ЦК ВЛКСМ. Среди награжденных и мастер спорта Н. Расторгуев.

Фото С. Игнатьева.

ПРАЗДНИК АВИАМОДЕЛИСТОВ

◆

ВСТРЕЧА СТРОИТЕЛЕЙ МАЛОЙ АВИАЦИИ В МОСКОВСКОМ ДВОРЦЕ ПИОНЕРОВ

◆

Шумное веселое племя заполнило концертный зал Московского дворца пионеров. Озорные мальчишки, собравшись группами, азартно обсуждают свои важные и неотложные дела, толпятся вокруг моделей.

Звучит пионерский горн. Сегодня слет авиамоделистов Москвы — ежегодный праздник юных конструкторов. В торжественной обстановке дворца ребята собираются, чтобы отчитаться в проделанной за год работе. А работа немалая. В кружках школ, домов и дворцов пионеров, на станциях юных техников столицы занимаются 20 тысяч школьников. В 1969 году в Москве было проведено 385 соревнований, в них приняли участие больше 10 тысяч юных авиамоделистов. 1600 получили юношеский спортивный разряд, а 390 — сумели выполнить нормативы взрослых спортивных разрядов, пятеро стали кандидатами в мастера спорта. Участвовали московские авиамоделисты и во всесоюзных соревнованиях. На состоявшихся в Калуге соревнованиях ракетчиков москвичи заняли третье место.

Таковы итоги. А впереди Спартакиада, посвященная 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, смотр детского технического творчества.

Обо всем этом рассказал собравшимся Ю. Хухра, заведующий сектором моделирования Дворца пионеров.

Московский авиамодельный клуб ДОСААФ наградил почетными грамотами лучших преподавателей авиамодельного дела, руководителей кружков — Тараканова, Новоселова, Насонова и других. Были вручены награды призерам городских ракетных соревнований (заметим кстати, что сделано это довольно поздно — соревнования проводились в мае. Вероятно, этим объясняется и отсутствие большинства награжденных на слете: слишком долгое ожидание погасило интерес).

Оживление в зале вызвали выступления юных авиамоделистов дворца, показательные запуски комнатных моделей. С большим вниманием просмотрели ребята кинофильм о советских авиаторах.

В заключение хочется сказать, что в проведение слета можно было бы вложить больше выдумки, пригласить интересных людей — летчиков, спортсменов. И конечно, хотелось бы видеть большую инициативу со стороны самих ребят — ведь это их день, им и слово.

Т. ЛЕОНТЬЕВА

АБСОЛЮТНЫЙ! МИРОВОЙ!

Тренировка сборной команды парашютистов страны к 10-му чемпионату мира приближается к концу. Ветераны команды привыкли к занятиям в сложных условиях с большим объемом работы. Но добрую половину коллектива лучших составляет молодежь. Как же она держит свой первый экзамен?

Проверить готовность к стартам можно только в напряженных спортивных сражениях. И тренерский совет сборной решил провести соревнования на установление новых мировых рекордов.

Перед нами таблица мировых достижений. С чего начать? Для групп из девяти человек лишь один рекорд принадлежит парашютистам США (0,20 м с тысячи метров на точность приземления). Остальные — наши. Все клеточки таблицы женских групповых (9 человек) показателей заполнены советскими спортсменками. Мужская команда решила начать штурм с рекорда, обладателем которого были американцы. Женщины будут улучшать свои же достижения.

Утро 26 октября 1969 года. Погода пасмурная, но для прыжков высоты достаточно.

Самолеты ушли в небо. Мне стало немного грустно. Совсем недавно и я активно участвовал в установлении рекордов, 36 раз вместе с товарищами вносил поправки в таблицу мировых достижений. Теперь на борту Ан-2 много молодых спортсменов. Смогут ли? Ведь по разным причинам не участвуют в соревнованиях сильнейшие парашютисты страны Олег Казаков, Вячеслав Жариков, Леонид Ячменев, Татьяна Воинова, Татьяна Морозычева. А мировые рекорды очень высоки. Раньше их могли устанавливать спортсмены почти каждого клуба, потом мировые достижения стали под силу только сборным командам ведомств и республик, а сейчас они не доступны даже сборным командам многих стран. Сетка индивидуальных рекордов уже давно закрыта нолевыми результатами. Да и в групповых прыжках (9 спортсменов) средний показатель — 0,01 м, 0,04 м, 0,07 м. Такие результаты не так просто улучшить!

В воздухе один за другим вспыхивают девять куполов. Спортсмены выполняют прыжок с высоты тысяча метров на точность приземления. Все столпились у зачетного круга. Погода позволяет «обрабатывать» крест с любой стороны. Вячеслав Шарабанов — 0,00 м, за ним Толя Осипов, снова — 0,00 м, Владимир Пеньков на большой горизонтальной скорости проскакивает цель — 1,35 м, а ведь мог притормозить... Владислав Крестьянников, Евгений Гладилов, Борис Леонов, Владимир Гурный, Валентин Мащенко приземляются точно в цель, Георгий Хапкин — 0,14 м. Среднее отклонение от центра круга — 0,17 м. Есть мировой! Последний американский рекорд в дневных групповых прыжках перебит! И все же остался какой-то горький осадок от прыжка Пенькова. Ну что ж, уступай, Володя, место другому. Такова традиция в сборной — спортсмен, показавший в рекордном прыжке худший результат, заменяется в группе резервным парашютистом.

Волнение, ответственность за прыжок! Как это мне знакомо. Сколько соревнований прошел, сколько прыжков сделал на установление рекордов. Я всегда прыгал в группах одним из последних. С одной стороны, мне было легче по снижающимся парашютистам правильно определить створ, базовую траекторию, а с другой — трудно одновременно работать куполом и наблюдать за приземлением ребят.

Каждый спортсмен должен показать в прыжке свой лучший результат. Бывают случаи, когда кто-то приземлится далеко от цели. И начинаешь иной раз думать: «Если и промажу, то не один». И в то же время мысль: «Ты не имеешь права даже думать так, от тебя все зависит, ты должен заставить себя показать лучший свой результат». И если в такой момент не сумеешь взять себя в руки, то... мимо... А на земле начнешь оправдываться: «Да, он «смазал», зачем же стараться зря?» Привыкнешь так поступать на тренировке, а потом и на соревнованиях не поймешь, почему не смог справиться с заданием...

Девушки выполняют комбинированный прыжок с тысячи метров. Ведет группу Тамара Коссовская. Задача — приземлиться в круг диаметром полметра. Они блестяще справляются с ней и показывают среднее отклонение 0,52 м. Молодцы!

Мне хотелось бы рассказать о том, как были установлены еще два рекорда. Девятке опытных ребят — Шарабанову, Осипову, Парфенову, Крестьянникову, Леонову, Мащенко, Гурному, Гладилову и Хапкину — было поручено штурмовать самый сложный рекорд — комбинированный прыжок с 600 м. По условиям соревнований необходимо сделать задержку не менее 5 сек. и раскрыть парашют не ниже 400 м. При этих требованиях построить нормальную «лесенку» трудно: слишком мало высоты и времени. Парашюты надо укладывать особо тщательно.

Напряженное ожидание. Ан-2 над целью. Через несколько секунд девять разноцветных куполов весело разбежались на фоне сплошной облачности. Требуется высокое мастерство, чтобы сразу же обработать цель. На этот раз не повезло Саше Парфенову, ведущему группы — 1,87 м. Потом ноли, ноли и... 7,24 м у Гурного. Попытка не удалась. Ребята молча укладывают парашюты.

В это время корабль набрал высоту две тысячи метров. Девятка девушек совершает прыжок на точность приземления. Они великолепно выходят в створ и приземляются в центре круга. Судьи склонились у ноля, замеряют. Есть — 0,26. Отлично!

Мастерство спортсменов непрерывно растет. Лучшим подтверждением этого является вторая попытка мужской девятки. На этот раз тренерский совет сделал исключение: попытку повторяют те же спортсмены.

Девять приземлений в цель в одном прыжке! Абсолютный мировой рекорд! Я не могу передать красоты этого прыжка. Это большое искусство! Как зачарованные стояли зрители. Тишина. Только слышен стук ботинок парашютистов, приземляющихся точно в мишень. Подходит последний. Ноль! Вот теперь на аэродроме раздалось громкое «Ура!» Победителей обнимали, бросали вверх. Поцелуи. Отныне этот рекорд навсегда будет принадлежать Советскому Союзу!

Вспоминается 31 мая 1961 года. По радио было передано сообщение о том, что румынский спортсмен Георги Янку установил впервые в мире абсолютный мировой рекорд на точность приземления. Он дважды поразил цель. Тогда это казалось просто невероятным. А вот теперь, через несколько лет, уже группа из девяти спортсменов приземляется точно в центр круга.

Всего за три дня соревнований установлено 13 мировых рекордов. Вот они:

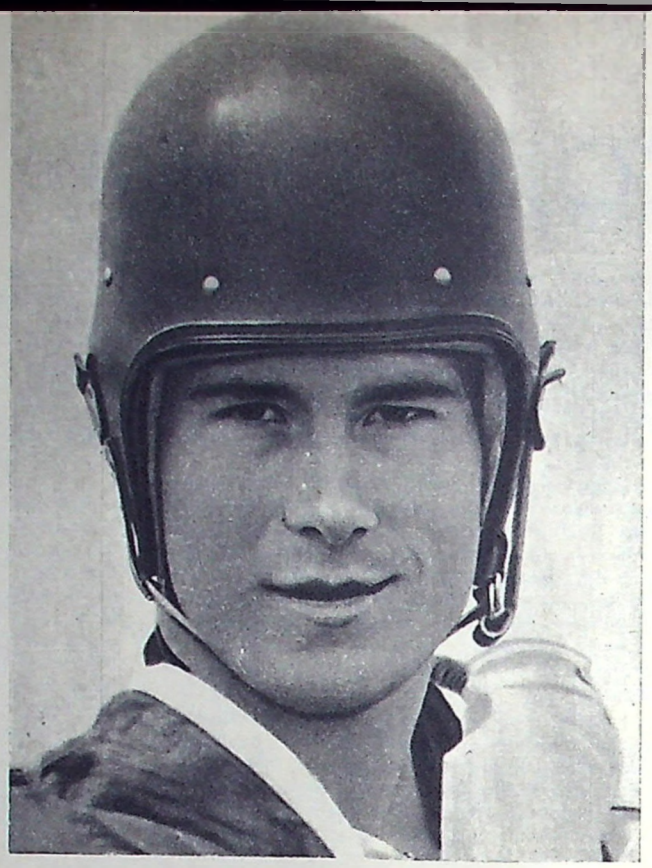
Высота	К-во человек	Вид рекорда	Прежний рекорд	Новый рекорд
		Мужские		
600	9	Комбинирован.	0,32	0,00
1000	9	Точность	0,20	0,17
1000	7	Комбинирован.	0,20	0,00
1500	9	Точность	0,22	0,03
2000	9	Комбинирован.	0,16	0,09
		Женские		
1000	9	Точность	0,41	0,40
1000	9	Комбинирован.	0,76	0,52
1000	6	Точность	0,41	0,14
1500	9	Комбинирован.	0,92	0,25
1500	9	Точность	0,61	0,58
1500	7	Точность	0,61	0,50
2000	9	Точность	1,33	0,26
2000	9	Комбинирован.	0,95	0,51

Кроме спортсменов, о которых говорилось выше, рекорды установили также В. Карпезо, В. Шарабанов, В. Тарасов, Л. Еремина, В. Селиверстова, М. Костина, А. Хмельницкая, И. Ткаченко, Н. Сергеева, Л. Митяненко, А. Козаченко, Л. Прусова, С. Родионова, С. Старикова, Л. Скворцова.

Соревнования в Ташкенте явились как бы отчетом о проделанной работе за весь спортивный сезон прошлого года, рапортом о готовности парашютистов к стартам V Спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Е. ТКАЧЕНКО,
заслуженный мастер спорта







АБСОЛЮТ

Ежедневно советские люди рапортуют о новых успехах на стройках и заводах, в ко
хозах и совхозах, на спортивных площадках и воздушных стадионах. Кажды
хочет достойно встретить ленинский юбилей. Немало побед в канун праздника завс
вали спортсмены-парашютисты. В конце прошлого года они установили 23 мировы
рекорда.

Взгляни, читатель, на наши фотоснимки. Эти девять парней, проявив волю, мужеств
высокое мастерство, впервые в мире установили абсолютный мировой рекорд в сам
сложном виде прыжков — групповом комбинированном с высоты 600 м. Все они пор
зили цель.

600 м — наименьшая высота в таблице мировых достижений. А в комбинированно
прыжке еще необходимо сделать задержку не менее 5 сек. Предельная высота раскр
тия парашюта первых спортсменов — 400 м. Всего полторы минуты остается на т
чтобы спортсмены правильно построили глиссаду снижения, не теряли своего места
группе, не вышли из створа ветра, не мешали своим товарищам при подходе к цел
Полторы минуты напряженной, предельно точной работы. А в воздухе так тесно. И ос









НЫЙ! МИРОВОЙ!

бенно это чувствуется на последней сотке при «обработке» десятисантиметрового диска — мишени. Малейшая ошибка, неверное движение хотя бы одного из девяти может свести на нет все старания остальных. Только высокое мастерство, опыт, хладнокровие, собранность в таком прыжке поможет добиться успеха. Советские парашютисты еще два года назад, установив несколько рекордов со средним отклонением 0,01 м, 0,03 м, 0,04 м от центра мишени на девятерых, доказали, что они готовы к штурму абсолютных достижений в составе больших групп. Теперь все мировые рекорды в дневных групповых прыжках принадлежат Советскому Союзу. А имена лучших спортсменов страны (верхний ряд) слева направо — Евгения Гладилова, Бориса Леонова, Владислава Крестьянникова, Владимира Гурного, (нижний ряд) Вячеслава Шарабанова, Георгия Хапкина, Валентина Мащенко, Александра Парфенова и Анатолия Осипова уже навсегда заполнили клеточку в комбинированном прыжке с высоты 600 м — 0,00 м! Этот результат превысить уже нельзя, его можно только повторить.

Фото Н. Захаркевича, В. Рубана, Э. Гладкова, В. Антонова, В. Васиной.









Воздушные дороги зовут

Зимой 1948 года летчик-истребитель Клавдий Егоров прибыл в Тулу. За последние шесть месяцев в госпитале его сумели так «починить», что он оказался в состоянии вернуться в воздух.

Этот момент своей жизни он считал как бы переломным — тем рубежом, что делит жизнь на «до» и «после». До войны была молодость — непрерывное учение, совершенствование и постоянное ощущение того, что все еще впереди, все только начинается. И вот — боевые годы в прошлом. Наступила зрелость, пришел опыт жизни, опыт войны, накопились профессиональные знания. Егоров чувствовал, что у него есть чем поделиться с молодежью.

Такие мысли владели им, когда он шагал по заснеженным улицам Тулы. Егоров не чувствовал себя здесь новичком, город казался почти родным. История Тульского аэроклуба, воспитавшего сотни летчиков, планеристов, парашютистов, авиатехников, — была частично и его историей. Со многими бывшими курсантами его связывала большая дружба.

В довоенные годы, когда всесоюзные соревнования по планерному спорту стали проводиться на базе Тульского аэроклуба, Клавдий Егоров был непременным их участником и призером. Ему запомнился, например, один из июльских дней 39-го года. Немного смущенный от взглядов туляков, собравшихся в центральном парке на закрытие 14-х Всесоюзных планерных соревнований, слушал он сообщение судейской коллегии: «Клавдию Егорову присуждается первое место по высшему пилотажу на планере и второе место в скоростных гонках до цели с возвращением».

Для молодого парителя весь тот год был особенно удачным. На одноместном планере он пролетел по прямой 511 км. В паре с мастером планеризма Иваном Карташевым совершил полет из Москвы в Горький протяженностью 387 километров, потом трудные полеты по ломаным маршрутам Москва — Гжатск — Голицыно и Москва — Серпухов — Кашира — Тула.

...Да, не забыл он тульское небо. И недаром после ранения, когда медицинская комиссия ограничила его полетами только на легких и транспортных самолетах, Егоров из всех предложенных ему мест выбрал Тулу. У него была тайная мысль, что не все еще потеряно. В Туле есть аэроклуб. Самолеты здесь такие, на которых он сможет летать.

Этот человек был из тех, кто всегда бодр и энергичен. Уже через неделю он сумел «обрести» множество забот, без которых не мыслил себе жизни.

В аэроклубе Егоров встретил немало старых знакомых, зрелых, прошедших войну летчиков. Вчерашние офицеры ушли в запас, но сохранили любовь к небу, полные горячего желания передать свои знания молодежи.

— Морозов! Здравия желаю, товарищ майор!



Мастер спорта К. Егоров.

— Клавдий!! Какими судьбами?

Товарищи обнялись, повертели друг друга, рассмеялись.

Подходили другие ветераны, радостно было встретиться с Герасимовым, Беклемищевым, Збранковым, Захаровым, Ивановым. Егоров почувствовал: он на месте, в родной семье. И очень это здорово, что он приехал сюда, попал к своим ребятам.

...В аэроклубе было тесно. Он размещался в двух комнатах на четвертом этаже фабрики-кухни. Материальная база тощая: планеристы имели всего несколько фронтовых По-2. Через некоторое время Егорову удалось пополнить планерный парк клуба тремя учебными двухместными А-2. Он начал обучать будущих наставников и за месяц, другой подготовил себе прекрасного помощника. Бывший летчик-истребитель Лев Тихвинский стал инструктором-методистом.

В течение последующих шестнадцати лет бессменный командир планерного звена Тихвинский и общественный тренер Клавдий Егоров воспитали не один десяток планеристов-разрядников и мастеров спорта. Еще в юные годы поняв значение, почувствовав очарование безмоторного полета, у Клавдия окрепло убеждение, что из хорошего планериста всегда можно вырастить умелого летчика. Война подтвердила это. И потому все свои знания и весь опыт он стал отдавать подготовке планеристов-спортсменов.

Три-четыре вечера в неделю полностью заняты преподавательской работой в аэроклубе. Тут и аэродинамика, и практика парящих полетов, и вопросы планеровождения. Товарищи удивлялись, видя, как, занятый на основной работе, этот одержимый человек находит время и для подготовки к занятиям, и для систематических полетов с членами клуба.

Выпадали дни, когда на рассвете Егоров вылетал в командировку, а вечером, возвратившись, приходил в клуб энергичный, бодрый, чисто выбритый. И, главное, всесторонне подготовленный к занятиям. У него уже сложился план их проведения, взяты на вооружение примеры, обдумана методика, определены темы индивидуальных бесед со слушателями. Ведь у Егорова своя «сверхзадача» — не только научить летать, но и привить настоящую любовь к планеризму.

* * *

Лекции Егорова разнообразны, они часто переходят в увлекательные рассказы, посвященные развитию планерного спорта в нашей стране, о тридцатых годах — годах исканий, становления и побед в безмоторном летании. Ребята увлеченно слушают рассказы про Коктебель — колыбель советского планеризма, о попытках оторваться от горы, о том, как осваивались первые маршрутные полеты.

Как-то один из слушателей, восемнадцатилетний Женя Латов, мечтавший стать летчиком, спросил: «А в чем разница между полетами на планере и на самолете?»

— Поднимешься на планере, — ответил Егоров, — и увидишь: ничто не может сравниться с прелестью почти бесшумного парящего полета, высоко под облаками, где тишина нарушается только легким свистом воздушных струй, где испытываешь необыкновенное ощущение, будто обрел собственные крылья...

Закончив планерную подготовку, Евгений Латов пересел на учебный самолет, а затем поступил в военное авиационное училище, летал на реактивных истребителях. После демобилизации он снова пришел в планерный спорт, стал инструктором-общественником авиаспортклуба.

— Ну, хорошо, овладение планером облегчает учебу на самолете. А другое, самостоятельное значение это имеет?

Такие вопросы задают новички почти всех наборов. Приходится подробно рассказывать о возможности метеорологических исследований с помощью планеров, о перспективах использования струйных течений в стратосфере, о сегодняшних успехах планеристов в до-

ПЕРВЫЕ СТАРТЫ ЛЕНИНГРАДЦЕВ

ДОСААФ СССР

В один из январских дней на улицах Ленинграда, в автобусах и троллейбусах можно было встретить юношей с моделями в руках. Они спешили на городской кордодром. Здесь состоялись первые состязания по программе Спартакиады, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Первыми в борьбу вступили воздушные бойцы. Постройка и запуск моделей воздушного боя помогают спортсменам вырабатывать качества, необходимые им, будущим воинам. Зимой стартовать значительно сложнее, чем летом: от холода густеет горючее, плохо запускается двигатель, а порой непослушны даже собственные пальцы... На успех могут рассчитывать лишь хорошо подготовленные участники.

За победу боролись 48 воздушных бойцов (24 экипажа). В их числе — 3 кандидата в мастера спорта, 7 перворазрядников, 11 — второго и 27 — третьего разрядов. После предварительных боев вперед вышли экипажи: Сергей Акулов — Сергей Морылев — 721 очко, братья Александр и Сергей Мацовкины (561) и С. Киров — А. Эберт (523). Финал внес серьезные изменения в зачетную таблицу. Звание чемпионов города Ленина заняли: десятиклассник из 135-й школы пилот Сергей Киров и ученик 9-го класса 491-й школы механик Александр Эберт. Это их первый крупный успех. Чемпионы занимаются во Дворце пионеров им. А. А. Жданова. Тренирует их мастер спорта Александр Эрлер.

Впереди у ленинградцев — новые спортивные бои.

Е. МЕЛЕНТЬЕВ,
мастер спорта СССР международного класса

Ленинград

стижении стратосферных высот в волновых потоках. О той роли, которую сыграли во время войны планерные поезда, отправлявшиеся далеко в немецкий тыл с грузом продовольствия и боеприпасов к партизанам...

Учебу Егоров поставил серьезно. Мало литературы по планерному спорту. И он, крепко потрудившись, составил для слушателей пособие по технике и тактике парящих полетов. Занимались ребята старательно, задавали вопросы. Егоров их к этому приучил. «Вы меня спрашивайте. Сейчас. В полете поздно будет. Там надо соображать самому, мгновенно. За ошибки в авиации платят дорого!»

С наступлением весны все свободное время Егоров проводит с учениками на аэродроме, наблюдает своих ребят «в деле», безошибочно определяет кому открывается будущее, а кто скоро и незаметно исчезнет, несмотря, может быть, и на успехи в теории.

— Небо трусов не принимает, — говорит опытный наставник, — они отсеются. Если трус — он уйдет сам, просить не придется. Некоторым же просто не хватает уверенности в себе. Это не беда, это придет!

На смену устаревшим деревянным учебным А-2 пришли металлические «Приморцы». Они не только хорошо парили, на них можно было выполнять отдельные фигуры пилотажа. Егоров радовался тому, что все его ученики могли освоить пилотаж. «Будь ты летчиком или планеристом, все равно, — внушал он ребятам, — машиной будешь владеть в совершенстве только когда выработается (если его можно так назвать) шестое чувство — ориентировка в пространстве. Это дается только пилотажем!»

«Делай как я!» — его основной принцип обучения в воздухе. С каким удовлетворением наблюдал Егоров на аэродроме за своими питомцами. Вчера еще казалось робевший парень сегодня уверенно выполнял штопор, а потом, в заданном темпе и последовательности, целый комплекс фигур.

Птенцы расправляли крылья. Но это далеко не все, а лишь тренировка перед дальними стартами. Как оторваться от аэродрома, не зная, сколько пролетишь, и где приземлишься? В первое время почти все ребята испытывают неуверенность. Каждый думает, сумеет ли он правильно использовать меняющуюся метеорологическую обстановку, а главное— безошибочно ли выберет площадку для посадки, точно ли рассчитает место приземления.

Обучить спортсменов летать вне аэродрома — для Клавдия Егорова не менее увлекательная задача, чем пилотаж. «Я вашу инициативу сковывать не собираюсь. Подскажу, поправлю ошибки, если они будут, потом разберем сообща, — говорит обычно Егоров. — Главное, действуйте смелей, увереннее. Считайте, что меня в задней кабине нет...»

И если, наконец, спортсмен уже не допускал грубых тактических промахов, правильно выбирал площадку, уверенно производил расчет, то Егоров считал, что его можно выпускать самостоятельно по маршруту.

* * *

Уже в который раз бывала я у этого человека, все приглядывалась, узнавала про его жизнь. Клавдию Александровичу за пятьдесят. В небольшой квартирке они теперь остались вдвоем с женой, дети повзрослели, разлетелись... Повсюду книги, папки, рукописи, фотографии. На шкафах — деревянные пропеллеры.

— Вот я вам сейчас покажу, — увлеченно произносит он и бежит к шкафу то за фотографией, то за газетной вырезкой об одном из своих учеников. Или, разложив на полу огромные альбомы, показывает своих боевых товарищей, или отца, одного из первых русских летчиков, воспитанника знаменитой Качинской авиационной школы. А потом долго рассказывает о советском планеризме.

А я опять спрашиваю о его учениках. Много ли прошло их через ваши руки, Клавдий Александрович?

— Да разве всех упомнишь! До войны их были сотни, да после, за двадцать лет в Тульском аэроклубе, тоже немало. — Помолчав немного, он говорит: — В начале пятидесятых годов пришли в клуб два рабочих паренька, Саша Филюшин и Валя Ермолаев. Сразу выделились своей пытливостью, стремлением все узнать о планеризме. Раньше других освоили полеты на планере А-2.

Пришло время призыва в армию. Попали ребята в авиацию, но летать им не пришлось: обслуживали полеты и завидовали тем, кто летал. А когда через три года снова пришли в клуб, я их едва узнал, так возмужали. Еще бы, армейскую школу прошли! К нам как раз новые планеры прибыли. Бывшие воины горячо взялись за дело, стали мастерами спорта, а Филюшин — и мировым рекордсменом. Оба они освоили самолет, получили право быть инструкторами-общественниками, позднее Ермолаев стал работником аэроклуба.

— А однажды пришел школьник, совсем мальчишечка. Представился: Слава Спиридонов. Не хотели брать его, мал. Но такая в его глазах мольба была...

За год Слава успел столько, сколько другие за два. Получил второй разряд, а меня, своего тренера и воспитателя на областных соревнованиях обогнал по одному из упражнений. С отличием закончил он Центральную планерную школу ДОСААФ, вернулся в клуб инструктором-летчиком, подготовил несколько выпусков спортсменов. За один год выполнил нормативы мастера спорта.

— Наше поколение, — продолжал Егоров, — уступает небо молодым. И это доставляет удовлетворение. Ведь приходит ощущение, словно и ты летаешь со своими учениками. Ребята у меня иной раз спрашивают, когда я впервые в воздух поднялся. Я им говорю, что в три года — смеются. А это точно: отец на самолете покатал. А потом соорудил мне дома самолет из фанеры, поставил настоящий пропеллер и приделал механизм от граммофона, чтобы крутился.

До четырнадцати лет я рос на аэродроме с отцом, помогал самолеты мыть, катал бочки с бензином. Потом поступил в областную планерную школу. Закончил авиационный техникум. И вот уже многие годы стараюсь привить молодежи любовь к планеризму.

* * *

Идут годы. Клавдий Александрович по-прежнему энергичен, подвижен. Теперь кроме всего прочего он занимается судейством, имеет всесоюзную категорию по планерному спорту, бывает на многих соревнованиях, готовит судей. Одним словом, он не собирается складывать крылья.

Л. НОСКОВА

Тула

Книги юбилейного года

В. КОЛЫБЕЛЬНИКОВ,
главный редактор
издательства
ДОСААФ

Каждый день — новая книга, брошюра или наглядное пособие выходит в свет с маркой издательства ДОСААФ. Это литература самого широкого профиля, рассчитанная на массового читателя, но прежде всего она адресована членам оборонного Общества и его активистам, молодежи, готовящейся к почетной службе в рядах Советской Армии и Военно-Морского Флота, слушателям учебных организаций и курсовой сети. Наши книги, особенно на военно-патриотическую тему, пользуются большим спросом. Об этом свидетельствуют минимально короткие сроки их реализации, хотя тиражи нередко обозначены внушительными цифрами.

В настоящее время все наше внимание сосредоточено на выпуске литературы к исторической дате — 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

О великом вожде трудящихся, его жизни и борьбе подготовлен ряд книг, часть которых уже вышла в свет, а остальные в ближайшее время получат читатели. Среди них — «В. И. Ленин о защите социалистического Отечества», «Ленинский Всевобуч», «Из глубины сердец» — сборник волнующих документов — писем красногвардейцев, солдат, матросов и командиров Красной Армии В. И. Ленину. К ленинскому юбилею выйдет книга народного героя, выдающегося полководца Маршала Советского Союза С. М. Буденного, названная им «Встречи с Ильичем». В этой книге автор обращается с горячим призывом к молодежи — жить, учиться и бороться по заветам Ильича, всемерно укреплять наши Вооруженные Силы, как зеницу ока охранять безопасность республики Советов.

В планах издательства большое место занимает выпуск документально-художественных произведений, тематических сборников о героических подвигах воинов армии и флота. Авторы — в большинстве своем участники минувших битв и сражений — правдиво и ярко воссоздают образы советских воинов — верных сынов нашего народа, воспитанных в духе всепобеждающих идей ленинской партии. В минувшем году вышло в свет свыше 40 наименований таких произведений. В их числе — «Рыцари воздушных атак» — повесть участника воздушных боев с гитлеровцами в годы Великой Отечественной войны летчика А. Силакова, «Боевые подруги мои» — Героя Советского Союза М. Чечневой и другие.

К 25-летию нашей великой Победы над фашистской Германией, помимо уже вышедших работ, на полки книжных магазинов поступит 16 новых книг, написанных в жанре воспоминаний, документальных повестей и очерков. Авторы этих произведений — ветераны-фронтовики, видные советские военачальники, военные писатели и журналисты.

О несгибаемой стойкости в бою, мужестве и героизме советских воинов, сражавшихся у стен Сталинграда, взволнованно рассказывает в своей книге «Гвардейцы стояли насмерть» бывший командир прославленной 13-й гвардейской стрелковой дивизии генерал-полковник дважды Герой Советского Союза А. И. Родимцев. Суровой поре сражений за Крым посвятил свои воспоминания «Дороги, которые мы не выбирали» генерал-майор А. Первушин, бывший командующий 44-й армией, оборонявшей Крым. Летчик-истребитель Герой Советского Союза З. Сорокин в книге очерков «Идем в атаку» рисует живые образы друзей-побратимов летчиков-героев Б. Сафонова, И. Сухомлина, М. Девятаева и других, вписавших немеркнущие страницы в летопись побед советского воздушного флота.

О преемственности поколений защитников Родины, о том, как бережно хранятся и множатся боевые традиции армии, авиации и флота, читатели узнают из брошюр, которые выйдут в этом году в серии «Служу Советскому Союзу!» Нынешние солдаты, сержанты и офицеры — передовики боевой и политической под-



готовки делятся с молодежью, которой предстоит военная служба, своим опытом армейской службы и жизни, искусством овладения современной боевой техникой, раскрывают высокие моральные качества, которые воспитывает в наших воинах армия.

Обширен план выпуска военной документально-художественной, учебной, военно-спортивной и другой литературы, а также многих наглядных пособий на текущий, 1970-й год. В цифровом выражении — это 263 наименования, общим объемом до 1200 печатных листов.

Как и прежде, в наступившем году издательство работает над созданием литературы для подготовки обучающейся на учебных пунктах допризывной и призывной молодежи, для учебных организаций ДОСААФ.

Большое количество (свыше 60 названий) программ, листовок и плакатов выпускается к V Всесоюзной спартакиаде по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Многие из этих изданий уже поступили на места, выпуск остальных завершается.



Для многочисленных энтузиастов малой авиации в этом году выйдет вторая часть хорошо иллюстрированной книги «Лети, модель!» Как известно, первая книга под тем же названием, выпущенная массовым тиражом в конце минувшего года, разошлась в считанные дни. Всего же в «Библиотечке конструктора» до конца года выйдет 5 названий, в том числе — «Авиамодели чемпионов», «Автомобиль своими руками» и другие книги.

Выполняя постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 г. «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)», издательство продолжит выпуск книг и брошюр, посвященных разносторонней деятельности первичных организаций Общества, их роли в военно-патриотическом воспитании трудящихся.

Значительно увеличится число книг и брошюр, посвященных практике оборонно-массовой работы. В частности, готовится большой труд коллектива авторов — «ДОСААФ — Родине». В нем излагается история развития нашего патриотического Общества — от его зарождения до сегодняшнего дня, раскрывается опыт наших организаций по подготовке трудящихся к защите Отечества. Будет продолжен выпуск сборников — «В помощь председателю первичной организации ДОСААФ» и «В помощь председателям райкомов и горкомов ДОСААФ».

В ближайшее время выходит брошюра М. Аракеляна «Сегодня школьник — завтра солдат». Автор рассказывает, как поставлена оборонная работа с учащимися школ города Ленинакана в Армении. О военно-спортивных оздоровительных лагерях в Свердловской области читатели узнают из книги председателя комитета ДОСААФ этой области А. Орлова. Военно-патриотическому воспитанию молодежи посвящены также книги В. Савина «Наследники славы боевой», А. Ширяева — «Сельская новь», А. Скворцова — «Готовить молодежь к защите Родины».

Большие задачи возложены партией и правительством на оборонное Общество. Коллектив издательства ДОСААФ, призванный внести свой вклад в решение этих задач, приложит все силы, чтобы обеспечить высокий идейный и научно-технический уровень выпускаемой литературы, достойно выполнить план юбилейного года.

Вокруг собственной оси

Пятый час шло заседание. Дым в комнате стоял коромыслом. Все устали, а накал выступлений не ослабевал. Почти каждый из участников несколько раз брал слово.

Более часа обсуждались изменения в правилах соревнований, предложенные спортивным отделом Центрального авиамодельного клуба.

Когда же, наконец, пришло время принимать решение, выяснилась немаловажная деталь: изменения, о которых шла речь, оказывается, никем предварительно не рассматривались — ни всесоюзной коллегией судей (ее прямой долг), ни местными федерациями и секциями, не советовались и с наиболее опытными спортсменами (даже москвичей не собрали). Не известно было также мнение опытных клубных инструкторов — И. Иванникова из Фрунзе, бакинца И. Петросяна, В. Гончарова из Иваново, А. Пранскетиса из Вильнюса, мнение ведущих спортсменов харьковчанина Е. Кондратенко, П. Величковского из Алма-Аты. С новыми правилами их надо было ознакомить в первую очередь, так как эти товарищи — члены президиума федерации. Но к ее работе их не привлекают, ни о чем не информируют и, естественно, они понятия не имеют, чем занимается федерация.

Заседание, о котором идет речь, состоялось в октябре прошлого года. А в канун 1970-го, за семь дней до начала Спартакиады, снова обсуждались изменения в правилах и опять без надлежащей подготовки.

Всего лишь эпизоды. Но, к досаде, подобное повторяется нередко.

Не раз президиум федерации обсуждал итоги чемпионатов страны. Но как? С позиций регистратора, что ничего общего не имеет с глубоким анализом. В выступлениях и в решениях фиксируются цифры, изложенные в судейских протоколах. И все.

Между тем организация всесоюзных соревнований страдает серьезными недостатками: не проводятся технические конференции по обмену опытом, не созданы условия для установления рекордных достижений. Нельзя признать нормальным и то, что наши правила (выход спортсменов на старт и время для запуска, судейство) не полностью соответствуют правилам, по которым проводятся розыгрыши первенств мира по моделям свободного полета. Подобное же обстоятельство осложняет выступления советских спортсменов на международных встречах.

Далеко не всегда продуман спортивный календарь: порой почти одновременно устраивается несколько состязаний, что отрицательно влияет на подготовку участников и судей. По этой же причине сборные команды, бывает, лишены возможности перед мировым первенством пройти «проверку боем» на всесоюзном чемпионате, как это, скажем, было в прошлом году. Крупные встречи не стали и средством пропаганды авиамоделизма.

◆

ТАК ЛИ ДОЛЖНА РАБОТАТЬ АВИАМОДЕЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ?

◆

Думается, что президиуму федерации прежде всего следовало бы основательно, со знанием дела, вскрыть причины недостатков и помочь их устранить. Но, к сожалению, федерация стоит в стороне от основных вопросов подготовки и проведения всесоюзных чемпионатов, ограничиваясь лишь утверждением составленных Центральным клубом положений о состязаниях и списков судей.

Примерно так же она занимается и сборными командами: регистрирует учебно-тренировочные сборы, не контролируя подготовку спортсменов к международным состязаниям, не вникая в существо спортивной работы, где еще много изъянов, особенно в тактической подготовке.

Кому же, как не президиуму федерации вдумчиво разобраться во всем этом, изучить ход подготовки сборных, мастеров и разрядников, обсудить, в частности, предложения спортсменов о создании промежуточных групп, которые явились бы основным резервом сборных команд страны, наконец, с помощью местных секций организовать широкую пропаганду единой спортивной классификации. Одной из форм этой пропаганды могли бы стать семинары тренеров, судей и инструкторов-общественников по изучению новых спортивных нормативов.

Не все благополучно со спортивными резервами. Совсем недостаточен приток свежих сил в клубные команды; большей частью одни и те же фамилии встречаются в зачетных таблицах республиканских и всесоюзных соревнований. И потому на чемпионатах не так уж много дебютантов, способных вступить в единоборство с ветеранами.

Заботиться о спортивных резервах — первейшая обязанность федерации. А это значит, прежде всего, быть ближе к школам, домам и дворцам пионеров, станциям юных техников, где растут будущие чемпионы и рекордсмены, обобщать и распространять передовой опыт, вырабатывать рекомендации, призванные совершенствовать подготовку кружковцев, учебу наставников-инструкторов, организацию соревнований юных спортсменов. Федерация же не интересуется «школьным авиамоделизмом», его делами, заботами и нуждами, не связана с Министерством просвещения СССР и внешкольными учреждениями.

Долг федерации — помочь определить пути дальнейшего развития того или иного вида авиамодельного спорта, проникнуть в глубь происходящих в нем процессов. Возьмем, например, модели ракет. Этот весьма перспективный спортивный класс вот уже несколько лет продолжает оставаться на начальной стадии развития. Спортивная общественность вправе спросить у федерации: чем объяснить, что в течение пяти лет она не удосужилась разработать программы занятий кружков, подготовки инструкторов и тренеров. Отсутствуют также разрядные нормативы для спортсменов, не распространены правила соревнований. Не создана ни одна клубная спортивная команда.

На президиуме федерации неоднократно шел разговор о радиоуправляемых моделях самолетов. А что изменилось? По-прежнему, как и раньше, крайне мало спортсменов-радистов, нет отечественной спортивной и тренировочной аппаратуры. Развитию этого вида моделей могли бы помочь тренировочные устройства, в которых остро нуждаются юные спортсмены.

Хорошо бы также наладить серийное производство лучших образцов микродвигателей, созданных нашими ведущими спортсменами В. Наталенко, А. Лапыниным, Е. Кондратенко, В. Маланчуком и другими, тем более, что ныне мы не можем похвастаться наличием мощных микродвигателей.

Естественно, что спортсмены озабочены состоянием дел в авиамоделизме. Они выступают в печати с конкретными предложениями, предлагают пути для устранения недостатков. Так, в нашем журнале опубликованы письма спортсменов о кордовых моделях с реактивными двигателями. Авторы писали о том, что важный спортивный класс моделей не пользуется нужным вниманием. Ташкентские авиамоделисты Г. Каланов, Г. Атакулов, Х. Икрамов и Б. Фатьянов по этому вопросу обратились также в ЦК ДОСААФ. Они горячо поддержали положения статьи В. Бородина «Почему забыты малогабаритные реактивные двигатели?» («Крылья Родины», № 12 за 1968 год). Такая забывчивость, отмечается в их письме, привела к тому, что ранее принадлежавший нам абсолютный мировой рекорд ныне перебит. «Надеемся, — писали ташкентские товарищи, — что авиамодельная федерация примет правильное решение и введет класс реактивных моделей в программу всесоюзных соревнований».

В положении о федерации указывается, что ее первоочередными задачами являются: активно содействовать развитию авиамодельного спорта, изучать и обобщать отечественный и зарубежный опыт и вырабатывать предложения для его широкого распространения. Она обязана намечать пути совершенствования подготовки общественного спортивного актива — инструкторов, тренеров и судей, выносить на рассмотрение Федерации авиационного спорта СССР и Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ вопросы о состоянии и мерах дальнейшего развития авиамоделизма. Но этого федерация (председатель Д. Фортунатов) не делает.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ



СОВЕТСКИЕ АВТОЖИРЫ

«...Мы, работающие в области вертолетостроения, очень довольны тем, что «Крылья Родины» опубликовали материал о советских вертолетах, созданных специализированными конструкторскими бюро за период с 1930 года по настоящее время... Мы надеемся, что в следующих номерах журнала будет рассказано также о построенных в СССР автожирах. Многие, особенно молодые люди, об этих летательных аппаратах, как бы промежуточного между самолетами и вертолетами класса, почти ничего не знают. А автожиры в период 1929—1940 гг. за рубежом и в нашей стране пользовались большим вниманием, строились серийно и довольно широко применялись».

Авторы этого письма — сотрудники опытного конструкторского бюро, возглавляемого М. Л. Милем, как и авторы ряда других писем, правильно указывают, что проектирование, постройка и испытания автожиров сыграли определенную роль в развитии вертолетостроения. На них были отработаны важнейшие узлы, в том или ином виде использованные впоследствии на вертолетах, в частности несущие винты с шарнирной подвеской лопастей, которые сейчас применяются на всех вертолетах.

Автожир справедливо называют летательным аппаратом промежуточного типа между самолетом и вертолетом. Как и самолет, автожир может держаться в воздухе только тогда, когда имеет, в зависимости от конструкции, скорость не менее 35—55 км/час. Его роднят с самолетом и такие конструктивные элементы, как фюзеляж, двигательная установка с тянущим винтом, хвостовое оперение, шасси. Подъемную же силу, необходимую для поддержания аппарата в воздухе, автожиру создает свободно вращающийся ротор, а не крылья. Это приближает его уже к вертолету, у которого подъемная сила создается работающим несущим винтом.

Конструктивно ротор автожира похож на несущий винт вертолета, но принцип их действия неодинаков. Несущий винт приводится в движение основным двигателем через специальные трансмиссионные устройства. Он же обеспечивает поступательное движение. Ротор же автожира вращается под действием набегающего встречного воздушного потока — авторотирует, а поступательное движение создает тянущий винт. Эти особенности и дали аппарату его название — автожир от соединения слов греческого autos — сам и испанского girar — вращаться, самовращающийся.

Первый автожир построил в 1920 году испанский инженер-летчик Хуан Сиерва. В декабре 1927 года его машина С-6, основой которой был фюзеляж и двигатель учебного самолета «Авро», смогла перелететь на другой аэродром, покрыв 12 км.

Успешные полеты новых летательных аппаратов привлекли к ним внимание авиационных кругов многих стран. Способность взлетать после короткого разбега, не сваливаться в штопор при потере скорости в воздухе, садиться почти вертикально показали большие потенциальные возможности этих летательных аппаратов. К 1933 году в мире уже насчитывалось более 130 автожиров различных типов. На них было перевезено десятки тысяч пассажиров. В общей сложности они налетали 35 тысяч часов и покрыли более 4-х миллионов километров. В дальнейшем строились самые различные автожиры — с маленькими плоскостями и бескрылые; одноместные и многоместные; с роторами, раскручиваемыми на старте вручную, аэродинамическим способом и с помощью механических устройств. От машин, управляющихся по-самолетному, с помощью рулей и элеронов, переходили к автожирам с так называемым непосредственным управлением. Переход на такое управление был вызван в основном тем, что на малых скоростях рули и элероны делались «вялыми», недостаточно эффективными.

Анализируя уже накопленный опыт, данные всесторонних испытаний, авиаспециалисты пришли к выводу, что возможности ротора использованы далеко не полностью и при некоторых конструктивных изменениях он может выполнять роль не только несущих поверхностей, но и некоторых органов управления. Для этого сделали втулку другой конструкции. В результате летчик получил возможность непосредственно из кабины наклонять в нужную сторону ось ротора и тем самым менять угол наклона диска, ометаемого лопастями. Развивая эту идею, конструкторы пришли к новой схеме аппаратов, получивших название автожиров с непосредственным управлением. На них отпала необходимость даже в небольших крыльях с элеронами и в руле высоты. Высоту и направление полета летчик изменял соответствующим наклоном втулки ротора.

Поиски наилучших схем автожиров шли во всех странах, начавших с конца двадцатых годов строить летательные аппараты этого класса. Шли они и в нашей стране. Первый автожир, построенный в 1929 году по инициативе авиационной секции Осоавиахима и на средства этого патриотического Общества, имел самолетное управление. Сконструировали машину инженеры Н. И. Камов и Н. К. Скржинский, и по начальным буквам их фамилий она получила название Каскр. Основу ее составлял фюзеляж самолета У-1. Как и любая первая машина, Каскр имел ряд недостатков. Его максимальная скорость, несмотря на довольно мощный мотор, не превышала 110 км/час, а потолок всего 450 м. Автожир имел небольшое крыло и четырехлопастный ротор, раскручиваемый перед взлетом вручную.

Значительно удачнее был экспериментальный автожир, созданный в 1931 году группой работников отдела особых конструкций ЦАГИ. Эта двухместная машина, которой присвоили шифр ЦАГИ 2—ЭА (второй экспериментальный аппарат), с небольшим крылом развила при испытаниях скорость до 160 км/час, а ее потолок достигал 4200 м.

Вслед за Каскром и ЦАГИ 2—ЭА были созданы автожиры крылатого типа—А-4, А-6, А-7, А-8 и А-13, а затем в 1933—1935 годах сконструированы бескрылые автожиры ЦАГИ А-14, ЦАГИ А-12 и ЦАГИ А-15 с непосредственным управлением втулкой ротора. Каждая из созданных советскими конструкторами машин имела свои особенности, обладала определенными преимуществами перед предыдущими. Некоторые автожиры по своим летно-техническим данным не уступали лучшим зарубежным машинам своего класса. Машины А-4 и А-7 строились небольшой серией. Автожиры А-7 в первые месяцы Великой Отечественной войны применялись для корректировки огня дальнобойной артиллерии. После второй мировой войны во всех развитых странах мира главное внимание было уделено строительству вертолетов, так как к этому времени конструкторам удалось создать надежные машины этого класса и задача вертикального взлета и посадки был решена. Строительство автожиров повсеместно прекратилось. Однако в последние годы в некоторых странах вновь начинают говорить о том, что автожир может найти свое место в общей семье летательных аппаратов тяжелее воздуха.

У автожира есть свои положительные свойства. Прежде всего он конструктивно проще вертолета, легче в пилотировании и для некоторых специальных целей может найти эффективное применение.

Сегодня «Крылья Родины», выполняя просьбу читателей, начинают печатать новый раздел «Советские автожиры». В нем будет рассказано почти о всех машинах, созданных в нашей стране, их летно-технических данных и особенностях конструкции. Редактирует раздел доктор технических наук профессор И. П. Братухин, текст и схемы — кандидата технических наук А. М. Изаксона.

Каскр



Автожир Каскр.

Авиаторы, собравшиеся в конце 1929 года на одном из подмосковных аэродромов, с интересом разглядывали необычный летательный аппарат. Фюзеляж и хвостовое оперение были, как у самолета У-1. На этой машине получали первое воздушное крещение большинство летчиков двадцатых годов. Но верхняя плоскость с него была снята, нижняя — значительно укорочена. Над первой кабиной возвышалась четырехстержневая пирамида, на вершине которой поставлена ось. На этой оси свободно вращалась втулка ротора. Его четыре лопасти крепились к втулке с помощью вертикальных и горизонтальных шарниров и специальных тросов.

Этой необычной машиной был первый в нашей стране автожир Каскр. Строился автожир на средства членов добровольного оборонного общества Осоавиахим — предшественника ДОСААФ.

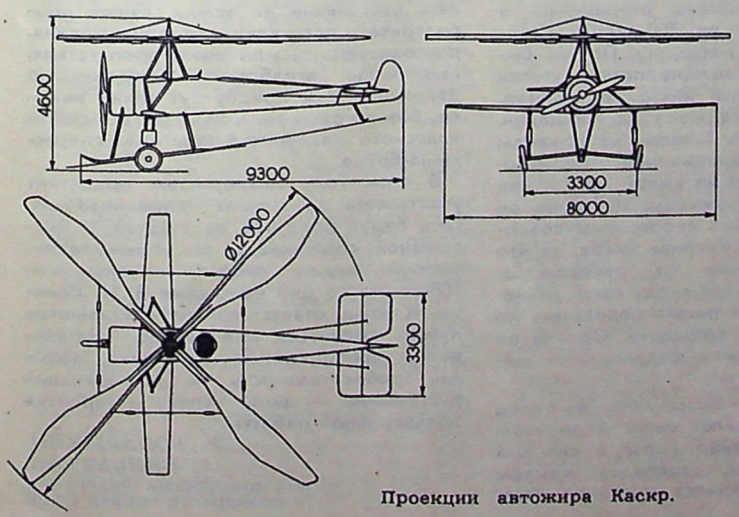
Разрабатывая проект автожира, инженеры, естественно, использовали имевшийся к тому времени зарубежный опыт. Однако наземные испытания показали, что для автожира нужен мотор вдвое большей мощности, чем поставленный с самолета У-1. Требовали доработки и другие узлы автожира.

Конструкторы и инженеры при участии летчиков-испытателей, начали доводку машины. Модифицированный вариант получил название Каскр II. В течение 1930/1931 года на нем было выполнено около 90 полетов. С мотором в 230 л. с. автожир развивал максимальную скорость 110 км/час, набирал высоту до 450 м. Испытывали машину летчики И. В. Михеев и Д. А. Кошиц, известный тогда спортсмен-планерист.

Использование в сочленении лопастей с втулкой горизонтальных и вертикальных шарниров позволяло лопасти отклоняться в полете не только вниз и вверх, но и в стороны, избегая изламывающих усилий в месте соединения со втулкой. Оставшееся от самолета нижнее крыло хоть и небольшой площади служило не столько для поддержания автожира в воздухе, сколько для сохранения поперечной устойчивости.

Свободно вращающийся ротор перед стартом автожира раскручивали вручную. При разбеге он вращался уже от встречного воздушного потока.

Конструкторский и летный опыт, приобретенный при испытаниях и доводке Каскр, был использован при проектировании и эксплуатации последующих автожиров.



Проекции автожира Каскр.

ЦАГИ 2-ЭА

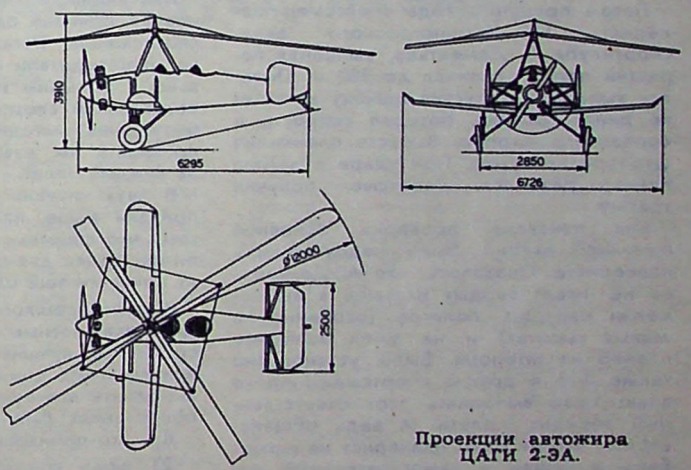
Осенью 1931 года летчик-испытатель С. А. Корзинщиков совершил первый полет на автожире ЦАГИ 2-ЭА. Эту машину создал коллектив инженеров отдела особых конструкций ЦАГИ под общим руководством А. М. Черемухина. Он же разработал для этого аппарата временные нормы прочности. Ведущими конструкторами были В. А. Кузнецов и И. П. Братухин. В проектировании, летных испытаниях, теоретических и экспериментальных исследованиях принимали участие инженеры Г. И. Солнцев, А. Ф. Маурин и М. Л. Миль.

ЦАГИ 2-ЭА (второй экспериментальный), как и Каскр, был крылатым автожиром с управлением самолетного типа. Однако конструктивно он значительно отличался от первенца советского автожиростроения. Для ЦАГИ 2-ЭА был построен специальный фюзеляж с двумя кабинами. Хвостовое оперение сделано двухкилевым и служило не только для управления машиной, но и для раскручивания ротора при старте. Запустив мотор, пилот из кабины ставил руль высоты и стабилизатор в такое положение, при котором часть воздушного потока от винта отклонялась к лопастям ротора. Таким образом уже на старте ротор набирал обороты и создавал подъемную силу. Это облегчало взлет и сокращало разбег автожира. Такой способ раскрутки ротора на автожирах получил название «аэродинамический».

Крыло ЦАГИ 2-ЭА самолетного типа площадью 5,36 м² также несколько отличалось от крыла Каскра. Для улучшения поперечной устойчивости автожира в воздухе концы крыла отогнули на 35° вверх. Над передней кабиной была установлена четырехстержневая пирамида (кабан), оканчивающаяся осью, на которой свободно на подшипниках вращалась втулка с конусом. Четыре лопасти крепились к ней при помощи горизонтальных и вертикальных шарниров. Тросовые растяжки поддерживали лопасти в нужном положении. На кабане был установлен ленточного типа тормоз для остановки ротора после посадки автожира. Лопасти ЦАГИ 2-ЭА смешаной конструкции: лонжерон трубчатый из хромомолибденовой стали, нервюры из дерева.



Автожир ЦАГИ 2-ЭА.



Проекции автожира ЦАГИ 2-ЭА.

ЦАГИ 2-ЭА имел довольно хорошие летно-технические данные. Его максимальная скорость достигла 160 км/час, а потолок 4200 м.

Минимальная скорость горизонтального полета — 58 км/час. Полетный вес машины 1032 кг, вес пустого — 750 кг. Скороподъемность у земли до 4 м/сек.

В 1938 году автожир передали в агитэскадрилью «Максим Горький». На нем был выполнен ряд агитационных полетов по стране. После выработки ресурса двигателя ЦАГИ 2-ЭА был передан в музей Осоавиахима.

Почему поломан планер?

После возвращения из перелета через Северный полюс в Америку Герой Советского Союза М. М. Громов в Центральном аэроклубе проводил беседу с летчиками Осоавиахима. Зашел разговор о безопасности полетов. Отвечая на один из вопросов, он заявил:

— Я уверен, что никогда не погибну в полете. Для некоторых такое заявление, возможно, покажется смелым, но я говорю это с полной ответственностью и объясню почему. Во-первых, я тщательно и всесторонне готовлюсь к каждому полету и, во-вторых, никогда не нарушаю наставлений, инструкций и других документов, регламентирующих летную работу.

Эти слова известного летчика подтверждаются многолетней практикой. Аварии, поломки и другие летные происшествия обычно происходят там, где нарушаются дисциплина и установленный порядок. Мы приведем несколько примеров, которые ярко показывают, что поломок планеров можно было избежать, если бы люди серьезно готовились к полету и не отступали от требований, которые предъявляются как к руководителям, так и к спортсменам.

Летом прошлого года спортсмен-планерист Усть-Каменогорского авиаспортклуба А. Дементьев, выполняя парящий полет, снизился до 300 м. Пытаясь выпарить, допустил ошибку в технике пилотирования, потерял скорость и сорвался в штопор. Вывести планер из штопора не сумел. При ударе о землю планер разбился, спортсмен получил травму.

Как показала проверка, основной причиной аварии была недоученность планериста. Оказалось, что А. Дементьев не имел твердых навыков в выполнении парящих полетов (особенно на малых высотах) и не умел выводить планер из штопора. Было установлено также, что и другие спортсмены плохо знают, как выполнять этот ответственный элемент полета. А ведь общеизвестно, что ни один планерист не может быть выпущен в самостоятельный полет, если он не научился выводить планер из штопора.

В методике обучения планериста Дементьева допускались грубейшие нарушения. В течение одного года он проходил подготовку у восьми!.. инструкторов (поистине, как в народной пословице — у семи нянек дитя без глазу).

О какой летной подготовке могла идти речь?

Малоопытный спортсмен, кроме того, не был приучен к дисциплине. Он допустил нарушение инструкции по производству парящих полетов, которая запрещает неподготовленным планеристам производить выпаривание с высоты менее 300 м.

Третья причина — плохая организация полетов. Начальник авиаспортклуба В. Назаров и командир планерного звена Л. Кузнецов в этот день на аэродроме отсутствовали. Всю подготовку и руководство полетами доверили инструктору В. Кузнецовой. Не имея достаточного опыта в руководстве полетами, В. Кузнецова не приняла своевременных мер для возвращения спортсмена на аэродром.

Почти такой же случай имел место в Курганском авиаспортклубе. Спортсмен И. Земиров на планере «Бланик» на удалении от аэродрома 2,5—3 км потерял высоту и принял решение садиться на площадку. Не умея подбирать площадки с воздуха и садиться на них, он на недопустимо малой высоте стал делать разворот и зацепился крылом за землю. Планер поломан, у И. Земирова — травма.

Когда спортсмен оказался в сложной обстановке, подсказать ему, как исправить ошибку, было некому, так как в это время менялся старт и радиостанция не работала. Опять недоученность, опять плохая организация полетов!

По этой же причине произошла поломка планера и в Минском авиаспортклубе. Спортсмен А. Мазур, совершая посадку вне аэродрома, выбрал именно ту площадку, где пасся скот.

Как видим, во всех трех случаях основная причина одна — недоученность спортсменов. Отсюда вытекает и задача: руководители авиаспортклубов обязаны с большим вниманием следить за подготовкой спортсменов, не допускать нарушения методики в их обучении, прививать им чувство ответственности за каждый полет.

В двух случаях из трех, которые мы привели выше, планеры поломаны, потому что спортсмены неумело подобрали площадки для посадки. И здесь стоит привести еще один пример.

В июле прошлого года в Орле проходили всесоюзные соревнования. На них собрались лучшие планеристы страны. Казалось, что они-то должны образцово выполнять все полеты, но и на этих соревнованиях был поломан планер.

Как это произошло?

23 июля спортсмены отправились в скоростной полет по 300-километровому треугольному маршруту. Погода была сложной, восходящие потоки угасли рано, и до финиша никто не долетел. Всем пришлось садиться на площадки. Мастер спорта Ю. Слепой, из команды Министерства авиационной промышленности, оказался на малой высоте над большим полем пшеницы. Накануне он и некоторые другие спортсмены совершили посадки на высокие хлеба, за что получили замечание от руководства. Ю. Слепой побоялся вновь сесть на нескошенное поле и решил перелететь на более пригодную площадку. Однако он неправильно оценил создавшуюся обстановку.

Высоты у него было мало, а перед площадкой находился овраг и деревья. Над оврагом планер попал в сильный нисходящий поток, зацепился крылом за дерево и ударился о землю. Планер поломан, спортсмен получил травму ноги.

Этому происшествию способствовали и другие обстоятельства. Как предполагалось вначале, Ю. Слепой не должен был участвовать в соревнованиях и к ним не готовился. Но он настоял, чтобы его включили в состав команды и поехал в Орел. В 1969 году у него был самый маленький парящий налет из всех участников соревнований. Это не могло не сказаться на тактике и технике парящего полета.

Стремясь не подвести свою команду и «не ударить в грязь лицом», в пылу спортивной борьбы планерист допустил грубую ошибку и дорого за нее поплатился.

Мы знаем Ю. Слепого много лет. Он не один год работал инструктором, рекордсмен страны и тем обиднее, что по его вине произошла поломка планера.

Планерный спорт — сложный вид спорта. Он не прощает ошибок и тем более нарушений.

Вот уже несколько лет обсуждается вопрос — учить планеристов выпариванию с малых высот или нет. По нашему мнению, настало время решить этот спор положительно. Многолетняя практика показывает, что планеристы, вольно или невольно оказавшись на малой высоте, вынуждены делать развороты, а иногда и спирали.

Не имея навыков в полетах на малых высотах, спортсмены боятся земли и инстинктивно берут ручку управления на себя. Такая ошибка приводит к потере скорости и срыву планера в штопор.

По нашему мнению, в курс учебно-летной подготовки спортсменов-планеристов следует ввести специальное упражнение для обучения выпариванию с малых высот. Проходить это упражнение надо со всеми спортсменами, начиная со второго разряда.

Такой порядок обучения молодых планеристов будет полезен и потому, что спортсмены научатся на глаз определять расстояние до земли, лучше просматривать площадку для приземления, распознавать те или иные препятствия, еще чище отработают координацию движений. Они приобретут такие навыки, без которых не может быть высококлассного планериста-парителя, спортсмена-бойца.

В этом году планеристам предстоит участвовать во многих соревнованиях. Они будут бороться на стартах V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. К этим ответственным состязаниям нужно готовиться уже сейчас. Тщательная и всесторонняя подготовка, высокая требовательность и сознательная дисциплина — залог успеха и гарантия безаварийной работы.

И. БОБАРЫКИН,
А. ВИНОКУРОВ,
члены президиума Федерации планерного спорта СССР



Фотоэтюд Р. Нетелева (ТАСС)

СПОРТСМЕНЫ ПРЕДЛАГАЮТ

Судьям—современную технику

С каждым годом растет мастерство наших спортсменов-планеристов, совершенствуется техника и тактика парящих полетов. На соревнования собираются опытные парители, способные показать хорошие результаты, но из-за несовершенства оптической аппаратуры, которой пользуются судьи, многим планеристам приходится сознательно идти на ухудшение своих показателей. Например, при полете по маршруту спортсмен обязан проходить контрольные пункты на высоте не более тысячи метров, иначе полет ему не засчитывается. А ведь часто бывает так, что при подходе к поворотному пункту встречаешь мощное кучевое облако, под которым можно было бы набрать две тысячи метров. Но зачем? Ведь все равно их придется терять. Судьям, с имеющимися у них трубами, сложно опознавать и фиксировать пролетающие на большой высоте планеры. В связи с этим и введены такие ограничения. Часто возникают недоразумения и с фиксированием самого старта.

Совершенной, современной аппаратуры для судей нет и за рубежом. Поэтому и на международных состязаниях применяется устаревший метод судейства.

Вот и встает вопрос: как же «развязать» планеристам руки?

По этому поводу я хотел бы высказать свое мнение и внести конкретное предложение.

Для более точного способа отметки планеров на старте, финише и поворотных пунктах надо сделать специальные отметчики. Их можно изготовить, используя типовое оборудование, применяемое в Гражданской авиации, в частности, УКВ маркерные радиоприемные устройства типа МРП-48 и МРП-56П. Они предназначаются для приема сигналов УКВ маркерных радиомаяков. С их помощью и определяется момент пролета самолета над маяком.

Сигнальная лампочка и звонок, установленные на приборной доске, извещают пилота о том, что он точно прошел над местом, где находится антенна маркерного радиомаяка. Если планер, оборудованный такой аппаратурой, уклонился далеко в сторону, он не попадет в луч радиомаяка, и сигналов не последует.

Применение подобных устройств позволит поднять высоту прохода поворотных пунктов до 2—3 тысяч метров. У планеристов значительно расширятся тактические возможности, резко сократятся вынужденные посадки на случайные площадки. Все это в целом даст немалый экономический эффект, так как для эвакуации планеров с площадок, особенно на соревнованиях, тратятся большие самолетно-моторные ресурсы.

МРП-48 работает на частоте 75 мггц и позволяет производить перестройку в диапазоне 63—80 мггц. Питание цепей накала осуществляется от бортовой цепи напряжением 27 в, потребление тока 0,4 а. Ток, потребляемый анодными цепями приемника, не превышает 9 ма.

Принцип действия МРП заключается в приеме и преобразовании импульсов, излучаемых маркерным радиопередатчиком, в равные по длительности импульсы постоянного тока.

Сигнал радиомаяка принимается на внутрифюзеляжную или Т-образную антенну и подается по высокочастотному кабелю к приемнику. Вес всего приемного устройства со звонком не превышает 2 кг. Размеры его 115×158×142 мм, поэтому МРП легко разместить в планере.

При небольших доработках МРП будет принимать сигналы на трех фиксированных диапазонах, например: 65 мггц — первый канал (старт и финиш), 70 мггц — второй канал (1-й поворотный пункт), 80 мггц — третий канал (2-й поворотный пункт).

Если на старте и поворотных пунктах установить радиомаяки, которые излучают сигналы типа «лепесток» вдоль стартовой линии, а на поворотных пунктах использовать обычную антенну радиомаяка с вертикально направленным узким лучом, то при проходе стартовой линии и поворотных пунктов сигналы будут приняты МРП и преобразованы в световой и звуковой сигналы. Дополнительно можно подать сигнал в цепь отметки особых явлений бароспидографа, тогда на барограмме останутся четкие отметки, по которым судьи легко определят время и высоту пролета стартовой линии и поворотных пунктов.

Учитывая, что МРП станут включаться на короткое время только над контрольными пунктами, электроэнергии для его питания потребуется немного.

Теперь о радиомаяках. В аэродромных условиях маркерный радиомаяк МРМ-48 можно смонтировать на автомашине. На поворотные пункты его доставить сложнее. Для таких случаев следует использовать имитатор маркерного радиомаяка МИП-48-1 переносного типа. Для повышения его мощности потребуется сделать специальную приставку. По мнению специалистов, выполнить ее не сложно.

При соответствующей доработке МИП-48-1 получится хороший переносный радиомаяк с питанием от аккумуляторов. Его габариты 350×220×345 мм и вес 25—30 кг позволят без труда размещать и перевозить на самолете Як-12М одновременно с судьями.

Для более точного фиксирования времени старта и финиша надо иметь специальный прибор. Его работу я представляю так. При подходе планера к стартовой линии судья-фиксатор набирает на клавиатуре его номер и в момент пересечения стартовой линии нажимает кнопку. Прибор срабатывает и на бумажной ленте отмечает номер планера и время его старта. Лента с отметками явится официальным документом.

При конструировании такого прибора за основу можно взять часовой механизм и устройство отметчиков, установленных на многих наших предприятиях.

Я не утверждаю, что надо использовать только указанную аппаратуру. Среди любителей планеризма есть немало специалистов в области радиотехники, они, видимо, могут предложить более рациональные методы создания таких приборов. В одном я твердо уверен, что вопрос оснащения судей современной техникой назрел и его надо решать. Это явится новым толчком в совершенствовании мастерства планеристов.

А. ДУРНОВ,
мастер спорта

Львов

ГОТОВЬСЯ К ВСЕСОЮЗНОМУ ЭКЗАМЕНУ КОМСОМОЛЬЦЕВ И МОЛОДЕЖИ!

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ВОЗДУХЕ И НА ЗЕМЛЕ

В ПОМОЩЬ ЗАНИМАЮЩИМСЯ НА УЧЕБНЫХ ПУНКТАХ

Вы уже изучили все то, что относится к теории прыжка, устройству парашютов, их работе в воздухе, приобрели навыки в их укладке, тренировались на различных тренажерах в отделении от самолета, приземлении, раскрытии запасного парашюта.

— Зачем нужен запасной? — спросите. Ведь наши парашюты надежны.

Да, они работают безотказно. И все же для большей надежности все тренировочные и спортивные прыжки совершаются с двумя парашютами — главным и запасным.

Каждый прыжок требует предельной собранности, грамотных действий, дисциплинированности. Если главный парашют уложен строго по инструкции, спортсмен по всем правилам отделился от самолета и в правильном положении раскрыл купол, — прыжок безопасен.

Но может случиться непредвиденное, и спортсмены должны быть полностью готовы к этому. Вдруг порвался купол, не сошел чехол, вдруг... Ответ на эти «вдруг» должен быть найден в воздухе в считанные секунды. Поэтому еще на земле необходимо научиться правильно оценивать обстановку, принимать решение и тренироваться в выполнении всех элементов раскрытия запасного парашюта. Он вводится в действие в тех случаях, когда по какой-либо причине частично или полностью отказал главный парашют.

Всегда помните, что у вас есть запасной парашют и при отказе главного не теряйте времени и высоты, а приняв решение, сразу действуйте — раскрывайте запасной.

При полном отказе (не раскрылся ранец, не вышел купол) немедленно вводится в действие запасной. Спортсмен кладет правую руку на кольцо запасного и, убедившись, что падает спиной или боком к земле, выдергивает его. Купол раскрывается мгновенно. Если же парашютист падает плашмя — раскрывать запасной нельзя. Сила встречного потока может прижать купол к телу спортсмена или окутать его. В таком случае левая рука отводится в сторону и как только земля уйдет из поля зрения, следует ввести в действие запасной.

К частичным отказам относятся: несход чехла с купола, порывы купола или строп, перехлест и т. д. Раскрывать запасной рекомендуется так: левую руку кладете на клапан ранца, правой выдергиваете вытяжное кольцо. Парашютные резинки стаскивают клапаны ранца в стороны, а левая рука прижимает к себе купол. Затем, не отпуская левую руку, правой берете купол снизу (между куполом и стропами) и резким движением отбрасываете его вверх и в сторону. После этого немедленно вытаскивайте стропы из сот ранца и, если потребуется, встряхиваете, помогая куполу наполниться.

При перехлесте купола стропами надо попытаться их стянуть. Берете в руки перехлестнувшие стропы, натягиваете, а затем резко отпускаете. Так повторяете несколько раз. Если же стянуть не удается — раскрываете запасной. Бывают случаи, когда перехлест сопровождается вращением. При этом вначале попытайтесь стянуть стропы с купола; если невозможно — обрежьте их и введите в действие запасной.

Раскрытие запасного парашюта при порывах главного купола обязательно лишь тогда, когда купол порвался в полюсной его части или в боковой (порыв усилительной тесьмы или нижней кромки купола). Незначительные вертикальные или горизонтальные порывы (до 0,8 м) раскрытия запасного парашюта не требуют, т. к. скорость снижения в этом случае практически не увеличивается.

Раскрывая запасной парашют, спортсмен должен действовать хладнокровно, грамотно и решительно. Суетливость, паничество и необдуманные действия даже при самом несущественном отказе могут привести к серьезным последствиям.

К особым случаям относится и схождение начинающих парашютистов в воздухе во время групповых прыжков. При сближении один из спортсменов может попасть в стропы парашюта своего товарища или столкнуться с ним. Если возникла такая опасность, то следует применить скольжение купола и разойтись в разные стороны. Для этого оба спортсмена берутся повыше за две лямки с той стороны, в которую хотят уйти, и натягивают их до уровня груди. В таком положении нужно держать лямки до тех пор, пока парашютисты не переместятся на безопасное расстояние.

Непредвиденное может случиться и при подходе к земле. Когда стоит тихая погода, произведен правильный расчет выброски парашютистов, а внизу большая и ровная площадка — неожиданностей не будет. Но вдруг после раскрытия парашюта усилился или изменил направление ветер, произведен неточный расчет прыжка, а недалеко от аэродрома находится лес, река, озеро или какие-либо постройки... Как быть, если придется приземляться на эти препятствия?

Приземляясь на лес, парашютист, управляя куполом, старается попасть на полянку или же между деревьями. Но может случиться так, что купол зацепится за ветви дерева высоко от земли. Если нельзя дотянуться до ствола и по нему спуститься на землю, тогда советуем раскрыть запасной парашют, осторожно расстегнуть подвесную систему и, освободившись из нее, опуститься по стропам запасного, как показано на плакате рис. 1 (см. стр. 29). После приземления надо снять купол с дерева.

Опускаясь на густой лес, спортсмен сомкнутыми ногами встречает ствол или ветви деревьев, скрещенными и согнутыми в локтях руками закрывает лицо так, чтобы защитить его от повреждения сучьями (рис. 2).

Скос оврага лучше встречать сомкнутыми ногами, вынесенными вперед, а ступни держать параллельно земле (рис. 3). Вертикальное препятствие — значит ноги сомкнуты и вынесены вперед (рис. 4). При этом попытайтесь оттолкнуться от стены. Если же придется приземляться на крышу дома, то старайтесь удержаться на ней (рис. 5) или спрыгнуть до того, как купол начнет гаснуть (рис. 6).

Во время спуска под куполом вы вдруг заметили, что можете попасть на воду. К этому необходимо приготовиться своевременно. Вначале нужно глубже сесть на круговую лямку, чтобы не выскользнуть из нее (рис. 7). Затем отстегнуть запасной парашют и перекинуть его на спину или отсоединить с одной стороны (рис. 8). После этого отстегнуть карабины ножных обхватов и грудной перемычки. Держась одной рукой за лямки, надуйте спасательный жилет (если вблизи аэродрома находятся какие-либо водоемы, спортсмены совершают прыжки в спасательных жилетах). Коснувшись воды, держась за лямки свободных концов, следует выпрямиться и, опустив руки, соскользнуть с подвесной системы (рис. 9). В штилевую погоду, когда купол опускается вертикально — он может накрыть парашютиста. В этом случае надо после приводнения энергично плыть в сторону. Если же не удалось отплыть, нырните и, проплыв несколько метров под водой, вынырните на поверхность.

* * *

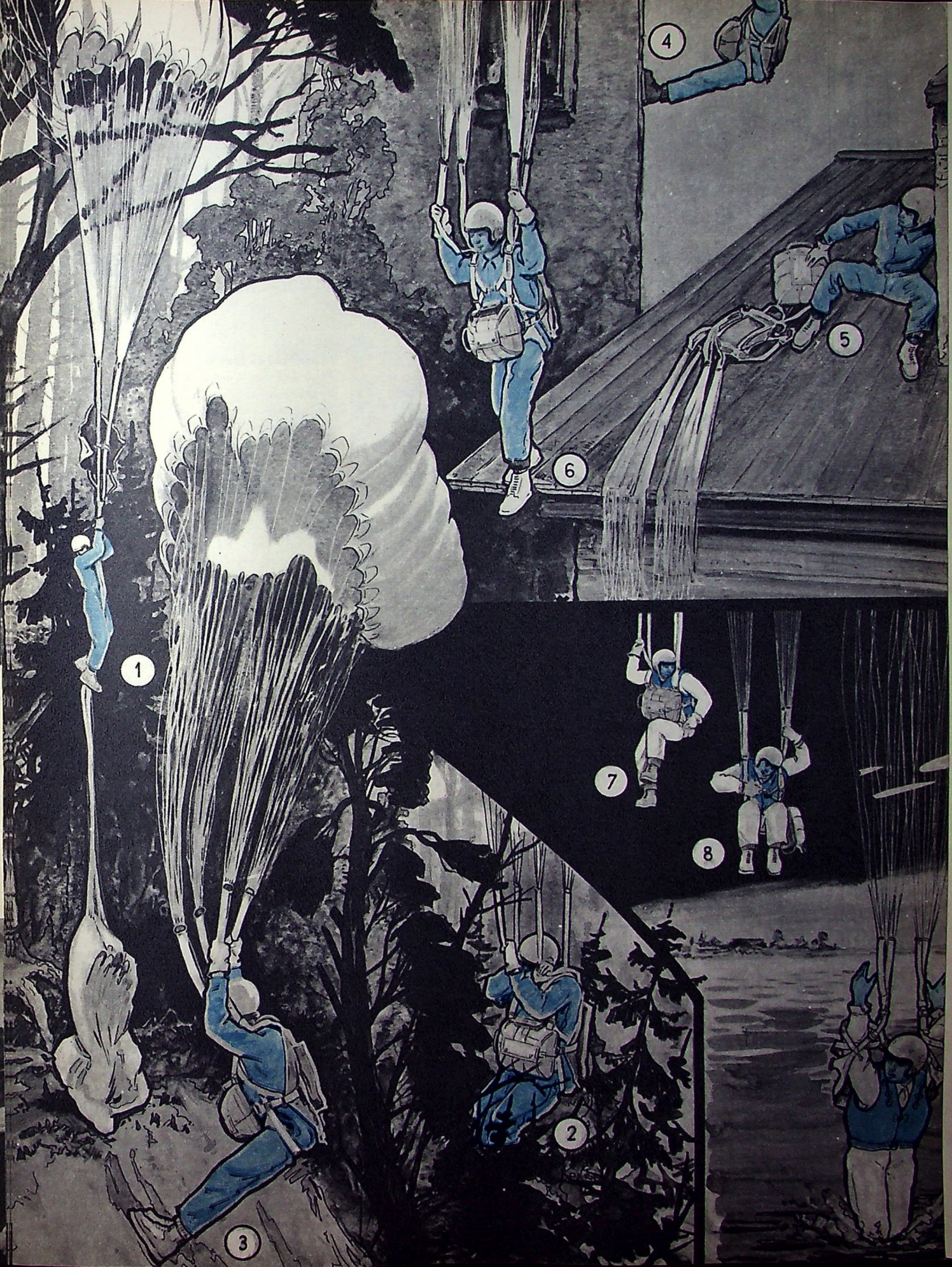
Инструктор должен научить спортсменов «чувствовать время» раскрытия парашюта.

Для этого обучаемые выстраиваются перед инструктором и по его команде «пошел» делают шаг вперед, как будто отделяясь от самолета, после чего «ожидают динамического удара» — момента раскрытия парашюта. Через 2—3 сек. инструктор подает знак условного раскрытия парашюта. Спортсмены поднимают голову вверх для осмотра купола. Повторяя это много раз, парашютисты довольно четко фиксируют время. Не рекомендуется при подготовке к ознакомительному прыжку вести отсчет времени произнося цифры «двести двадцать один»... и т. д. Новизна ощущений, как правило, не позволяет начинающему парашютисту точно определить время. Наиболее правильно решить этот вопрос можно тренировкой «чувства времени».

Раскрытию запасного парашюта обучают на подвесной системе или тренажере.

Для изучения особых случаев во время приземления используйте плакаты, рисунки.

А. ГУСЬКОВ,
начальник отдела парашютной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР, мастер спорта


1
2
3
4
5
6
7
8

ИВАШКА

. . .

РАССКАЗ-БЫЛЬ

. . .

Д. СЫРЦОВ,
Герой Советского Союза

Ивашку, угнанного из-под Кишинева, гитлеровцы продали румынской помещице недорого — за одного барашка... Жил мальчишка в конюшне, где стояли ожиревшие без дела кони. Спал он в уголке на соломе, а питался жмыхом и корками хлеба, которые приносил управляющий для любимого рысака. В этой конюшне за уборкой навоза и застал я Ивашку, когда разыскивал управляющего.

Это был истощенный, босоногий подросток лет 14—15, с черными невысохшими от слез глазами, одетый в грязное, рваное тряпье.

— Здрасте, — робко сказал мальчишка и поклонился, словно показывая свою давно не мытую и не стриженную темно-русую кудрявую голову.

— Ты русский? — спросил я его.

— Из Молдавии, — ответил мальчик.

— Ну, а что же ты здесь делаешь?

Ивашка, услышав ласковый голос русского человека, выронил из рук лопату и зарыдал, закрыв грязными руками свое лицо. Успокоив мальчика, я расспросил его о жизни в неволе.

— Каждый день меня бьют, но не каждый день кормят.

Мне до глубины души стало жаль нашего мальчугана, оказавшегося в рабстве у помещицы.

В памяти невольно возникли тяжелые картины и моего безрадостного сиротского детства, чем-то похожего на положение Ивашки. Кажется, таким же, до слез оскорбительным было отношение ко мне со стороны уральского богача, у которого я работал в детстве.

Вызволить из беды русского подростка — долг советского воина, и я решил, что непременно это сделаю. С большим трудом уговорил я Ивашку пойти вместе со мной к помещице. Он долго плакал и уверял, что ему запрещено входить во дворец.

«Дворец», это двухэтажное кирпичное здание, с просторными комнатами, где до блеска натерты паркетные полы. Стены украшены картинами, коврами, расставлена роскошная мебель. Обслуживал «дворец» немалый штат прислуги.

Мы подошли с Ивашкой к барскому дому и через главный подъезд по лестнице поднялись на второй этаж. Вошли в большой, светлый зал, где за столом, в изящном мягком кресле сидела женщина преклонного возраста и, видимо, раскладывала пасьянс. Увидев нас, она величественно приподняла, как лунь, седую голову и властным голосом произнесла какие-то слова на румынском языке.

— Что она сказала?—спросил я Ивашку. Он дрожащим, тихим голосом перевел мне:

— Она приказывает, чтобы я немедленно удалился из ее покоев, после чего буду строго наказан и, кроме того, спрашивает, что еще нужно господину майору?

— Передай ей, — сказал я Ивашке решительно и громко, — на этот раз я пришел не просить, а требовать!

Ивашка сначала заколебался, он как-то съежился, переступая с ноги на ногу, боязливо посмотрел на старуху, а потом перевел дословно. Помещица сделала удивленное лицо, покачала головой, пожала плечами, неторопливо сняла пенсне и встала из-за стола.

— Я сделала все, — сказала она, бросая на нас с Ивашкой злобный взгляд. Я выделила вам инвентарь, провиант, людей. Вы, кажется, уже подготовили какие-то площадки для своих самолетов на моей земле, что же вы еще хотите!

В паркетном полу, как в зеркале, отражались истрескавшиеся до крови, босые ноги Ивашки и лакированные туфельки, выглядывающие из-под шелкового платья помещицы.

Ивашка, втянув голову в плечи, стоял рядом со мной ни жив, ни мертв, ловя пугливым взглядом каждое движение грозной хозяйки. В какое-то мгновение он даже пытался убежать, но я успел схватить его за рукав и велел перевести следующее:

— Как советский офицер я требую, чтобы вы немедленно распорядились искупать мальчика, надеть на него чистую одежду, новую обувь и хорошо накормить.

Ивашка вначале заколебался, а потом взглянув на меня, набрался смелости и быстро перевел.

Лицо помещицы побагровело. Нижняя губа как-то безжизненно отвисла. Опустив голову, она стояла молча, видимо, собираясь с мыслями. Я пристально смотрел на нее — олицетворение жестокого, старого, уходящего мира.

Но вот старуха, гордо вскинув голову, приняла величественную осанку и твердо сказала по-русски:

— Хорошо! Господин майор, я это сделаю только ради великой России, в знак признания огромных побед вашей армии над немцами, уважения вашего чина и орденов.

Четыре дня Ивашка был со мной, пока мобилизованные румынским комендантом жители окрестных сел города Констанцы готовили посадочные площадки для советских самолетов на помещичьей земле. Мальчишка был моим переводчиком. Гоняя на двухколесной упряжке с одной площадки на другую, он быстро и точно передавал румынским крестьянам все распоряжения о порядке и очередности работ на площадках.

А когда прилетели самолеты, я приступил к своим обязанностям, не раз летал на боевые задания. В один из тех дней, выполняя поручение заместителя командира полка по политчасти, я имел последний разговор с помещицей — потребовал у нее для Ивашки коня. Пусть едет домой.

Выслушав меня, она тут же распорядилась выдать ему на дорогу продуктов и оседлать выбранного им коня.

В удостоверении, написанном на бланке нашего авиационного полка, говорилось, что предъявитель сего... освобожден из неволи Красной Армией и следует к себе на Родину, в город Кишинев. Лошадь, полученная им от румынской помещицы вместо платы за рабский трехлетний труд, является собственностью предъявителя сего документа. Далее следовали подписи командира авиационного полка и его заместителя по политической части. Удостоверение было скреплено круглой печатью истребительного авиаполка.

Ивашка уезжал на Родину, а наша часть покидала оперативные площадки, построенные на помещичьей земле. Мы улетали к болгарской границе.

Юный всадник остановился на холме, за виноградной плантацией, и долго размахивал над головой каким-то красным лоскутом, провожая своих освободителей.

В летний день

Владимир МАТВЕЕВ

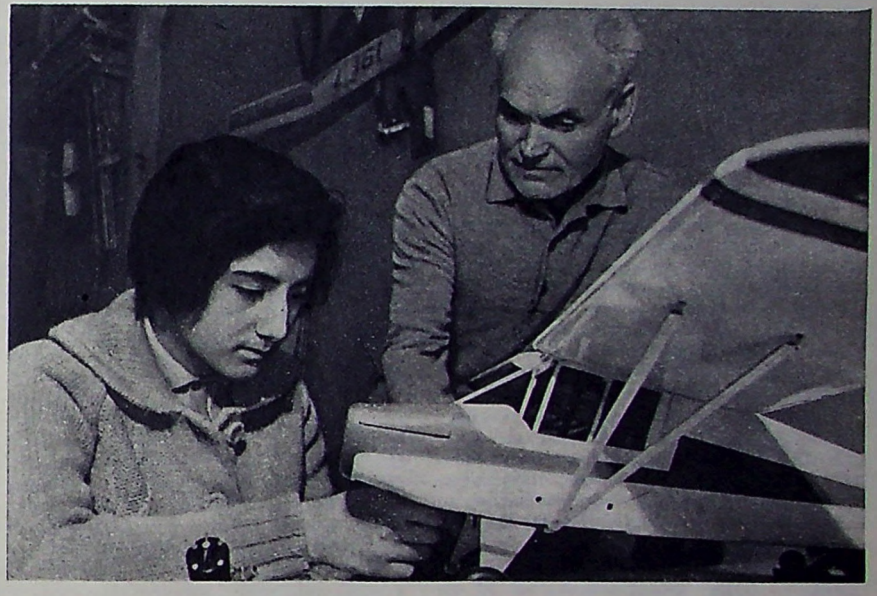
...И вот уже команда к взлету подана,
Бежит назад бетонка под крылом,
Стал каждый авиатор верноподданным
Стихии той, что небом мы зовем.
Решительно взрывая мироздание
Полночным гулом яростных турбин,
Уходят экипажи на задание
В преддверье космических глубин...

* * *

В час, когда штурмуют самолеты
Беспредельный пятый океан,
Ревностно следит за их полетом
Повидавший виды ветеран.
Хорошо летают молодые!
И теплеет командирский взгляд:
«Полюбуйтесь, крепкие какие
Отрастают крылья у орлят!»
Генерал успехами доволен
И не может гордость скрыть свою:
Он уверен — будет каждый воин
Так же смело действовать в бою!
...Да, денек сегодня был горячий!
Стоит руку каждому пожать:
«На отлично справились с задачей.
Так и впредь, товарищи, держать!»







ДРУЖНАЯ СЕМЬЯ

Можно позавидовать тем семьям, где увлечения младших понимают и разделяют старшие, где успехи и неудачи одного делят на всех — радость от этого становится больше, а огорчения переживаются легче. В семье инженера Р. А. Иоанесяна авиамоделизмом занимаются дочь Женя и сын Андрей.

Сам Рафаэль Арсеньевич строил резиномоторные и модели планеров, был инструктором кружка. И сейчас не пропускает ни одного соревнования. Дети унаследовали привязанность отца к увлекательному спорту.

Жене — 16 лет, она учится в 10 классе, очень любит математику и физику, готовится в институт. Шестиклассник Андрюша очень занят: хоккей, баскетбол, рыбная ловля. Но главное увлечение, как и у старшей сестры, — авиамоделизм. Оба они занимаются в кружке Дома пионеров Дзержинского района столицы.

На снимках: Женя на занятиях с инструктором А. В. Таракановым, старейшим преподавателем авиамодельного дела. Андрюша строит модели-копии самолетов и ракеты. На городских соревнованиях по копиям Андрей занял третье место и выполнил нормативы второго спортивного разряда.

Мать поощряет занятия детей, интересуется их спортивными успехами. Всей семьей Иоанесяны «болеют» на авиамодельных соревнованиях.

Фото Б. Антонова

Соревнуются юные

Свыше ста юных авиамоделистов выступили на VII областных соревнованиях школьников по кордовым моделям. В общекомандном зачете звание чемпиона Киевской области завоевали спортсмены клуба «Сельмаш» из Белой Церкви, за ними — команда из Фастова. На третьем месте — прошлогодние чемпионы, юные конструкторы Обухова.

Победителем на пилотажном старте стал Володя Медведь (Белая Церковь). Среди скоростников впереди Игорь Штефан из Обухова, скорость его модели — 108 км/час. По копиям первое место занял Толя Корнейчук из Белой Церкви, его товарищ и земляк Саша Москаленко — чемпион по моделям воздушного боя.

Н. ТАРНОВСКИЙ

Киев

К VI ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ВЫСШЕМУ ПИЛОТАЖУ

Новое в программе

Пять месяцев остается до VI чемпионата мира по высшему пилотажу, который состоится с 13 по 26 июля 1970 года в Англии (на военно-воздушной базе Хэллавингтон в 30 км от Бристоля). В чемпионате предполагается участие сильнейших летчиков-спортсменов Англии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Испании, Советского Союза, Соединенных Штатов Америки, Франции, Федеративной Республики Германии, Чехословакии, Швейцарии и других стран.

Недавно в Париже состоялось заседание комиссии ФАИ по высшему пилотажу. На нем рассматривались проект положения и правила судейства, представленные организатором чемпионата — Английским национальным аэроклубом. В работе комиссии приняли участие представители Англии, Австрии, ГДР, Венгерской Народной Республики, Испании, СССР, США, Франции, Швейцарии, Чехословакии.

Комиссия установила для всех пилотажных комплексов верхний предел высоты — одна тысяча метров. За нарушения предусмотрены штрафы в 25, 50, 150 и 200 очков в зависимости от того, на сколько метров летчик поднялся выше тысячи метров. Штраф в 300 очков может быть наложен только в случае, если спортсмен превысит установленную высоту более чем на 150 м.

Нижняя граница пилотажа осталась прежней — 100 м. Нарушение ее влечет штраф в 300 очков. Если пилот окажется ниже 50 м от земли, то он дисквалифицируется и отстраняется от дальнейшего участия в соревнованиях.

Изменены также границы зоны с 800×1000 м до 900×1100 м. Выход за пределы — будет штрафоваться на 50 очков.

На комиссии принято также решение о введении поощрительного коэффициента (К-40) за слаженность, неразрывность и гармоничность комплекса. В произвольный комплекс включается 25 процентов совершенно новых фигур.

До сих пор на чемпионатах по высшему пилотажу разыгрывалось лично-командное первенство только среди мужчин. Сейчас предусмотрено проведение лично-командного первенства и среди женщин при условии, если не менее трех стран — участниц чемпионата смогут выставить женские команды, состоящие из трех и более спортсменок.

Принято предложение Федерации авиационного спорта СССР об определении чемпионов по каждому упражнению программы.

Опыт предыдущих чемпионатов показал, что не всегда складываются благоприятные условия погоды, обеспечивающие выполнение всей программы, поэтому звание абсолютного чемпиона мира может быть присвоено по наибольшей сумме очков, набранных за упражнения в полуфинале.

Страна, направляющая команду спортсменов-летчиков на чемпионат, имеет право послать своего судью и его помощника. Резерв судей будет использован для оценки места пилотажа и для замены судей с низкой квалификацией. Решено также, что судья по пилотажу не участвует в оценке своего соотечественника. На это время он замещается запасным членом судейской коллегии.

К VI чемпионату идет усиленная подготовка во многих странах мира. В прошлом году в Англии, Франции, США, Швейцарии, Чехословакии, Германской Демократической Республике, Венгерской Народной Республике были проведены национальные соревнования по отбору кандидатов в сборные команды.

Предполагается участие в чемпионате новых спортивных самолетов, таких как «Акромастер» швейцарского конструктора пилота Вагнера, «Питц-Специаль» (США), «Зет-526Л-200» (ЧССР) и другие. Вот некоторые данные этих машин по сравнению с самолетом Як-18ПМ:

Тип	Вес	Мощность	Энерговооруженность	Удельная нагрузка на крыло	Максим. перегрузка
Як-18ПМ	1120	300	0,267	66	+7 —4
«Зет-526Л-200»	680	200	0,290	40	+6 —4
«Акромастер»	600	220	0,366	46	+8 —8
«Питц-Специаль»	500	180	0,360	70	+8 —6

Из этой таблицы видно, что Як-18ПМ встретит на чемпионате серьезных соперников. Не теряя времени надо позаботиться о том, чтобы сборные команды СССР (мужская и женская) были всесторонне подготовлены для выступления на предстоящих соревнованиях.

* * *

На заседании комиссии ФАИ присвоено звание «Судья международной категории» заслуженному мастеру спорта СССР Н. Голованову и судье всесоюзной категории, кандидату технических наук Ю. Тарасову.

А. КОСС,
председатель федерации самолетного спорта СССР

КИНО

Вертолетам посвящается...

Винтокрылые машины — эти универсальные летательные аппараты нашего времени — главные «действующие лица» документального фильма Свердловской киностудии «Рассказ о вертолетах». Творческий коллектив создал ленту, посвященную зарождению и развитию отечественного вертолетостроения.

Начинается показ кратким вступительным словом заслуженного летчика-испытателя Р. Капрэляна. Своей популярной беседой многоопытный авиатор вводит зрительный зал в курс дела, которому отдал долгие годы своей жизни.

Используя документальные материалы научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского, постановщикам удалось воспроизвести некоторые события из истории винтокрылой авиации. Так в поле зрения возникают переснятые со старых фотоснимков аппараты причудливых конструкций начала нашего века — «прародители» современных вертолетов.

Юношей предстает с экрана один из способнейших учеников Жуковского — Борис Юрьев, будущий крупный советский ученый, академик, построивший в 1910 году, еще в пору своего студенчества первый в России вертолет.

Минуют годы. В Советской стране, открывшей широкий простор для творческой мысли, вместе с Б. Н. Юрьевым над созданием вертолетов трудятся молодые инженеры А. М. Черемухин, А. М. Изаксон, а впоследствии возглавивший специальное вертолетное конструкторское бюро И. П. Братухин, ныне профессор, доктор технических наук. Кадр за кадром возвращает нас к тридцатым и началу сороковых годов, когда появилась целая серия винтокрылых машин с маркой «ЦАГИ», а также первый двухвинтовой вертолет «Омега».

В два последних десятилетия советское вертолетостроение приобрело небывалый размах. Это нашло свое отражение и в документальном кино. «Глаз» кинокамеры запечатлел воздушные вездеходы на обработке посевов, тушении лесных пожаров, укладке труб, монтаже высоковольтных линий, в геологических экспедициях и поисках рыбы, на службе у воинов-десантников.

С экрана смотрят машины, рожденные в конструкторском бюро, которым руководит Н. И. Камов. На земле и в небе, сменяя один другого, появляются вертолеты, созданные коллективом, возглавляемым М. Л. Милем. В этом большом семействе знамениты все «братья», начиная от самого маленького первенца Ми-1 и кончая богатырем — абсолютным чемпионом по поднятию тяжестей В-12, способным перебросить по воздуху 40-тонный груз.

Фильм «Рассказ о вертолетах», дающий возможность наблюдать винтокрылые машины в действии, вызывает чувство гордости за нашу передовую авиационную технику.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

Полезное пособие

Издательство «Просвещение» выпустило в свет книгу «Техническое творчество школьников». Потребность в подобной литературе давно ощущается преподавателями производственного обучения, руководителями авиамодельных и других кружков, всеми, кто так или иначе связан с техническим любительством.

В книге речь идет о содержании, организации и методике работы с детьми и подростками по техническому творчеству, дается теоретическое обоснование общей и частной методик, систематизирован и обобщен положительный опыт организации внешкольной работы, в частности, опыт руководителей кружков школ, домов и дворцов пионеров Москвы.

А. АЛЕКСЕЕВ

Модель вертолета:

РЕГУЛИРОВКА, ЗАПУСК

Соревнования по моделям вертолетов, запускаемым при ограниченном времени работы двигателя, приобретают все большую популярность. Уже накоплен опыт регулировки моделей соосной схемы, которым мне и хочется поделиться со спортсменами.

Как сделать, чтобы модель устойчиво набирала высоту, не раскачивалась и не сваливалась в штопор?

Прежде всего речь идет о центровке фюзеляжа. Она должна быть нейтральной, то есть центр тяжести модели располагается на оси вращения несущего винта.

Характер моторного полета определяется геометрическими характеристиками несущего винта 1 модели (рис. 1), углом конусности β (рис. 2) и установочными углами лопастей χ (рис. 3). В отличие от настоящего вертолета на летающей модели, вследствие малого размера и веса лопастей, можно применить несущий винт без горизонтальных шарниров. В этом случае угол конусности винта в полете меняется незначительно (за счет упругости лопастей). Полет будет целиком определяться установочными углами несущего винта. Если же установочный угол лопастей несущего винта больше оптимального, модель летит по спирали, направление которой совпадает с направлением вращения винта. Когда эти углы винта меньше оптимальных, она летит спиралью в сторону, противоположную вращению. При больших отклонениях углов от оптимальных спираль становится нисходящей и полет заканчивается аварией.

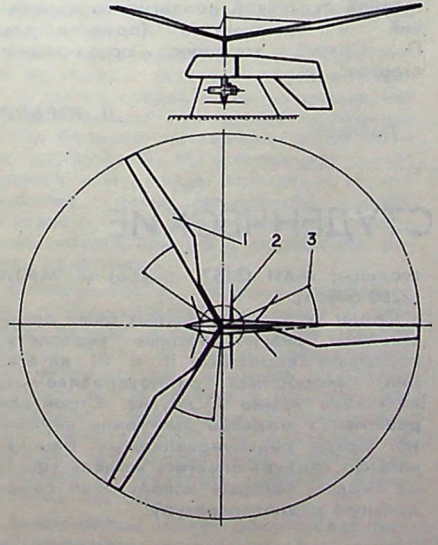


Рис. 1.

Как же расширить диапазон допустимых установочных углов, соответствующих устойчивому полету?

При вертикальном взлете углы атаки элемента лопасти α (рис. 3) могут быть как положительными, так и отрицательными в зависимости от вертикальной скорости, установочного угла лопасти и расстояния от оси вращения.

При малых установочных углах бывает, что вся лопасть находится под отрицательными углами атаки и, следовательно, набор высоты тормозится. Поскольку полет всегда проходит не строго вертикально (ошибка при старте, порывы ветра), появляется горизонтальная составляющая его скорости, по-разному изменяющей углы атаки и скорости у лопастей, идущих по полету и против него (рис. 4,а и б).

Рассмотрим случай, когда начальное направление скорости сечения лопасти V_0 совпадает с линией нулевой подъемной силы профиля. Если такому винту сообщить горизонтальную скорость $V_г$, то у лопасти, идущей вперед, угол атаки станет положительным, а у лопасти, идущей назад, отрицательным (рис. 4,а). Кроме того, изменятся не только направления скоростей притекания, но и их величины. У лопасти, идущей по полету, скорость увеличится, а у идущей против направления полета — уменьшится.

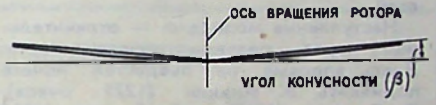


Рис. 2.

Аэродинамические силы на лопастях изменятся пропорционально изменению квадратов скоростей притекания. На лопасти, идущей вперед, возникнет подъемная сила, направленная вверх, а на лопасти, идущей назад, — сила, направленная вниз. В результате к несущему винту будет приложен кренящий момент, наклоняющий его ось в сторону лопасти, идущей назад, что приведет к спиральному полету в сторону вращения ротора (рис. 5, а).

Теперь рассмотрим, что будет, если лопасть находится под большим отрицательным углом атаки (рис. 4,б). В этом случае появление горизонтальной скорости тоже изменит углы атаки лопастей. У лопасти, идущей по полету, отрицательный угол атаки уменьшится, однако аэродинамическая сила, направленная вниз, возрастет так, как скорость лопасти увеличится. Произойдет это потому, что от угла атаки аэродинамическая сила зависит линейно, а от скорости ее зависимость квадратичная.

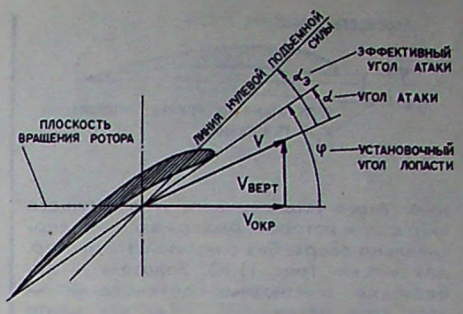


Рис. 3.

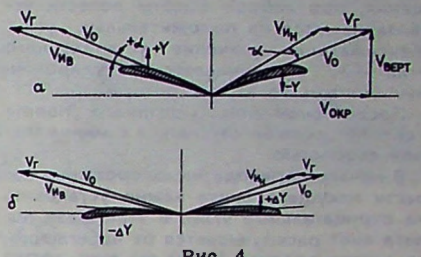


Рис. 4.

У лопасти, идущей против направления полета, отрицательный угол атаки возрастет, однако аэродинамическая сила, направленная вниз, уменьшится из-за уменьшения скорости лопасти. Ротор наклонится в сторону лопасти, идущей вперед, и модель полетит по спирали, направление которой противоположно направлению вращения ротора (рис. 5,б).

Для того чтобы модель вернулась к начальному положению, необходим момент, кренящий ее в сторону, противоположную горизонтальной скорости полета. Этот момент обеспечивается конусностью несущего винта. Демпфирование горизонтальной скорости полета еще более улучшается при установке на модели вертикального стабилизатора 2 (рис. 1).

Таким образом, задача регулировки в моторном полете сводится к определе-

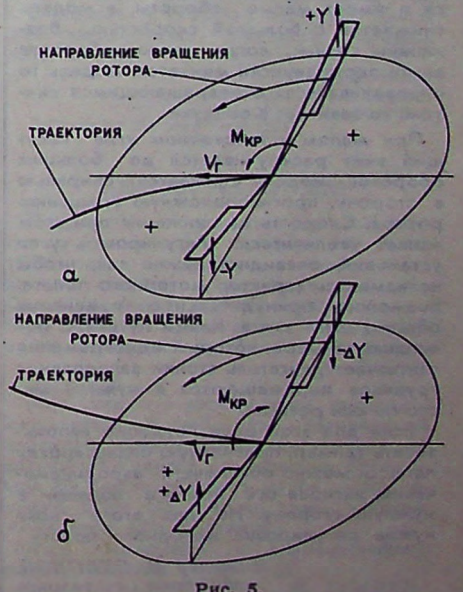


Рис. 5.



Рис. 6

нию такого установочного угла несущего винта, при котором модель взлетает вертикально вверх, без спиралей. Например, для модели (рис. 1) Ю. Золотова — победителя всесоюзных соревнований — этот угол равен +30°. Так как центр давления лопасти лежит сзади оси вращения, при наборе высоты лопасти устанавливаются на положительные углы. Максимальное значение установочного угла +30° ограничивается регулировочным винтом во втулке ротора.

После окончания моторного полета вертолет должен спускаться с минимальной скоростью.

В начале перехода на авторотацию лопасти несущего винта важно установить на отрицательные углы. В этой фазе полета винт раскручивается от набегающего потока воздуха. Когда же винт достигнет номинальных оборотов, его установочные углы должны быть равны нулю или даже положительными. Для авиамодельных профилей они в пределах 8—14°. Угол притекания потока воздуха к лопасти несущего винта (рис. 6) на режиме авторотации составляет 5—10°.

Для различных винтов наивыгоднейший установочный угол на режиме авторотации может находиться в диапазоне —2° ÷ +3°. Автоматическое регулирование числа оборотов несущего винта на модели Золотова осуществляется так: стабилизирующие грузики 3 (рис. 1) выполняют роль центробежного регулятора. При увеличении числа оборотов грузики увеличивают шаг несущего винта, тормозя его вращение. При падении оборотов грузики опускаются, шаг несущего винта уменьшается и он раскручивается от набегающего потока воздуха.

При большом установочном угле лопастей несущий винт плохо раскручивается и имеет малые обороты, а модель снижается с большой скоростью. Возможны случаи, когда число оборотов винта периодически меняется, модель то «проваливается» с невращающимся винтом, то зависает в воздухе.

При малом установочном угле несущий винт раскручивается до больших оборотов, модель снижается спиралью в сторону, противоположную вращению ротора. Скорость ее снижения при этом может увеличиться. Регулировать угол установки, очевидно, нужно так, чтобы не изменять характер моторного полета. Возможно принудительное изменение общего шага винта. Каким путем? С помощью таймера, который одновременно отключает двигатель (точки закрепления грузиков перемещаются в нужное место по оси ротора).

Если для этой цели неудобно использовать таймер, правильную балансировку лопасти можно обеспечить аэродинамически, изгибая ось подвеса лопасти в нужную сторону. Но для этого снова нужна регулировка моторного полета.

Инженер В. СЛЕПКОВ,
спортсмен 1-го разряда

Ленинград

НА СТАРТАХ — РАБОЧАЯ МОЛОДЕЖЬ

Уже традиционными стали розыгрыши лично-командного первенства Министерства авиационной промышленности по авиамодельному спорту. На очередную одиннадцатую встречу собрались рабочие, инженеры, техники авиационных заводов и конструкторских бюро — всего 300 участников. По составу эти состязания под стать любому чемпионату страны: 4 мастера спорта СССР международного класса; 8 — почетных мастеров; 72 — мастера и кандидата в мастера спорта.

Первыми в спортивную борьбу вступили воздушные бойцы. Отрадно, что популярность этого класса моделей растет год от года. 35 экипажей участвовали в поединках. В финал вышли С. Сначев — А. Барышев (811 очков), москвичи Б. Киселев — А. Крутов (706 очков) и экипаж из Саратова Я. Княженцев — Ю. Костин (688 очков). Финал приносит разочарование. Первое место в финале заняли саратовские спортсмены.

В классе моделей планеров А-2 абсолютного результата — 1260 очков — добился мастер спорта Г. Побежимов. Он и стал победителем. Чемпион страны 1969 года Г. Марков только шестой.

Наступление молодежи — отличительная черта резиномоторного старта. Здесь впервые на пьедестал почета поднялись В. Аникин (1225 очков), В. Пронота (1217) и Г. Левагин (1207 очков).

По таймерным моделям впереди харьковчанин В. Мозырский и москвич В. Петухов, набравшие соответственно 1260 и 1255 очков! Завидное постоянство результатов!

Четырнадцать участников запускали радиоуправляемые пилотажные модели. К сожалению, семь спортсменов, по истечении трех туров соревнований, так и не смогли продемонстрировать пилотаж. Звание чемпиона присуждено мастеру спорта В. Мякинину — 2684 очка. На первенстве страны полеты его модели были значительно колоритнее, и не понятны причины, побудившие спортсмена привезти на столь представительные соревнования явно устаревшую модель.

Что нового принесли старты кордовых моделей? На скоростном самый высокий результат — 205 км/час, его показал С. Зуров, такой же показатель у второго призера, чемпиона Советского Союза С. Карпеля. У третьего призера И. Токарева — 202 км/час. Скорости более чем скромные.

У гонщиков лучшие — В. Шаповалов и В. Онуфриенко (9 мин. 37 сек. в финале). Только пять секунд проиграли чемпионам кандидаты в сборную команду страны В. Крамаренко и А. Нужный. Третьи—чемпионы страны Б. Краснорутский и А. Бабичев (9 мин. 54 сек.).

Ничего нового не принес старт моделей-копий самолетов. Те же имена, те же конструкции. Здесь отличились спортсмены В. Пильтенко, А. Бабичев, А. Чаевский, А. Лысенков.

Всего 12 спортсменов оспаривали личное первенство по пилотажным моделям. По сумме двух туров на первое место вышел В. Мальченков (2188 очков). Он неоднократный призер первенства республики и член сборной команды РСФСР. Второй и третий — В. Крамских и М. Мелихов.

Переходящий приз конструкторского бюро, возглавляемого генеральным авиаконструктором С. Ильюшиным, вручен самым результативным участникам соревнований мастерам спорта СССР международного класса В. Шаповалову и В. Онуфриенко.

В итоге многодневной спортивной борьбы звание чемпиона Министерства авиационной промышленности 1969 года завоевала команда киевского машиностроительного завода (руководитель Н. Снеговая). Чемпионы набрали 7718 очков.

По окончании состязаний была проведена научно-техническая конференция, на которой спортсмены поделились опытом.

Хотелось бы отметить четкую работу главной судейской коллегии соревнований и оргкомитета (председатель П. Юрков), хорошую организацию стартов.

Н. ЮРЬЕВ

Ташкент

ПЯТНАДЦАТЫЕ СТУДЕНЧЕСКИЕ

15-е всесоюзные соревнования студентов-авиамоделистов привлекли 186 участников. За первенство боролись 14 команд.

По спортивным классам первое место завоевала команда Московского авиационно-технологического института (10279 очков), на втором — Харьковский авиационный институт (9528 очков), на третьем — Ленинградский институт авиационного приборостроения (9447 очков).

Ленинградцы — первые по экспериментальным моделям (3260 очков), за ними представители авиационных вузов столицы: МАИ (3157 очков) и МАТИ (2260 очков).

Среди экспериментальных были представлены резиномоторные вертолеты, кордовые скоростные II и III категории, скоростные радиоуправляемые, летающее крыло и другие. Строители реактивных моделей выступили неудачно. Среди радиоуправляемых одноканальных следует отметить модель уфимца Гердта, который использовал самодельную радиоаппаратуру.

Т. ВИКТОРОВА

Уфа





МАСТЕРСКИЙ РУБЕЖ ВЗЯТ!

На наших снимках — победители авиамодельных соревнований на первенство Киргизии. Владимир Лямцев перед запуском таймерной модели. Набрав 1260 очков, Владимир выполнил норму мастера спорта международного класса. Призеры республиканских стартов — пилотажники Юрий Гизатулин и Владимир Жидков. Впереди у них новые бои на стартах юбилейной Спартакиады.

Фото Н. Михайличенко

АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ НА СЕЛЕ: КАКИМ ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ

Читатель продолжает разговор

ДЕЛО ЗА ЭНТУЗИАСТАМИ

Внимательно прочел я в десятом и одиннадцатом номерах «Крыльев Родины» статьи об авиационном спорте на селе. Хочу сказать несколько слов в поддержку этого нужного и важного дела.

Село наше сейчас не очень отличается от города. Много в деревне живет и трудится специалистов, имеющих непосредственное отношение к технике. У нас большие мастерские, в них станки, инструменты. И, естественно, сейчас больше, чем раньше, возможностей для развития военно-технического спорта. Интерес к нему есть. Сельская молодежь желает прыгать с парашютом, парить на планере.

Скажу о себе. Работаю комбайнером. Очень хотелось бы летать на планере, но нет у нас в селе такого кружка. Читал я статью председателя республиканского комитета ДОСААФ Украины А. Покальчука и искренне позавидовал украинским товарищам. Пусть пока немного, но в колхозах и совхозах есть авиационные спортсмены, готовятся инструкторы, работают парашютные кружки.

Авиационный спорт воспитывает людей сильных и смелых, волевых, решительных. И будет очень хорошо, если наши мечты о нем мы осуществим. Жизнь молодежи в деревне станет ярче, содержательнее.

Дело за энтузиастами, за людьми, которые могли бы организовать кружки.

П. РОМАНЕНКО,
комбайнер колхоза «Красное знамя» с. Тхоревка, Острогожского района, Воронежской области

В НАШЕМ ФИЛИАЛЕ

Авиационный спорт на селе должен получить такие же «права гражданства», как и в городе. Для этого, видимо, надо, чтобы авиационные клубы были больше связаны с молодежью, с первичными организациями ДОСААФ.

Поделюсь нашим опытом. Рижский авиаспортклуб на общественных началах организовал три филиала — в Лиепае, Даугавпилсе и Валмиере. Например, клуб в Валмиере, членом совета которого я являюсь, был создан с помощью предприятий, близлежащих колхозов и совхозов; они выделили деньги на его содержание. Особенно много сделал директор одного из предприятий энтузиаст ДОСААФ Роберт Янович Юра.

Вначале у нас не все ладилось, но когда начальником клуба стал И. Машковцев, человек энергичный, дела пошли в гору. У нас есть самолеты и планеры. Молодежь, в том числе и сельская, занимается в нашем клубе. Похвастать высокими спортивными результатами пока еще, естественно, не можем, но уверены, что их достигнем, если упорно будем тренироваться. Настойчивость и упорство помогают быстрее преодолевать трудности, которых еще немало.

Н. ШАУРОВ,
член Совета клуба, инструктор-планерист
Валмиера Латвийской ССР

СТРОКИ ИЗ ПИСЕМ

Поддерживаю предложение тов. Клименко (см. «Крылья Родины» № 10 за 1969 год) о создании межобластных авиаспортклубов и филиалов при них. Согласен также с тов. Клименко, что один из филиалов, скажем, Кировоградского клуба, мог бы быть в Черкассах.

В. БАБАК
Черкассы

Мне, как и многим моим сверстникам, путевку в небо дал Енакиевский аэроклуб. Среди его воспитанников — космонавт Георгий Тимофеевич Береговой. Сейчас в Енакиеве клуба нет. А нужно было бы создать здесь филиал Донецкого авиаспортклуба.

Тяга молодежи к авиационному спорту огромна.

В. УСАЧЕВ,
спортсмен-планерист 3-го разряда
Дагестанская АССР

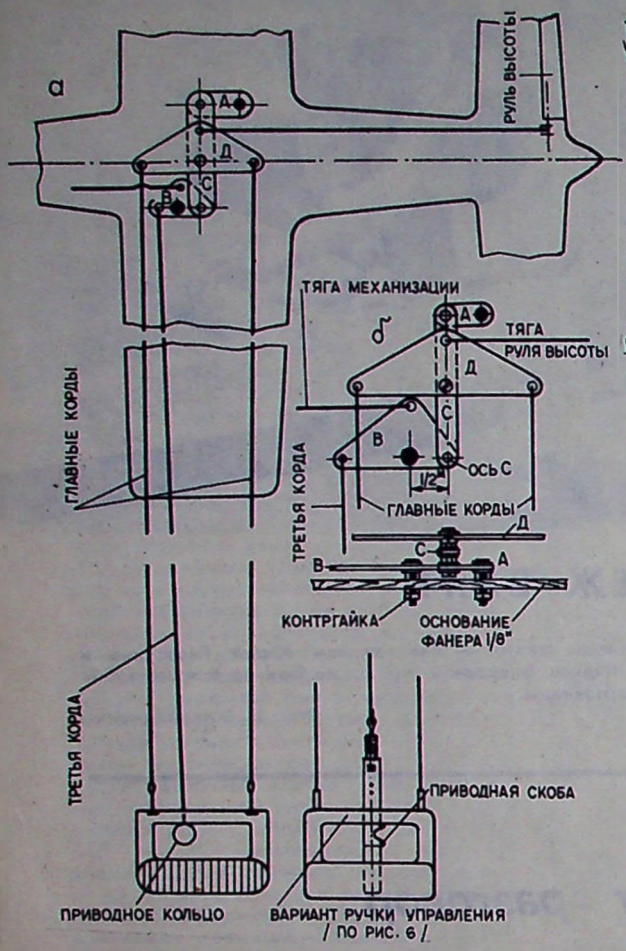


Рис. 1. Схема трехкордового управления модели: а — общая схема; б — схема механизма главного узла управления с «плавающей» качалкой; зачернены места крепления качалок к жесткому основанию.

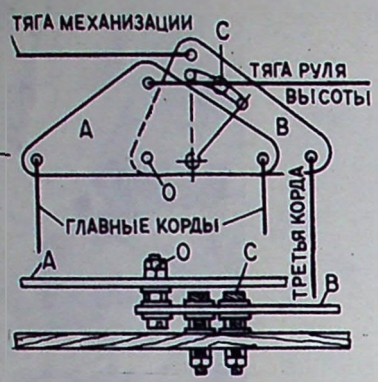


Рис. 2. Схема механизма узла управления с одной осью и дополнительным штифтом.

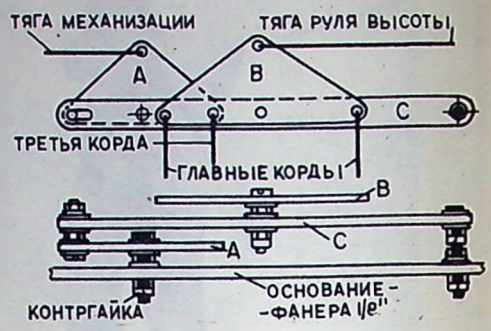


Рис. 3. Схема узла управления с подвижной планкой (С).

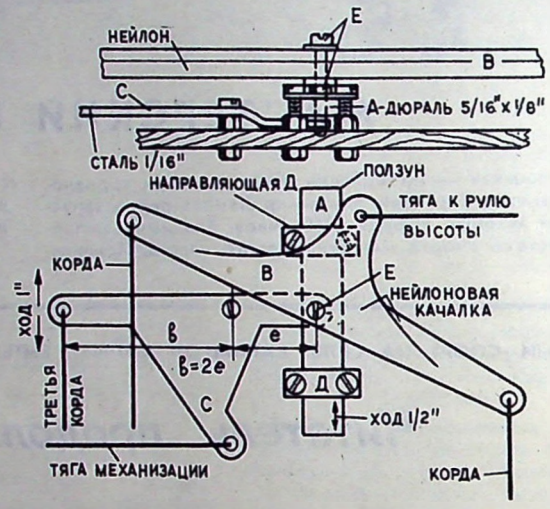


Рис. 4. Схема узла управления с ползуном (А).

ИЗ ПРАКТИКИ ЗАРУБЕЖНОГО АВИАМОДЕЛИЗМА

ТРЕХКОРДОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Обычно кордовые модели управляются двумя кордами. Однако в последнее время получила распространение трехкордовая система управления. В этом случае двумя главными кордами приводится в действие руль высоты, а третья служит для управления каким-либо из дополнительных механизмов модели — дроссельной заслонкой двигателя, посадочными щитками, убирающегося шасси и т. п.

На рис. 1, 2, 3, 4 приведены схемы главных узлов трехкордового управления, разработанные англичанином М. Ривсом. Особенность всех 4-х схем — наличие двух качалок, смонтированных в одном узле: главной — для управления рулем высоты и вспомогательной — для приведения в действие механизмов. При этом, в отличие от существующих схем, обе качалки сблокированы таким образом, что на жестком основании (днище фюзеляжа, крыло) монтируется не главная, а вспомогательная качалка. Главная же крепится к подвижной соединительной детали или же к самой вспомогательной качалке.

Такая система с «плавающей» главной качалкой обеспечивает хорошее натяжение жорд главного управления при малой скорости движения модели (взлет, заход на посадку, дросселирование двигателя при выполнении «конвейера»), а также постоянное натяжение третьей корды. Кроме того, нет необходимости в возвратной пружине в приводе механизации.

Так, например, в схеме рис. 1,б, к жесткому основанию (фанерная площадка) прикреплены вспомогательная качалка В и коромысло А. Главная же качалка D закреплена на подвижной планке С, шарнирно соединенной с коромыслом А и качалкой В. При полете модели, пока механизмы не включены, планка С и связанная с ней качалка D остаются неподвижными, так как их движению препятствует третья корда, приводное кольцо которой упирается в рамку ручки управления (рис. 5). На рис. 6 — конструкция ручки: в рамку упирается приводная скоба (для среднего пальца руки), закрепленная на подвижной кулисе К.

Очень компактна схема, что на рис. 2. К жесткому основанию крепится вспомогательная качалка В, а к ней, на оси 0— главная качалка А. Так как в этом случае на качалку В действуют большие перекашивающие усилия, то ее положение фиксируется дополнительным штифтом С, пропущенным через круговую прорезь в теле качалки.

На схеме рис. 3 главная качалка В сблокирована с качалкой А через подвижную планку С. Здесь к жесткому основанию крепятся качалка А и правый конец планки С. А на схеме, что на рис. 4, — главная качалка В крепится к ползуну А, движущемуся по направля-

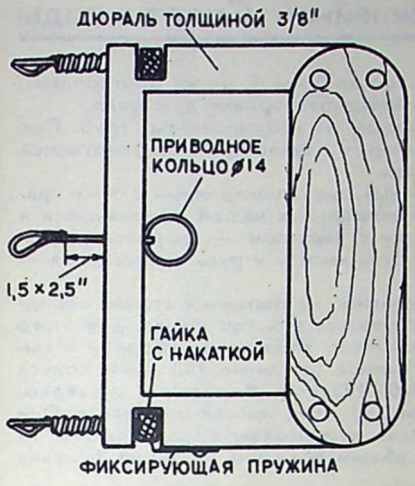


Рис. 5. Устройство ручки управления с приводным кольцом

ющим D. Эти направляющие закреплены на жестком основании. На нем же закреплена вспомогательная ось качалки С, правый конец которой штифтом Е соединен с телом ползуна. Принцип действия этого механизма аналогичен схеме рис. 1. На рис. 5 — устройство простой ручки с третьей кордой, имеющей привод (от среднего пальца руки) в виде проволочного кольца диаметром 14 мм.

Более сложная ручка управления на рис. 6. Здесь в фигурной полости тела ручки сделаны косые упоры, ограничивающие движение двух коромысел А и приводной скобы, закрепленной на кулисе К. При полете модели на большой скорости коромысла А упираются в передние упоры, а приводная скоба — в тело передней рамки. При манипулировании приводной скобой коромысла А упираются в задние упоры, а скоба — в тело ручки. Управление третьей кордой всех четырех механизмов требует определенного навыка.

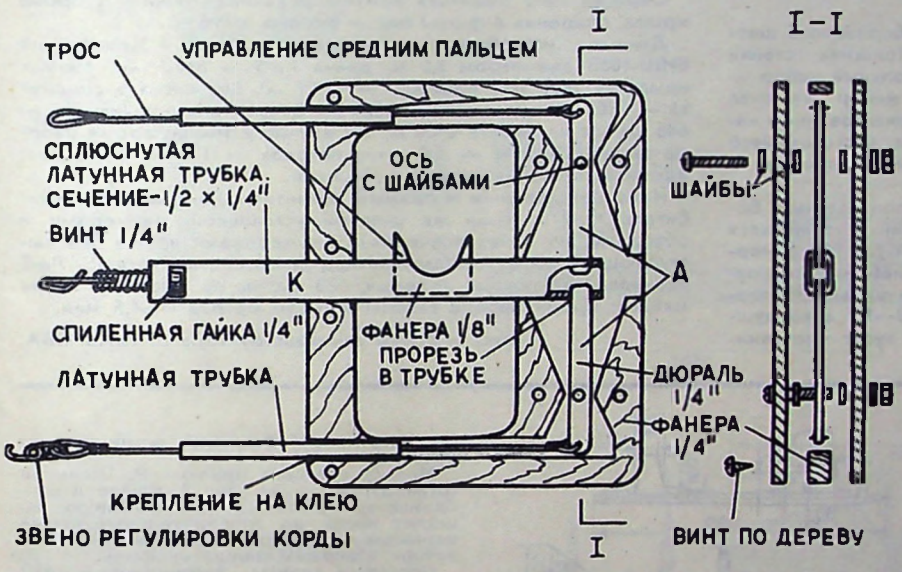


Рис. 6. Устройство ручки управления с приводной скобой, кулисой К и коромыслами А.

ВСТРЕЧА В РУМЫНИИ

На Бухарестском кордодроме состоялись соревнования авиамоделистов-кордовиков Румынии и Советского Союза. Наша команда выступила в составе: В. Наталенко — скоростные, А. Золотоверх и Э. Кобец — гоночные и К. Площиньш — пилотажные модели.

На скоростном старте победил В. Наталенко — 215 км/час; острую конкуренцию победителю составила чета Пуриче. Уверенно выступили гонщики Золотоверх—Кобец (4 мин. 27 сек. в полуфинале и 9 мин. 34 сек. в финале), что позволило с большим отрывом опередить 4 румынских экипажа, принявших участие в состязаниях.

Среди пилотажников — первый тоже наш спортсмен К. Площиньш, он оторвался от своих соперников почти на 500 очков.

Все советские спортсмены были награждены золотыми медалями румынского спортивного общества «Гривица Рощу», а команда получила хрустальный кубок.

Встреча прошла в дружественной обстановке и принесла несомненную пользу авиамоделистам обеих стран.

В. КОЛПАКОВ,
мастер спорта

К СВЕДЕНИЮ ИНСТРУКТОРОВ КРУЖКОВ, СПОРТСМЕНОВ-АВИАМОДЕЛИСТОВ

Конкурс на лучший авиамодельный набор (см. «Крылья Родины» № 6 за 1969 год) продлен до 1 апреля 1970 года.

АЭРО СМЕСЬ

АНГАРЫ НЕ ПОМОГУТ

На американской авиабазе Тан-Сон-Нхут (Южный Вьетнам) в срочном порядке сооружены ангары из стали и бетона. Их назначение — уберечь самолеты «фантом» от бомб и ракет патриотических сил демократического Вьетнама, непрерывно наносящих удары по авиации американских агрессоров.

ЧЕРЕЗ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ...

30 лет назад французский летчик-спортсмен Анри Мартине и его супруга, ныне живущие в городе Нумеа (на острове Новая Каледония, недалеко от австралийского материка), совершили на одномоторном спортивном самолете выдающийся для того времени перелет по маршруту Париж—Нумеа—Париж.

Теперь, когда Мартине исполнилось 62, а его жене 52 года, «летающие супруги» повторили свой перелет на самолете того же типа, но в обратном направлении: Нумеа—Париж—Нумеа.

Миновав австралийский материк, авиаторы-спортсмены проследовали через Индию в Европу и достигли Парижа через два месяца после старта. Примерно столько же времени понадобилось и на возвращение в Нумеа.

«В НЕБЕ ТОЖЕ НЕПОРЯДКИ»

Комедийный фильм под таким названием выпустила киностудия ДЕФА (ГДР). В ней фигурируют пять девушек-парашютисток. Они готовятся к ответственным международным соревнованиям.

Под «непорядками» подразумевается то, что спортсменки дружат с молодыми парнями, тоже парашютистами. По мнению тренера Ханнеса, это мешает тренировкам. Ему не раз случалось быть свидетелем того, как хорошие команды распадались из-за любовных историй. Однако опасения наставника оказываются напрасными. Девушки выступают на соревнованиях с успехом!

НА ПРИВЯЗНОМ ПАРАШЮТЕ

Летом минувшего года у посетителей наиболее людных во Франции пляжей большим успехом пользовался новый вид авиаспортивного развлечения: полет на привязном парашюте, выполняющем роль воздушного змея.

Любители, а недостатка в них не было, за небольшую плату охотно поднимались с таким парашютом на высоту до 100 метров.

ЛЕТАЮЩАЯ БАБУШКА

Семидесятилетняя Марион Хорт, прозванная за рубежом «летающей бабушкой», перелетела Атлантический океан и финишировала на лондонском аэродроме.

Престарелая летчица начала заниматься летным спортом, когда ей исполнилось уже 54 года. С тех пор она налетала свыше четырех тысяч часов.

НЕНАДЕЖНЫЕ МАШИНЫ

Представитель английской авиационной фирмы «Хоукер Сидли» заявил в Лондоне, что временно прекращены полеты всех линейных самолетов типа «Комит», вследствие существенных конструктивных дефектов, обнаруженных в реакторах этих машин.

На авиалиниях в эксплуатации находилось 44 самолета этого типа.

Ла-5

ПОСТРОЙ МОДЕЛЬ-КОПИЮ

Краткая «биография» истребителя Ла-5 конструкции С. А. Лавочкина была опубликована в нашем журнале № 11 за 1967 год. Сегодня мы продолжаем о нем рассказ. Это был один из основных истребителей времен Великой Отечественной войны. По своим летным качествам он значительно превосходил фашистские истребители «Мессершмитт-109Г» и «Фокке-Вульф-190В».

Ла-5 имел несколько модификаций (вариантов двигателя АШ-82). Форма, размеры и конструкция оставались неизменными, за исключением деталей.

Конструкция деревянная. Это в основном сосна и березовый шпон, в полках лонжеронов крыла, нервюрах и отдельных деталях передней части фюзеляжа применялась дельта-древесина сорта А.

Фюзеляж — полумонокок, выклеенный из березового шпона толщиной 1,15—0,75 мм (8—5 слоев). Толщина стенки 9,5—4,5 мм (с клеем) от носа к хвосту. Продольный набор — 4 лонжерона и 14 стрингеров. Поперечный набор включал 15 рамных шпангоутов коробчатого сечения, окантованные кабину, бортовые люки, носок воздушного киля, составлявшего одно целое с фюзеляжем, и другие детали. Центроплан в самолете неразъемный с фюзеляжем.

Крыло двухлонжеронное. Передний лонжерон главный, более сильный, прямой по всему размаху; задний — сближался с передним в консолях. Профиль крыла: НАКА-230 16% в корне и 10% — у концов. Дюралевые элероны небольшого размаха, щелевые, обшивались полотном. Щитки цельнодюралевые, подгибаемые на 50° при посадке и на 10—15° в воздушном бою на вираже (это облегчало выход в хвост противника). Обшивка крыла — фанерная 3-мм. В носке центроплана, близ бортов фюзеляжа — воздухозаборники двигателя.

Моторама и лафеты сварные, из хромансилевых труб. Под двигателем — маслорадиатор в туннеле с регулирующей створкой «совком» на выходе.

Стабилизатор — деревянный, двухлонжеронный с 3-мм фанерной обшивкой, из двух консольных частей, крепившихся к шпангоутам фюзеляжа. Рули с каркасом — дюралевые (обшивка полотняная). Левые рули высоты и руль направления — с триммерами.

Стойки колес шасси крепились на передней стенке переднего лонжерона, колеса убирались в носок крыла, для этого он немного удлинен у фюзеляжа. Управление уборкой и выпуском шасси — гидравлическое (давление 150 атм.). Колеса 650×200 мм, хвостовое (300×125 мм) убирается в фюзеляж.

Топливные баки — сварные из АМЦ, протектированные. Они расположены в центроплане и консолях. Первоначально их было три, потом — пять, общим объемом на 341 кг бензина (на три часа полета).

Сиденье летчика с 10-мм бронеспинкой. Вооружение — две пушки ШВАК калибра 20 мм синхронные (над двигателем).

Окраска Ла-5 защитная камуфлированная, нижняя сторона крыла, оперения и фюзеляжа — бледно-голубая.

Данные истребителя: воздушный винт — 3-лопастный ВИШ-105В диаметром 3,0 м; длина Ла-5 — 8670 мм; размах крыла — 9800 мм; площадь — 17,59 м². Вес пустого самолета — 2605 кг, полетный вес 3265 кг. Скорость максимальная — 648 км/час на высоте 6400 м; 597 км/час у земли; время набора высоты 5000 м — 5,0 мин.; потолок — 11 тысяч метров; время выполнения виража — 18,5 сек.

Непосредственным и прямым развитием Ла-5 явился истребитель Ла-7 с теми же силовой установкой, размерами и обводами, но с металлическими лонжеронами крыла без выступающего воздухозаборника над двигателем. Скорость Ла-7 равнялась 597 км/час у земли, 680 км/час на высоте 6 тысяч метров; время набора высоты 5 тысяч метров — 4,5 мин.

Текст и схемы авиаконструктора В. ШАВРОВА.

Лучшие таймерные...

Приводятся чертежи таймерных моделей трех призеров последнего чемпионата Европы (Загреб, Югославия). Двое из них в 7 запусках набрали 1260 очков из 1260 возможных, третий не добрал до максимального результата 27 очков.

На рис. 1 — модель чемпиона Европы Х. Мильднера (ФРГ).

Сильно скошенные назад передние кромки консолей крыла обеспечивают хорошую путевую устойчивость. Обращает на себя внимание стремление конструктора сохранить точность обводов профилей крыла и стабилизатора и их жесткость на кручение. Это достигнуто применением сплошной бальзовой обшивки. У модели — мощный калильный двигатель «Супертигре G-15».

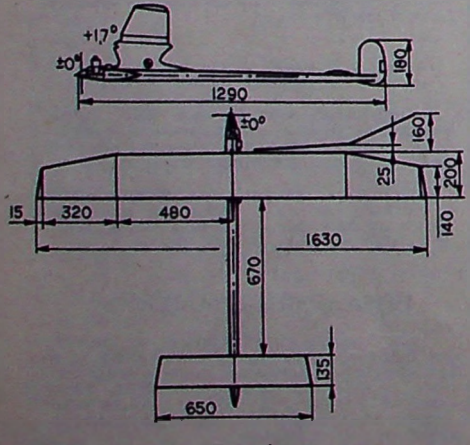


Рис. 1.

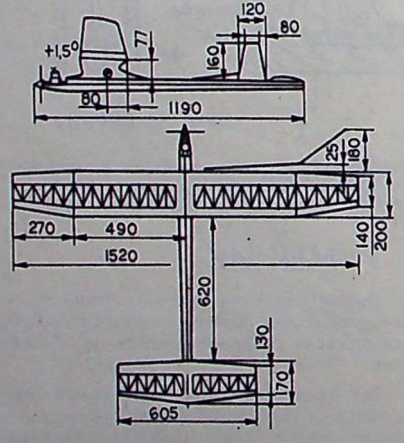


Рис. 2.

Модель второго призера Чишмарика (Венгрия) — на рис. 2. Жесткость на кручение крыла и стабилизатора при большой скорости на взлете достигается бальзовой зашивкой всего носка до переднего лонжерона и применением косых нервюр. Хорошая регулировка и тщательно подобранный винт к мощному двигателю «Моки S-3» сделали модель весьма результативной. Фюзеляж ромбовидного сечения.

Модель третьего призера Р. Шенкера (Швейцария) — на рис. 3. Крыло и стабилизатор также имеют бальзовую зашивку носка, но дополнительные косые нервюры поставлены только на стабилизаторе, имеющем тонкий профиль.

Основные данные таймерной модели чемпиона Европы: площадь крыла 29,5 дм²; площадь стабилизатора 8,8 дм²; общая несущая 38,3 дм²; отношение площади стабилизатора к площади крыла 0,30; коэффициент статической устойчивости 1,59. Данные остальных моделей соответственно: 27,8, 9,06, 36,9 0,33 и 1,38; 31,0, 9,25, 40,25, 0,30, 1,35.

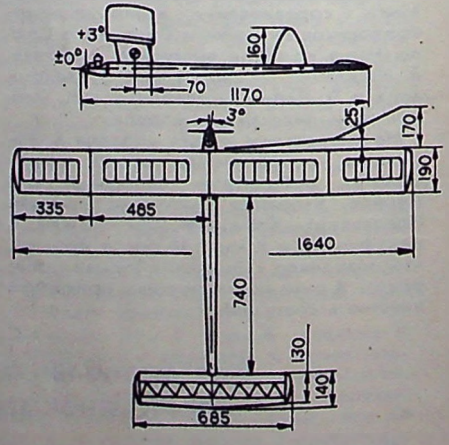
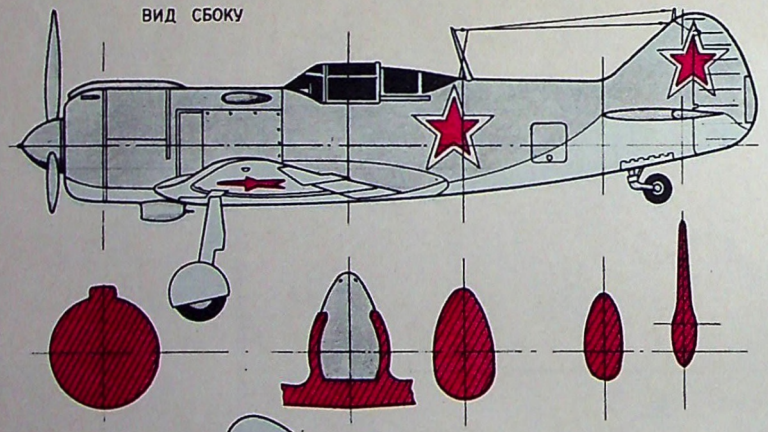
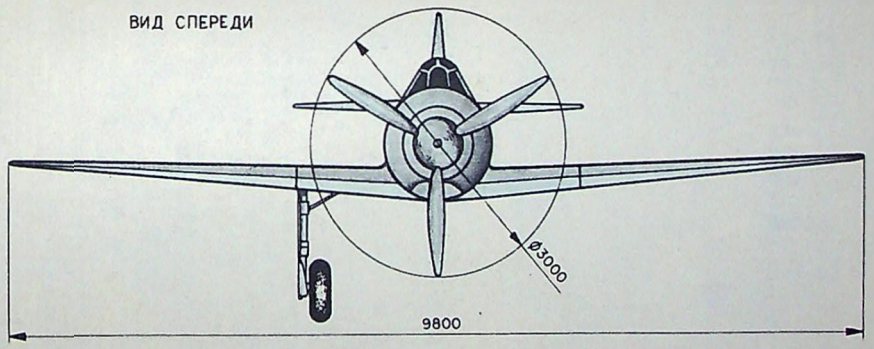


Рис. 3.

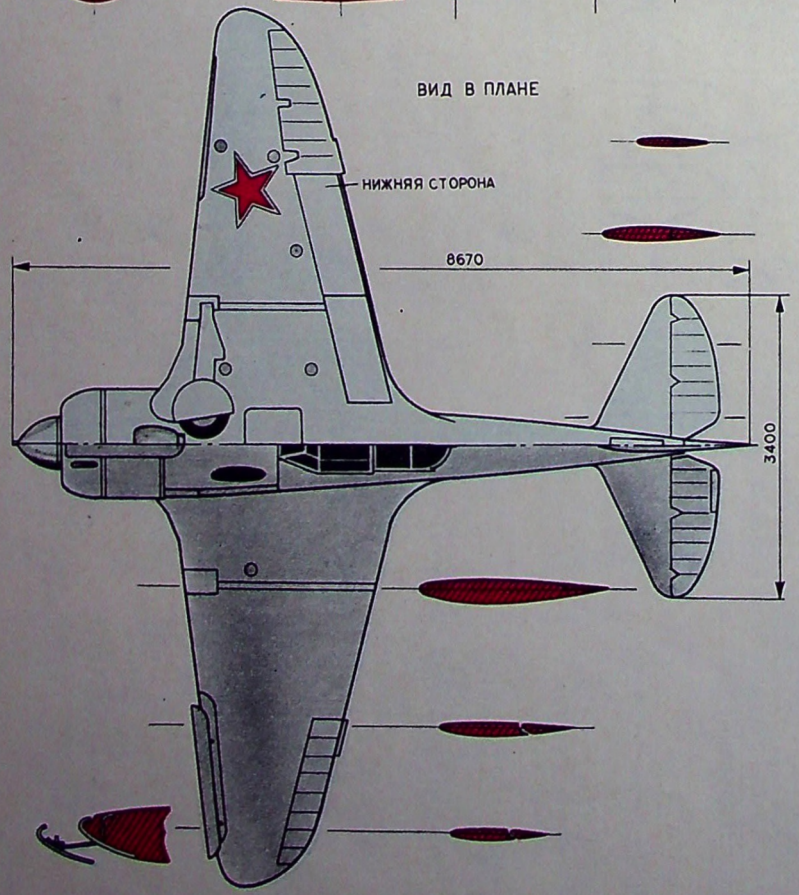
ВИД СБОКУ



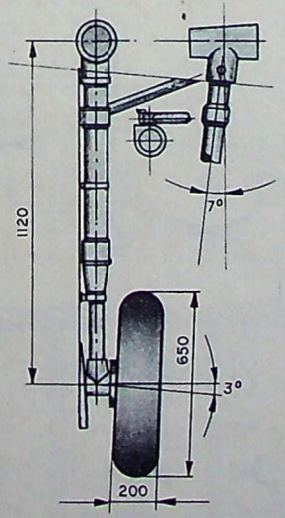
ВИД СПЕРЕДИ



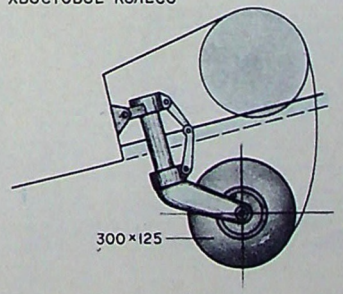
ВИД В ПЛАНЕ



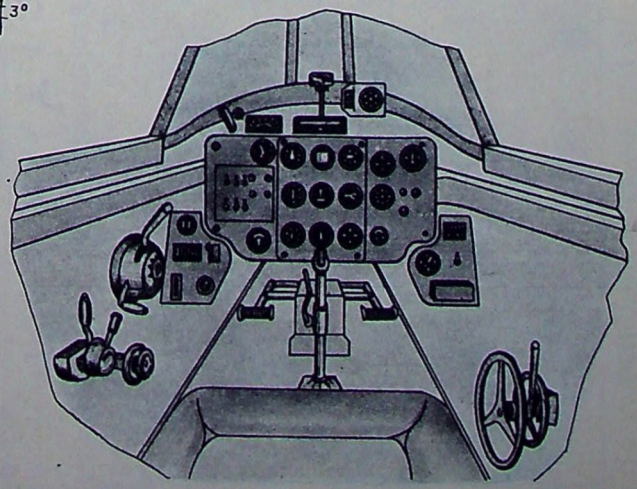
СТОЙКА ШАССИ



ХВОСТОВОЕ КОЛЕСО

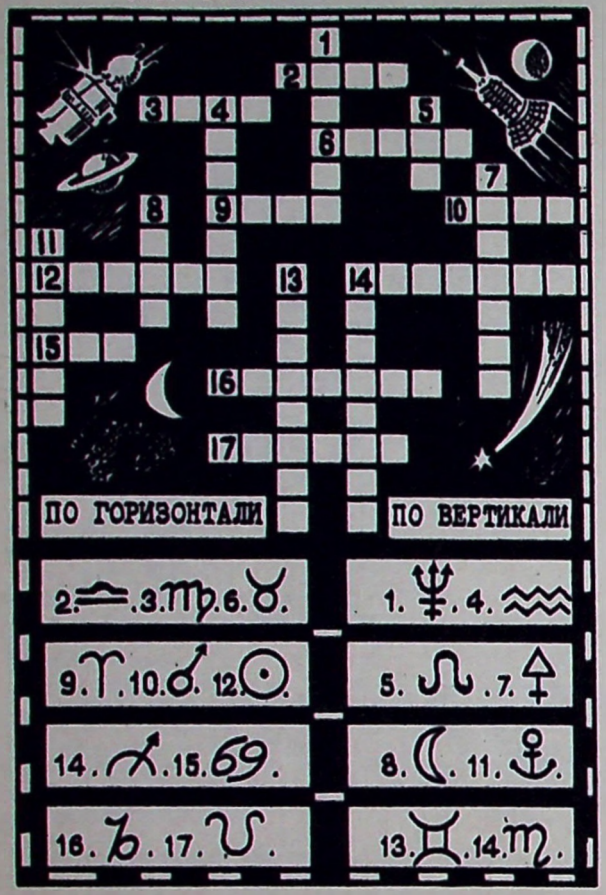


КАБИНА



Ла-5.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ АСТРОНОМИЧЕСКИЕ ЗНАКИ!



По изображенным здесь условным астрономическим знакам укажите названия созвездий и планет и впишите их согласно номерам в горизонтальные и вертикальные строки.

Брянская область, Почеп

Составил С. КОВАЛЕНКО

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 1)

С ПОМОЩЬЮ... ЧАСТЕЙ САМОЛЕТА

Цифры указывают порядковые буквы в названиях частей самолета, а штрихи возле цифр — принадлежность каждой из них к тому или иному рисунку.

В итоге читаем:

«Земля без неба —
не Земля,
Как человек немыслим
без полета».

КРИПТОГРАММА

Нет, не просто ты вырос
в героя,
Не легко научиться летать.
Не дается победа без боя,
Без отваги нельзя
побеждать.

СЛОВА ИЗ ПЕСНИ О ЛЕТЧИКАХ

Каждая буква зашифрована двумя цифрами. Первая означает название цифры, вторая — порядковую букву в этом названии. Например: $^1/_1$ это О; $^3/_3$ — Р; $^6/_1$ — Л и т. д. В итоге читаем:
«Орлиное племя пилоты — Хозяева синих высот».

ДВЕ ШАРАДЫ

Ш-ас-си. Нерв-юра.

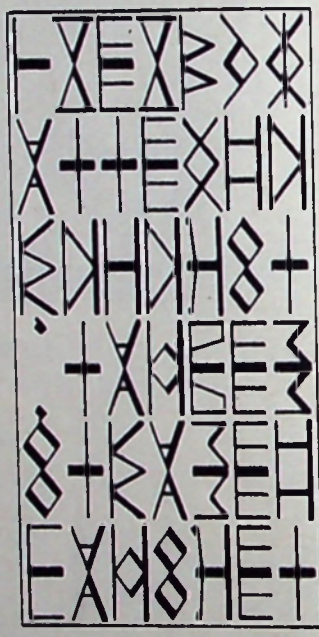
СКОЛЬКО РАЗ!



Подсчитайте, сколько раз можно прочитать слово «Радар» во всех возможных направлениях по прямым и ломаным линиям и начиная с любого места, где находится буква «Р»?

Составил П. ЗОТОВ

ЧТО ЗДЕСЬ НАПИСАНО!



Найдите способ прочесть две стихотворных строки.

Составил И. ШУСТВАЛЬ
Полтава

(См. «Крылья Родины» № 12, 1969 г.)

НАЙДИТЕ ТАКОЙ ВАРИАНТ...

1/П	23/О	16/В	20/Е	5/С
24/Т	8/Ь	22/О	9/Н	2/А
12/С	11/Т	13/О	15/Я	14/Щ
7/Е	17/М	4/Ч	18/Е	19/Л
21/О	6/В	10/Е	3/К	25/Е

Итак, читаем: «Повесть о настоящем человеке».

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 2 1970

Под знаменем Ленина . . 1
А. Смирнов. Ильич завещал: учиться военному делу настоящим образом 2
И. Коровин. Инициатива, творчество, деловитость 6
М. Стройков. Соревнование силы множит . . 8
По ленинскому декрету . . 9
А. Михайлов. Эскадрилью ведет замполит . . . 10
Лучшие спортсмены года . 12
А. Белоусов. Поздравляем юбиляров 12
С. Феоктистов. Полк продолжает жить 14
И. Яковлев, А. Гринько. От Москвы до Берлина . . 16
В первых рядах 16
Т. Леонтьева. Праздник авиамоделистов . . . 18
Е. Ткаченко. Абсолютный! Мировой! 19
Л. Носкова. Воздушные дороги зовут 20
В. Колыбельников. Книги юбилейного года. . . 22
М. Лебединский. Вокруг собственной оси 23
Советские автожиры . . . 24
И. Бобарыкин, А. Винокуров. Почему поломан планер? 26
А. Дурнов. Судьям — современную технику . . . 27
А. Гуськов. Особые случаи в воздухе и на земле . 28
Д. Сырцов. Ивашка . . . 30
В. Матвеев. В летный день 30
Дружная семья 31
А. Косс. Новое в программе 32
Я. Чернявский. Вертолетам посвящается 32
В. Слепков. Модель вертолета: регулировка, запуск 33
Н. Юрьев. На стартах — рабочая молодежь . . . 34
Читатель продолжает разговор 35
Из практики зарубежного авиамоделизма . . . 36
Авросмесь 37
В помощь участнику юбилейной Спартакиады . 38

На 1-й стр. обложки: Будущие штурманы-инженеры — курсанты Челябинского высшего военного авиационного Краснознаменного училища штурманов.

На 4-й стр. обложки: Тревога! Фото А. Хрупова.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: В. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. ВАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. В. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский.
Издательство ДОСААФ.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
Москва, В-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-66-96, 261-66-08, 261-66-35

Сдано в производство 22.XII.69 г. Подписано в печать 28.I.70 г. 60×90¹/₈. 2³/₄ б. л. 5,5 п. л. Г-70322. Тир. 110 000 экз. Зак. 1070. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.



Идут соревнования. Ни один промах спортсмена-летчика не останется незамеченным, когда за пилотажем следит заслуженный мастер спорта В. Писнунов.

За плечами ветерана большая спортивная биография. Много было встреч и немало одержано побед на клубных, республиканских и всесоюзных стартах, дважды ему посчастливилось быть обладателем алой ленты абсолютного чемпиона страны, трижды участвовать в международных встречах. На III чемпионате в Испании он стал чемпионом в произвольном комплексе, на IV — бронзовым призером в общем зачете.

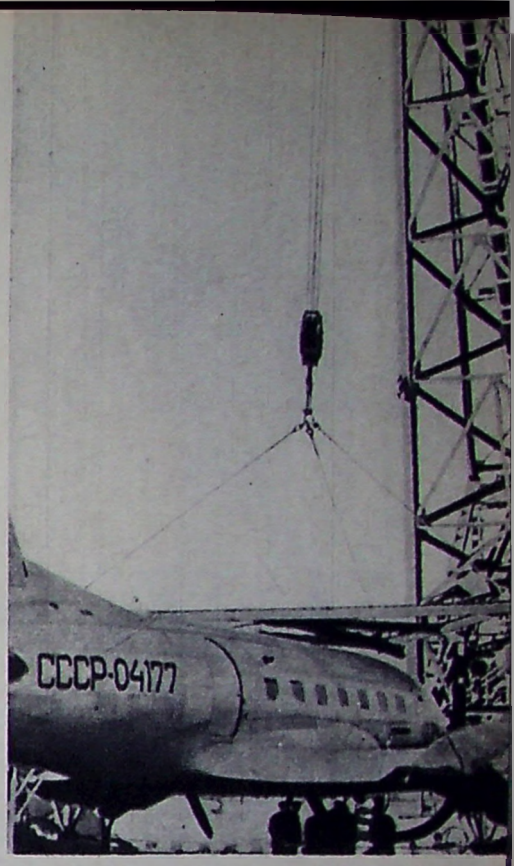
Фото С. Игнатьева



Комсомолка Валентина Дятлова не новичок в парашютном спорте. Совершив первые прыжки в 1965 году в Новосибирском аэроклубе ДОСААФ, Валя навсегда полюбила голубые просторы, шуршанье раскрывающегося в небе парашюта. В 21 год Дятлова вместе с подругами установила четыре мировых рекорда в дневных и ночных групповых прыжках. В двадцать три ей присвоено почетное звание мастера спорта СССР. Она — член сборной команды войск противовоздушной обороны страны, серебряный призер первенства СССР по групповым прыжкам. На ее счету 750 прыжков.

Валя Дятлова отличница боевой и политической подготовки.

Фото В. Мальшакова



Ленинград. В морском порту идет погрузка самолета Ил-14 на дизель-электроход «Обь».

Фото И. Баранова (ТАСС)

На Фото-Экране

Спортсмены-парашютисты Эстонии готовятся к V Спартакиаде по техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. В одиночных и групповых прыжках они показывают хорошие результаты. На соревнованиях Эстонской ССР парашютисты установили два республиканских рекорда в групповых комбинированных прыжках с высоты 1000 и 1500 м.

На снимке рекордсмены Эстонской ССР (слева направо): первый ряд — В. Матвеев, М. Алексеев, В. Копылов, А. Тамме; второй ряд — Я. Тоом, У. Кукк, С. Кузнецов, А. Вайков и В. Иванов.

Фото В. Горбунова (ТАСС)

Москва, Бабушкинский район. Много забот у Сережи Лежнева и Саши Лалина — авиамоделистов Дома пионеров имени Г. Т. Берегового. Впереди — Спартакиада и встретить ее надо во всеоружии.

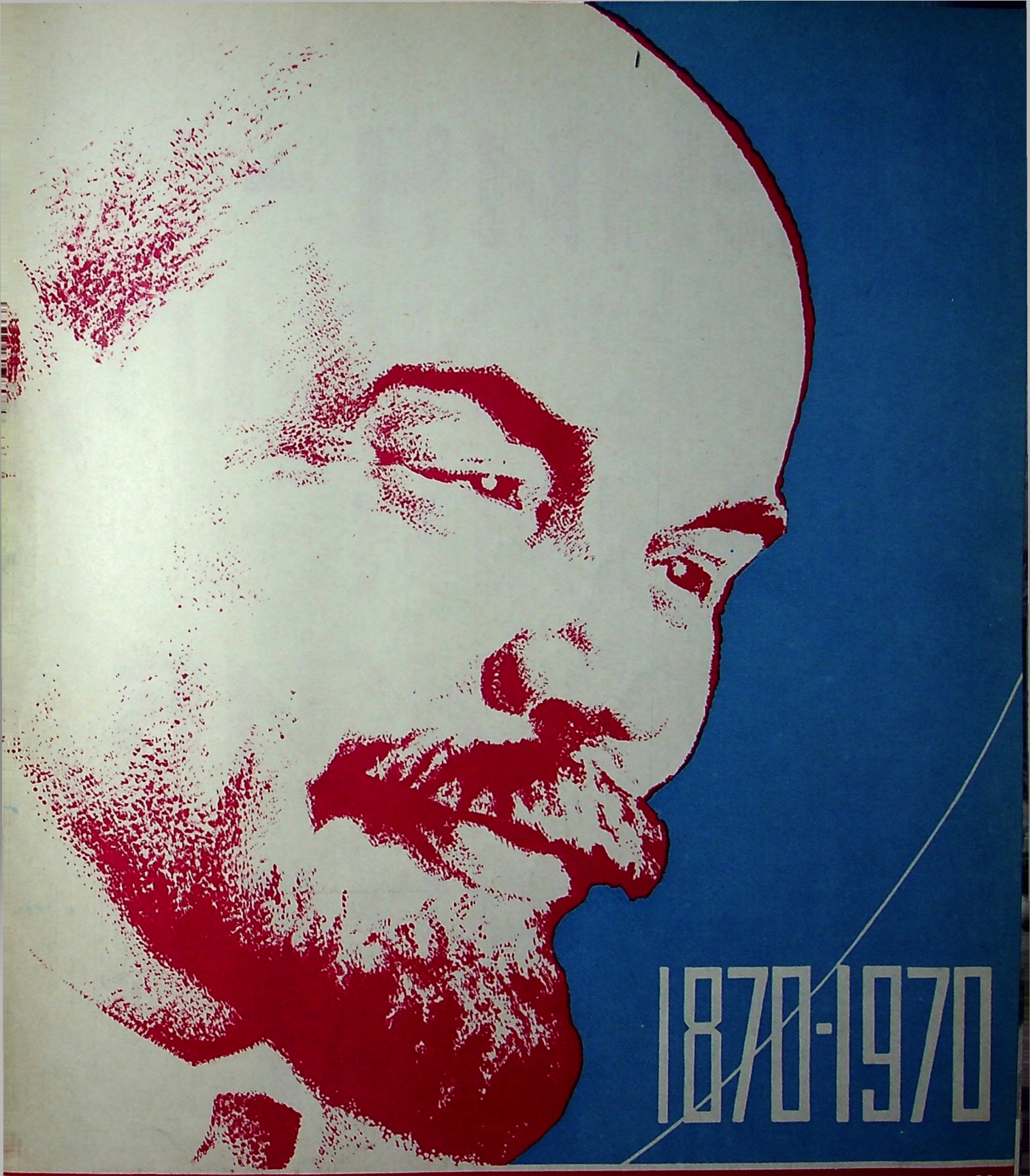
Фото В. Рубана





Индекс
70450





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АПРЕЛЬ 4 1970

Ленин -
жил,
Ленин -
жив,
Ленин -
будет
жить.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Авиации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

АПРЕЛЬ · 4 · 1970

МЫ-ЛЕНИНЦЫ!

Планета Земля отмечает столетие со дня рождения своего великого сына — Владимира Ильича Ленина. По всем континентам победно шагают бессмертные ленинские идеи, завоевывая новые и новые миллионы последователей, оказывая все большее и большее влияние на весь ход мирового развития. С именем и деятельностью Ленина связаны все главные события XX века, целая эпоха в развитии человечества. Сколько бы еще ни пролетело времени, а нынешнее столетие навсегда войдет в историю как начало новой эры — эры революционного перехода от капитализма к социализму и строительства коммунизма.

Мы, советские люди, гордимся тем, что Русская земля дала миру Владимира Ульянова, что великий вождь трудящихся — наш соотечественник. Мы гордимся тем, что в нашей стране под руководством Ленина создана первая в мире пролетарская партия нового типа — партия большевиков, совершена величайшая социальная революция, основано первое в мире социалистическое государство. Мы гордимся тем, что советский народ под руководством Коммунистической партии, воплощая в жизнь ленинские идеи и планы, построил социализм и ныне возводит светлое здание коммунизма.

Жизнь Ленина — подвиг. Это — жизнь, прошедшая в творческой работе мысли и неустанном революционном действии, в идейных и политических битвах. Ленин воплотил в себе самые выдающиеся черты пролетарского революционера: могучий ум, всепреодолевающую волю, священную ненависть к рабству и угнетению, революционную страсть, последовательный интернационализм, безграничную веру в творческие силы масс, громадный организаторский талант. Ленин был величайшим ученым в революции и революционером в науке, открывшим новый этап в развитии марксистской теории. Ленин был величайшим полководцем трудящихся масс в их борьбе за освобождение от угнетателей, за социалистическое преобразование общества.

1870—

Невозможно охватить мыслью, передать словом все открытое, разработанное, сделанное Лениным. Ленинизм — вечно живой источник революционной мысли и революционного действия. Надо было обладать ленинским даром гениального предвидения, чтобы проникнуть в грядущее, указать на многие годы вперед путь в коммунистическое завтра. И не просто указать, а оставить будущим поколениям научно обоснованную программу великих работ.

Светлый гений Ленина озаряет нашу дорогу революционной борьбы и творческого созидания. Как много слилось в этом имени для каждого советского человека. В нем воплощены самые передовые идеи и самые грандиозные свершения, с ним неразрывно связаны наше героическое прошлое, величественное настоящее и прекрасное будущее. Все, о чем мы сегодня думаем, что делаем, за что боремся, чем живем, одухотворено ленинскими мыслями и делами.

Мы — ленинцы! Нет для советского человека ничего более возвышенного и благородного, чем следовать Ленину, самоотверженно бороться за дело, которому он посвятил свою жизнь. Ленина олицетворяет для нас Коммунистическая партия — ум, честь и совесть нашей эпохи. Твердо и неуклонно ведет нас партия по ленинскому пути через все трудности и испытания от победы к победе.

Верность ленинизму передается как эстафета от поколения к поколению советских людей. И на каждом новом этапе борьбы и созидания новые тысячи, миллионы бесстрашных бойцов вливаются в строй коммунистов-ленинцев, самоотверженно идут за партией на труд, на бой, на подвиг.

Вспомним 1924 год. Ленинский призыв в партию. Сотни тысяч передовых рабочих вступают в ее ряды. А миллионы трудящихся еще теснее сплачиваются вокруг своего испытанного авангарда. VI съезд Российского Коммунистического Союза Молодежи принимает постановление — именовать комсомол Ленинским. В Манифесте съезда говорится:

«Не для красного словца, не из желания носить лучшее из всех имен... приняли мы это решение. Нет, мы приняли его для того, чтобы вся трудящаяся молодежь всех народов, населяющих СССР, вместе со своим передовым отрядом — Коммунистическим Союзом Молодежи, прониклась единой волей и твердой решимостью научиться по-ленински жить, работать и бороться, осуществлять заветы, оставленные нам Лениным».

Давно поседели те, кто принимал этот Манифест. Многие из них отдали жизнь за дело Ленина. Стали коммунистами их сыновья и дочери, комсомольцами — внуки. И все новые и новые поколения советских людей непоколебимо верны священной клятве своих отцов и дедов. Быть ленинцем это и означает — всегда и во всем, не жалея сил и труда, неустанно осуществлять заветы Ильича.

Вдумайтесь в ставшие крылатыми слова «Ленин всегда с нами», окиньте пытливым взором все, что нас окружает, и вы отчетливо увидите победное шествие мыслей, слов и дел Ильича. На всем огромном пространстве нашей Родины от Калининграда до Владивостока (того самого города, о котором Владимир Ильич сказал, что Владивосток далеко, но ведь это город-то нашенский), кипит вдохновенный созидательный труд. И в этом труде проявляется горячая, кровная забота каждого рабочего, каждого колхозника о каждой тонне добытого угля, выплавленного металла, извлеченной из недр земли нефти, о каждом центнере пшеницы. Именно с этой заботы, указывал Ленин, и начинается коммунизм.

Приезжаешь на Братскую ГЭС, и прежде всего бросается в глаза пламенеющая на могучем теле плотины, выложенная красным гранитом чеканная ленинская формула: «Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны». Как уместна она здесь, на берегах Ангары, в центре сибирской уже далеко не глухой и не неведомой тайги. Как убедительно она свидетельствует об осуществлении мечты Ленина об электрической реке, способной напоить энергией народное хозяйство. А сколько сейчас в нашей стране таких гидравлических, тепловых, атомных и даже приливных электростанций, сколько их еще вступит в строй в ближайшие годы! Это уже не река, не поток, а целый океан электричества, снабжающий всесильной энергией неисчислимое множество заводов и фабрик, промыслов и строек, колхозов и совхозов, городов и поселков.

Размышляешь над выдающимися победами советского народа в освоении космического пространства, и снова убеждаешься, что они являются прямым результатом воплощения в жизнь ленинских идей. Наша Родина, страна социализма, распахнула человечеству дверь во Вселенную, стала провозвестницей космической эры. Первый в мире искусственный спутник Земли, первый человек в космосе, первые автоматические межпланетные станции, первый выход из корабля в открытый космос, первая автоматическая стыковка, первая обитаемая станция на орбите — все это наше, советское. Весь мир отмечает 12 апреля Международный День космонавтики в честь полета Юрия Гагарина. Глубокий исторический смысл есть в том, что на Утреннюю звезду — планету Венера советские автоматические станции доставили вымпелы с барельефом Владимира Ильича Ленина.

Стоишь в благоговейном молчании в Волгограде на Мамаевом кургане, у памятника героям Сталинградской битвы, и в сердце твоем звучат незабываемые ленинские строки:

«Никогда не победят того народа, в котором рабочие и крестьяне в большинстве своем узнали, почувствовали и увидели, что они отстаивают свою, Советскую власть — власть трудящихся, что отстаивают то дело, победа которого им и

их детям обеспечит возможность пользоваться всеми благами культуры, всеми созданиями человеческого труда».

История полностью подтвердила эти пророческие слова: не победили и никогда не победят!

Ленин разработал военную программу пролетарской революции. Ему принадлежит учение о защите социалистического Отечества — краеугольный камень нашей военной политики, военной идеологии, военной науки. Под руководством Ленина была впервые в мире создана армия, вооруженная сила, знающая, за что она борется, защищающая Советскую республику и дело всемирной пролетарской социалистической революции.

Это была архитрудная задача. «Вопрос о строении Красной Армии был совершенно новый, он совершенно не ставился даже теоретически,— писал В. И. Ленин.— Мы должны были сплошь и рядом идти ощупью... Мы брались за дело, за которое никто в мире в такой широте еще не брался». Партия, Ленин решили эту сложнейшую задачу.

Вся героическая история Советских Вооруженных Сил, их выдающиеся победы и нынешнее могущество неразрывно связаны с именем В. И. Ленина. Партия, весь народ неуклонно воплощали в жизнь военные заветы Ильича. Мы строго выполняли требование вождя — быть всегда начеку, беречь как зеницу ока обороноспособность страны и боевую готовность Вооруженных Сил. Мы твердо помнили его указание о том, что самая лучшая армия, самые преданные делу революции люди будут немедленно истреблены противником, если они не будут в достаточной степени вооружены, снабжены и обучены. Советские воины настойчиво овладевали всеми видами оружия, всеми средствами и приемами борьбы, которые могли быть у наших вероятных противников. И когда настало время грозных испытаний, весь народ поднялся на борьбу за свободу и независимость Родины.

С первого до последнего дня войны, в обороне и в наступлении, на земле, на море и в воздухе наших доблестных воинов осеняло победоносное знамя великого Ленина. Оно рождало непоколебимую стойкость и всесокрушающий наступательный порыв. Оно вдохновляло на беспримерные подвиги, каких не знала история войн. Оно вело советских воинов через тысячи смертей от берегов Волги до фашистского логова — Берлина и гордо вознеслось там над поверженным рейхстагом символом победы, 25-летие которой готовится торжественно отметить все прогрессивное человечество.

Прославленного военного летчика, дважды Героя Советского Союза спросили: какой день войны запомнился ему больше всего? Он ответил:

— Мартовский день 1944 года. Фронтовой аэродром. Полк выстроен на линейке. Мы стоим не в парадной форме, а в видавшем виды летном обмундировании. В любую минуту сигнал тревоги может позвать в воздух. Полку вручают гвардейское знамя. Наш командир становится на одно колено и целует край тяжелого полотнища. Впервые вижу: на глазах закаленного воздушного бойца блестят слезы. И вот знамя взметнулось высоко над строем. Ветер развернул его во всю ширь, и с алого полотнища глянул на нас вышитый шелком портрет Ленина. Полк и раньше воевал не плохо. Но с этого дня словно утроились наши силы, боевой азарт, воля к победе. Мы вылетали навстречу врагу и, казалось, сам Ленин ведет нас в бой...

И ныне победоносное знамя великого Ленина осеняет наши Вооруженные Силы. Как гордо развевается оно над воинскими частями, проходящими по Красной площади в дни торжественных парадов. Каким первоклассным оружием оснащены наши Армия, Авиация и Флот. Могучие ракеты разных классов и назначений, способные достичь любой точки земного шара, неся неотвратимое возмездие агрессору. Сверхзвуковые, ракетоносные, всепогодные самолеты. Новейшие боевые корабли, танки, орудия, минометы.

Но главную силу Советской Армии, Авиации и Флота составляют люди, беззаветно преданные Родине, Коммунистической партии, в совершенстве владеющие боевой техникой, способные уверенно действовать в сложных условиях современного боя. Люди, сознающие свою личную ответственность за защиту социалистических завоеваний. Пока существует на Земле империализм, остается в силе пламенный призыв Ленина:

«Готовьтесь серьезно, напряженно, неуклонно к защите отечества, к защите социалистической Советской республики!»

В осуществлении этого ленинского завета велика роль Добровольного Общества содействия Армии, Авиации и Флоту. В его рядах миллионы граждан нашей страны активно приобщаются к всенародному делу укрепления обороны Родины. На него возложена Законом о всеобщей воинской обязанности начальная военная подготовка молодежи к службе в Вооруженных Силах. Организации, учебные пункты, клубы, кружки Общества — прямые наследники и продолжатели ленинского Всевобуча. Они много делают, но еще большие задачи у них впереди.

Нельзя не учитывать тех коренных изменений, которые внесла в военное дело научно-техническая революция. Современная армия стала армией сложнейших машин, агрегатов и комплексов, точнейших механизмов, армией сотен самых различных специальностей. Техника и автоматика не уменьшили, а резко увеличили роль человека, потребовали значительно большей степени его сознательности, образованности и специальной выучки. Значит, чтобы не отстать, идти в ногу с современными требованиями, все организации ДОСААФ призваны повышать уровень начальной военной подготовки и военно-патриотического воспитания молодежи. Надо постоянно помнить слова Владимира Ильича: без инициативного, сознательного солдата и матроса невозможна победа в современной войне.

По всей стране сейчас проводится Всесоюзный смотр спортивной и оборонно-массовой работы, посвященный 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Скоро юноши и девушки будут держать экзамен по физической и военно-технической подготовке. Все первичные организации, комитеты, клубы оборонного Общества должны приложить максимум усилий к тому, чтобы смотр и экзамен, V юбилейная Спартакиада по военно-техническим видам спорта прошли успешно, всемерно содействовали подготовке молодежи к защите Отечества.

Молодежь, ее сознательное участие в созидательном труде и общественно-политической жизни, воспитание поколения, способного окончательно осуществить коммунизм — составляет предмет первостепенной заботы партии. Учиться коммунизму — таков ленинский наказ комсомольцам, всем юношам и девушкам. «Трудолюбие, жажда знаний, идейная убежденность, патриотическая самоотверженность и интернационализм — отмечают Тезисы ЦК КПСС «К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина» — все эти качества советской молодежи — замечательное свидетельство того, что она свято выполняет ленинские заветы, стремится работать и жить так, как учил великий Ленин».

1970

В торжественные юбилейные дни советские люди снова и снова сверяют свою жизнь по Ленину, с особой отчетливостью сознают, как велико воздействие ленинских идей на весь ход исторического развития и на судьбу каждого человека. Об этом рассказывают в нашем журнале люди разных поколений, разных профессий, разных областей деятельности. Ветеран партии, лично встречавшийся с гением революции, и комсомолец... Герой воздушных сражений Великой Отечественной войны и летчик полка имени Ленина, несущий сейчас службу на Дальнем Востоке... Академик и шахтер, авиационные спортсмены и юные пионеры, только начинающие сознательную жизнь... Каждый из них говорит о своем, пережитом и прочувствованном, близком и заветном. И все их выступления объединяет одна общая мысль:

— Жить и бороться по-ленински — значит отдавать все силы, знания, энергию самому гуманному и справедливому делу на земле — борьбе за победу коммунистических идеалов.

Советский народ, продолжая дело Ленина, упорным трудом умножает общественное богатство, развивает социалистическую демократию, науку и культуру, проявляет неустанную заботу об укреплении оборонного могущества социалистической Родины, строит жизнь, достойную человека. Наше движение вперед неодолимо. Мы достигнем поставленной цели, потому что наш путь озарен бессмертным гением Ленина, потому что ведет нас испытанная и закаленная в революционных битвах ленинская партия, потому что мы — ленинцы!

НАС ОСЕНЯЕТ ЛЕНИНСКОЕ ЗНАМЯ

В эти юбилейные дни с особой силой ощущаешь, какое большое место в жизни нашей Родины, в судьбе советского человека занимают образ великого Ленина, его гениальные идеи. Еще отчетливее сознаешь, что, на каком бы участке коммунистического строительства или обороны страны тебе ни довелось трудиться, ты выступаешь прямым наследником и продолжателем дела тех, кто под ленинским знаменем открывал новую эру истории человечества. И тех, кто шел на штурм твердынь буржуазно-помещичьего строя; и тех, кто защищал завоевания Великого Октября на полях гражданской войны; и тех, кто самоотверженно и вдохновенно строил первое в мире социалистическое общество. Как бы снова стоишь в одном строю с легендарными героями Великой Отечественной войны, разгромившими гитлеровские полчища и завоевавшими всемирно-историческую победу.

Вдумываясь в исторические события, в великие дела и победы нашего народа, одержанные под руководством Коммунистической партии, видишь в них живое воплощение бессмертных ленинских идей. И не только в делах общегосударственного масштаба, в сегодняшнем величии нашей Отчизны, в могуществе ее Вооруженных Сил, но и в той области, которой занят каждый из нас.

В ленинском гении поражает способность среди массы партийных, государственных, военных дел и забот проникнуть мыслью и в отдельные, на первый взгляд специальные и узкие вопросы. Владимир Ильич умел увидеть в новом, нарождающемся многообещающие перспективы, его предвидение простиралось на многие, многие годы вперед.

Снова и снова вчитываюсь в Постановление Совета Труда и Обороны от 16 июня 1920 года: «Ввиду первостепенного значения боевой авиации для обороны и дальнейшей жизни Республики и необходимости принятия особых мер для снабжения Красной Армии средствами воздушного боя, Совет Труда и Обороны постановил...» Под документом — подпись В. И. Ленина. Подумать только: написано это полвека назад, когда авиация по существу только начиналась! А Владимир Ильич уже предугадывал ее нынешнее развитие, ее первостепенное значение для защиты Отечества и народного хозяйства.

Должен честно признаться — я не мечтал с детства стать летчиком. Даже мысли такой не было. Моему поколению не всегда доводилось выбирать специальность. Часто выбор профессии диктовали нам требования времени, веление партии...

Настойчиво и неуклонно выполняя заветы Ленина, партия всемерно укрепляла оборону страны. С начала тридцатых годов наша авиация быстро росла количественно и качественно. Росла потребность в умелых, преданных Родине авиаторах. Центральный комитет партии издал постановление о специальном партийном призыве в летные училища. И вот нас, молодых, физически крепких коммунистов и комсомольцев города Горького, преимущественно студентов высших учебных заведений, вызвали в крайком партии и сказали: — Хотим вас послать учиться в Харьков. Вы должны стать военными летчиками.

Требования партии — закон. Мы стали готовиться к коренным переменам в жизни. Среди нашего специального партийного набора было несколько юношей-добровольцев. Один из них — Алексей Рязанцев по сравнению со студентами высших учебных заведений имел малое образование и боялся, что не пройдет мандатную комиссию. Она проверяла теоретическую подготовку кандидатов. Особенно много задавали политических вопросов.

С дрожью Алексей открыл дверь в кабинет председателя мандатной комиссии. Вошел, остановился у двери, не зная что сказать. За столом сидело человек десять-пятнадцать и все смотрели на него, а он растерялся и — ни слова. Председатель комиссии приветливо улыбнулся:

— Не забыл свою фамилию?

— Нет. Рязанцев.

— А как звать и величать по батюшке? — Алексей ответил без запинки. Потом председатель спросил про мать, отца, и вдруг показал на портрет М. И. Калинина: — Знаешь, кто это?

Алексей удивленно пожал плечами:

— Ну как не знать! Михаил Иванович. Я с ним не раз встречался, вместе в лес ходили... — Члены комиссии с недоумением уставились на Рязанцева, а один из них показал на портрет Ленина.

— А может и с ним встречался?

К удивлению комиссии Рязанцев спокойно ответил:

— С Владимиром Ильичем встречался мой отец, а я тогда был еще маленьким.

Отец Алексея Федор Федорович Рязанцев жил под Москвой. Ленин в часы отдыха заезжал к нему в дом. Вечером, за чаем Владимир Ильич спросил:

— Кем хочешь быть, Алеша, когда вырастешь?

— Хочу быть храбрым и саблей белых рубить!

Услышав такой ответ, Владимир Ильич рассмеялся:

— Значит будешь героем!

...Мы все успешно окончили военные авиационные школы. Стали летчиками. Воевали в Испании, на Халхин-Голе, на фронтах Отечественной войны... — всюду, где требовалось защищать завоевания социализма, куда посылала нас Родина. Сбылись вещие слова В. И. Ленина: «Россия способна давать не только одиночек-героев... Россия сможет выдвинуть этих героев сотнями, тысячами». Из нашего крылатого племени более двух с половиной тысяч человек удостоены звания Героя Советского Союза. И Алексей Рязанцев сдержал слово, данное Владимиру Ильичу. Он стал летчиком-истребителем, Героем Советского Союза.

Да разве один Рязанцев. Нас всех осеняло ленинское знамя.

Я не знаю ни одного случая, чтобы кто-нибудь из летчиков специальных партийных наборов струсил в бою с врагом. Никогда не забыть летчика Николая Архиповича Тимонова из села Козинское Орловской области...

1942 год. Во время боев за Сталинград командир 728 авиационного полка Иван Федорович Осмаков приехал в Харьковское военное училище летчиков, чтобы отобрать из инструкторов пополнение для полка. Рапортов с просьбой зачислить в полк — полный стол. А отобрать надо только двенадцать человек. Осмаков двое суток читал рапорты, знакомился с личными делами и вызывал понравившихся кандидатов на беседу. Наконец работу закончил, и уставший, вышел из кабинета походить по гарнизону. День стоял ясный, народу никого: все на аэродроме. Проходя через ручеек, по берегу которого росли фруктовые деревья, Осмаков увидел парня, сидящего на земле и прижавшегося спиной к яблоне. Парень — в летном комбинезоне: в правой руке, безвольно упавшей на землю, плотно зажат шлем. Русые волосы с опущенной головы упали на лоб, закрыли глаза, но не трудно было разглядеть, как по щекам ручьем текли слезы. Осмаков безошибочно определил, что это летчик-инструктор.

— Что случилось, товарищ летчик? — спросил он. Тот от неожиданности растерялся, но вскочил, смахнул с лица слезы и несколько секунд недоуменно смотрел на подполковника, свалившегося словно с неба. Потом собрался с духом и рассказал, что его не пускают на фронт:

— Рапорт не приняли и категорически запретили лично обратиться к вам.

Осмакову понравился этот худощавый, светлый и гордый парень. Он взял его на фронт. Воевал Тимонов исключительно храбро и грамотно.

Шла битва за Днепр. Четверкой мы вылетели на прикрытие переправы. На подходе к реке путь нам преградили фашистские истребители, связали боем. А в этот момент к переправе подходила группа бомбардировщиков противника. Как не дать разрушить переправу? Как оторваться от вражеских истребителей? Выход один: троим поставить себя под удар, отвлекая противника, а четвертому в этот момент вырваться и

ударить по бомбардировщикам. Кого послать? Кто расчетливо и без колебаний выполнит такую задачу? Тимонов! И он один разбил бомбардировщиков, не допустил их до переправы. Спас, может быть, тысячи людей, но и сам был сбит.

Из трудных боев мы часто выходили победителями, не потеряв ни одного своего летчика. Иной раз наши соколы выдерживали такое напряжение, какого, казалось бы, не способен перенести человеческий организм.

В 1944 году под Станиславом фашисты более чем шестьюдесятью бомбардировщиками под прикрытием десятки лучших своих асов пытались нанести удар по наземным войскам.

Наша шестерка истребителей сорвала замысел врага. Бой был трудным и затяжным, но мы все возвратились домой. Когда сели, то по аэродрому разнесся слух: тяжело ранен Сергей Лазарев.

Выскакиваю из самолета и бегу к Сергею. Откинув голову к бронеспинке, он с закрытыми глазами неподвижно сидит в кабине. Лицо смертельно бледное и на подбородке зловеще вьются красные полоски. Кровь изо рта? Прыгаю на крыло. Ранения не вижу. Но кровь. Тормошу за плечи. Он стонет и открывает глаза.

— Что с тобой?

Окровавленные губы разомкнулись:

— Спина...

С трудом извлекли из кабины большое, обмякшее тело товарища и положили на землю. Оказалось — виной всему перегрузки, которые он создавал в полете. Они так «стиснули» его, что без посторонней помощи Сергей не мог разогнуться. Кто-то предложил сделать массаж спины. Сергей стонал, охал, но «операция» удалась. Человека поставили на ноги.

— Вот авиационные эскулапы, — заговорил оживший летчик, вращательными движениями поясницы проверяя нашу работу. — Я думал, вы окончательно сломаете мне хребет.

Но наши тревоги за товарища на этом не кончились. Молодая, тонкая кожа на его обгоревшем в прошлом году лице не выдержала и в нескольких местах потрескалась. Также, очевидно, не выдержали кровеносные сосудики в глазах, отчего оба глазных яблока покраснели и на них едва можно было разглядеть радужные оболочки и зрачки.

— Видишь ли что-нибудь? — с беспокойством спросил подоспевший полковой врач Иван Волков.

— А как же, вижу, только в розовом свете.

— Все должно пройти, — заверил Волков, только придется с недельку не летать.

Лазарев расправил свои могучие сутуловатые плечи и резко повернулся к врачу:

— Сегодня отдохну, а завтра снова полечу. Спасибо самолету, оказался крепче меня.

— Не совсем, — возразил подошедший старший техник эскадрильи Василий Пронин и попросил взглянуть на самолет Лазарева.

На правом крыле его машины почти все покрытие отстало и вздулось. Каждый подумал, что летчик родился в рубашке: крыло могло рассыпаться. Старший техник сообщил, что у Алексея Коваленко с самолетом также плохо — деформировалось хвостовое оперение.

— А я тут при чем? — как бы оправдываясь, пробасил Коваленко. — Это завод виноват: нужно покрепче делать рули.

— Да тебя никто не обвиняет, — засмеялся Пронин. — Вы с Лазаревым перемахнули расчетный предел перегрузки машины. На вас давило, наверное, тонны полторы. Как только выдержали!?

Все понимали, что в обычных условиях навали на любого летчика полтонны — не выдержит. Но в воздушном бою свои законы: он не укладывается в заранее определенные рамки; в нем приходится решать задачи со множеством неизвестных. Но решают их — опыт, знания и душевная сила человека. Душевную силу нашим летчикам придавала великая цель — борьба за свободу и независимость нашей Родины, за ленинские идеи коммунизма. Без победы над фашизмом для нас не могло быть и жизни. Коммунистическая партия вооружила нас могучим идейным оружием. А народ, вооруженный ленинским учением — непобедим.

Никак не могут, да и не хотят понять этого буржуазные историки, до сих пор ломающие головы над причинами наших побед. Однако немало теперь и таких «теоретиков» империализма, которые отчетливо понимают, что главная сила советских людей — это глубокая идейная убежденность, непоколебимая вера в торжество ленинизма. Поэтому они из кожи лезут вон, чтобы подорвать веру народов в ленинизм, доказать, что учение Маркса и Ленина устарело, что капитализм, мол, теперь давно уже не тот, каким он был в девятнадцатом, начале двадцатого века. Наши классовые противники прилагают особые усилия, чтобы повлиять на умы молодежи. Они тщатся доказать, что советские молодые люди теперь якобы уже не такие идейно убежденные, какими были их сверстники в двадцатых-сороковых годах.

Это клевета на нашу молодежь. В последние годы мне довелось побывать на Дальнем Востоке и на западных границах, на Крайнем Севере и на Юге нашей Родины. И везде



Над переправой.

Фото Е. Удовиченко.

советские юноши, одетые в военную форму, вооруженные идеями Ленина, оснащенные передовой современной боевой техникой, находятся в постоянной готовности к защите Родины.

Следует сказать, что сейчас молодые люди стали куда более образованными и культурными, более развитыми физически и морально. И если нам снова придется взяться за оружие, то советская молодежь под руководством Коммунистической партии с честью выполнит свой воинский долг.

Ленин живет в сегодняшних делах советского народа. Нас осеняет великое ленинское знамя; и все поколения наших людей готовы отдать все силы, знания, умение, а если потребуется и жизнь, за дело защиты Родины, за счастье народа, за торжество коммунизма!

Генерал-майор авиации А. ВОРОЖЕЙКИН,
дважды Герой Советского Союза



МЫ СЛУЖИМ В ЛЕНИНСКОМ ПОЛКУ

В комнате боевой славы собрались молодые офицеры. Ветеран полка подполковник И. С. Курпас, военный штурман 1-го класса, начинает рассказ:

— Всякая революция, — говорил Владимир Ильич, — лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться... Эти слова вождя запечатлены в сознании каждого советского человека и особенно воинов, стоящих на страже завоеваний Октября. Все, что делали и делают наши Вооруженные Силы в целом, каждая часть и каждый воин в отдельности, направлено на защиту социалистического Отечества.

В суровом 1918 году по личному указанию Ленина было создано несколько авиагрупп и отдельных отрядов, в том числе 24-й, 35-й, и 49-й, на базе которых в 1921 году сформировалась 1-я разведывательная эскадрилья, а позже — нынешний авиационный полк имени Ленина...

Офицер переходит от стенда к стенду, и картина истории части развертывается перед молодыми авиаторами. Красвоенлеты участвовали в разгроме Колчака, Деникина, Юденича, Врангеля, белополяков, банд Махно и Петлюры. Летали на изношенных, залатанных техниками самолетах. Вместо бензина — «адская» смесь. Но советские военлеты мужественно преодолевали все трудности, отважно били врага, выполняя свой долг перед Родиной. Один только 24-й отряд за три фронтовых года совершил 643 боевых вылета, налетал 978 часов, сбросил на врага 27 тонн бомб. За выдающиеся заслуги перед Родиной в годы гражданской войны, многие герои-летчики были удостоены высшей правительственной награды — ордена Красного Знамени. В 1921 году один из отрядов разведэскадрильи улетел на Туркестанский фронт для ликвидации банд Энвер-паши. Задание правительства было с честью выполнено.

Самая знаменательная дата в истории части — 9 марта 1924 года. В этот день Реввоенсовет республики приказом № 367 присвоил эскадрилье имя В. И. Ленина.

Шли годы. Страна набирала силы, укрепляла армию, флот. Изо дня в день росло могущество советской авиации. Новые высоты брала и эскадрилья имени Ленина. В 1926 году она перелетела на Дальний Восток, и с тех пор авиаторы-ленинцы стоят на страже дальневосточных рубежей нашей Родины, в постоянной готовности выполнить любое ее задание.

В феврале 1934 года радио разнесло по стране тревожную весть о гибели парохода «Челюскин». Вместе с другими его экипаж спасала и группа авиаторов-ленинцев. Ее возглавил Н. П. Каманин. 16 апреля 1934 года вышло постановление ЦИК СССР об установлении звания Героя Советского Союза. И в числе первых Героев — воспитанник части имени Ленина Николай Петрович Каманин, ныне генерал-полковник авиации.

Иван Семенович Курпас подходит к большому, в полстены полотну, на котором изображен подвиг однополчанина старшего лейтенанта А. Е. Боровикова. Это случилось 1 августа, тревожного для дальневосточных границ 1938 года. В боях против японских агрессоров, развернувшихся у озера Хасан, участвовали и летчики-ленинцы. В одной из воздушных схваток самолет Боровикова был подбит, летчик воспользовался парашютом, но приземлился на чужой территории. Самураям не удалось пленить его, герой отважно сражался и последнюю пулю направил себе в сердце. Патриот Андрей Евстигнеевич Боровиков до конца выполнил долг перед Родиной, проявив исключительную стойкость и величие духа. Посмертно ему присвоено звание Героя Советского Союза. Героизм и отвагу проявили авиаторы-ленинцы в боях с немецко-фашистскими захватчиками и войсками империалистической Японии.

— И в мирные дни, — говорит подполковник Курпас, — наша часть живет настоящей боевой жизнью. Достаточно взглянуть на карту маршрутов, чтобы убедиться в этом...

Куда только ни летали авиаторы-ленинцы! И это не основная их работа, это — наряду с выполнением задач учебно-боевой подготовки.

Взять хотя бы один из последних полетов.

...Облака остались внизу. Непроницаемые, ровные, они холодно отражали солнечный свет. Вертолеты развернулись на северный курс и скоро должны были выйти в район безоблачной погоды. Так, по крайней мере, предсказывал метеоролог. И в самом деле, десятибалльную облачность на ожидаемом рубеже будто обрезало. Но недолгим был визуальный полет: землю укрыл туман.

— Что будем делать, Иван Андреевич? — спросил летчик у штурмана. Спросил так — для порядка: знал наперед, что первоклассный специалист капитан Егоров ответит так же, как думает сам командир — идти вперед!

Накануне экипажи капитанов Евгения Крайнюка и Владимира Шогина вызвал к себе командир полка и поставил задачу: по просьбе горняков забросить в дальний поселок электростанцию. Район — высокогорный. Тайга непроходимая. Лишь зимой на тракторе и можно туда добраться. А сейчас — только по воздуху.

...Серой пелене тумана вроде и нет конца. Но вот мелькнула прогалина, другая. Яркие лучи солнца, точно ножницы, режут на лоскуты туман.

— Под нами речка, командир! Идем точно, — кричит штурман.

Крайнюк сбрасывает «шаг-газ», большая винтокрылая машина ухает словно в прорубь. Маневр ведущего повторяет и Шогин.

Ноша тяжела: дизели, генератор, панель управления. Перед взлетом, проверяя размещение и крепление грузов, капитан Крайнюк провел ладонью по крутым, холодным бокам динамомашины. И в памяти неожиданно всплыло далекое, извест-

ное Евгению только из истории. Пятьдесят лет назад жители деревни Кашино, воодушевленные ленинским планом электрификации страны, построили электростанцию. На ее открытие приехал В. И. Ленин. Он сказал, что пуск электрической станции — замечательное дело. Но это только начало. Задача в том, чтобы вся наша республика была залита электрическим светом.

Первая станция была совсем небольшая и построена недалеко от Москвы, подумал Крайнюк. Прошло пятьдесят лет — срок исторически небольшой, чтобы электрифицировать такую страну, как наша, но электричество давно стало основной энергией жизни и быта советского человека. И вот сегодня они, авиаторы-ленинцы, воплощая идеи вождя, на широких винтах своих вертолетов несут в таежные дебри еще одну мощную станцию.

Наконец перевалили хребет. Устремились в ущелье. Отвесные каменные стены слева и справа. Безориентирная, однообразная местность.

— Впереди по курсу вижу желтое пятно! — доложил капитан Егоров. — Это площадка. Ветер попутный. Незначительный.

Чтобы выйти навстречу ветру, надо сделать круг и заходить на посадку через горушку. По крутой траектории, на тяжело груженной машине — буквально падать. А если...

— Садимся с ходу, — решает ведущий.

И оба экипажа успешно сажают свои машины на площадку крайне ограниченных размеров, вокруг которой дремучий лес, темные глыбы сопок. И начальник горняков трясет им руки: «Хлопцы, понимаете, какое великое дело вы для нас сделали!»

— Не перечесть всех ответственных заданий, которые поручались воинам части, — подчеркивает Иван Семенович. — Тут и перевозка важных грузов, и помощь строителям нефтепровода, топографам и геологам, местному населению при стихийных бедствиях. За мужество и отвагу, проявленные при выполнении заданий, более 20 авиаторов награждены боевыми орденами и медалями, а полк за большие заслуги в боях по защите Советской Родины, за успехи в боевой и политической подготовке к 50-летнему юбилею Вооруженных Сил награжден орденом Красного Знамени.

— Но мы понимали, — говорит подполковник, — что достигнутое — не предел. И когда было опубликовано Постановление ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина», взвесив свои возможности, взяли повышенные обязательства, обратились к воинам Советской армии и Военно-морского флота с призывом развернуть Всеармейское социалистическое соревнование за достойную встречу юбилея вождя под девизом «Заветам Ленина верны!».

Ленин... Здесь, в комнате боевой славы, все напоминает о нем — документы, фотографии, макеты, стенды. Здесь же и портреты людей, воплощавших заветы Ленина. И кажется молодым лейтенантам, что эти люди и сейчас рядом, в боевом строю. Красноармейцы Е. Турчанинов, А. Поляков, В. Сипачев, удостоенные ордена Красного Знамени.

Коммунисты всегда шли ведущими, и сегодня они впереди. Они создают тот душевный настрой, ту моральную обстановку, которые мобилизуют людей на достижение наивысшей боеспособности, на целеустремленное изучение ленинского теоретического наследия, на повышение своей идейно-политической закалки... Учиться, жить и работать по-ленински — вот девиз каждого солдата, сержанта и офицера нашей части.

В последний этап юбилейного социалистического соревнования авиаторы-ленинцы вступили с твердой уверенностью, что намеченные рубежи к 22 апреля будут взяты. Об этом свидетельствуют итоги минувшего года. Все летно-тактические учения выполнены с высокой оценкой. Более двух третей от общего числа воинов завоевали право носить звание отличника боевой и политической подготовки. Свыше сорока процентов машин получили наименование «отличный вертолет». А те из них, на которых бортовыми техниками офицеры Бала, Вронский, Шулешко, Попович, Землянов, Свидченко, Дмитриев, получили это наименование третий раз подряд. Каждый второй механик может теперь заменить в работе по обслуживанию вертолета бортового техника. Этому способствует высокая классная квалификация личного состава.

— Основа наших успехов, — продолжает Иван Семенович, — в том, что каждый летчик, штурман, авиационный специалист проникся чувством личной ответственности за выполнение социалистических обязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Велика мера этой ответственности.

И подполковник рассказывает об успехах одной эскадрильи. А ведь не так давно, год назад, инженерно-авиационная служба этого подразделения была, что называется, в прорыве. Но коммунист В. Усатенко, возглавивший службу, умело опираясь на актив, коммунистов и комсомольцев, сумел выправить положение. Оно изменилось в корне.

Коммунисты — застрельщики замечательных дел и в других подразделениях. Когда эскадрилья пополнилась молодым летным составом, партийное бюро и коммунисты развернули энергичную работу. Заботясь о поддержании высокой боеспособности подразделения, они внесли немало дельных предложений по сокращению сроков ввода в строй молодежи.

Так была принята на вооружение система дублирования. Она заключалась в следующем. Лейтенанту Кулаженко, назначенному на должность командира вертолета, предстояло пройти программу ночной подготовки в простых погодных условиях. Выполнив «вывозные» полеты в данную смену, на остальное стартовое время летчик подсаживался в экипажи хорошо подготовленных ночников. Стоя на лесенке бортового техника, он «вживался в обстановку», привыкал к ночи. А напарник Кулаженко по экипажу — лейтенант Онуфриенко в это время, но на другом вертолете, летал по маршруту в качестве дублера штурмана. Когда же подошло время тренировочных полетов, экипаж Ивана Кулаженко быстро пошел в гору, вскоре участвовал в летно-тактическом учении эскадрильи ночью...



В комнате боевой славы. Справа И. С. Курпас
Фото А. Аверкина.

Лейтенанты внимательно слушают ветерана и, наверное, мысленно видят себя в кабинах вертолетов на далеких облачных трассах... Коммунист Курпас заканчивает рассказ. Его голос звучит торжественно:

— Вам, для кого заветы Ленина о защите социалистического Отечества являются смыслом жизни и руководством в ратном труде, надо всегда помнить слова вождя: Быть начеку!

Капитан В. МАЛОЛЕТНЕВ

* * *

После того, как материал был набран, редакция получила радостную весть: инициатор юбилейного социалистического соревнования в армии и на флоте Краснознаменный авиационный полк имени В. И. Ленина завоевал звание отличного.



В. И. Ленин в дни Октября.
Рис. П. Васильева.

ПО ЗАДАНИЮ ЛЕНИНА

С тех дней прошли годы, десятилетия, наполненные до краев важнейшими событиями, в том числе подлинно исторического значения. И все эти годы и события не стерли в памяти, не заслонили тех минут, которые мне посчастливилось быть рядом с вождем и учителем трудящихся всего мира, организатором первого в мире социалистического государства Владимиром Ильичем Лениным, а затем выполнять его задания.

Впервые мне довелось слышать Ильича, отвечать на его вопросы в октябре 1917 года. Сразу после успешного штурма Зимнего дворца, в котором вместе с рабочими Питера, революционными матросами и солдатами принимала участие и наша группа авиаторов из запасного воздухоплавательного батальона, мы, трое летчиков, решили пойти в Смольный и доложить о своем желании служить делу Революции.

Для нас, простых тружеников, одевших солдатские шинели, такое решение было само собой разумеющимся. Как и многие другие мои сверстники, я с мальчишеских лет узнал, что такое подневольный труд. Приехав в Москву на заработки, в 1911 году устроился монтером в монтажную контору товарищества «Свет». Здесь в 1912 году познакомился с большевиками. С радостью выполнял любое задание: собирал деньги в фонд только что начавшей выходить газеты «Правда», прятал нелегальную большевистскую литературу, выполнял обязанности связного. В эти годы я впервые услышал о Ленине, о его революционной деятельности, читал его статьи.

Началась империалистическая война. В 1915 году призвали и меня. После службы в пехоте и саперной части попал в Московскую школу авиации. Здесь стал авиамехаником, а затем и учеником-летчиком. В группе успешно закончивших программу был послан для совершенствования летной подготовки во Францию. В сентябре 1917 года возвратился в Петроград. И хотя продолжал оставаться солдатом, получил назначение на должность инструктора в Евпаторийскую школу воздушного боя. Получили назначение и мои товарищи, тоже солдаты-летчики К. Прокопович и П. Ступин. Однако уезжать мы не спешили. В Петрограде всюду проходили митинги и собрания. На заводах и фабриках создавались рабочие отряды. По всему чувствовалось приближение решающих событий. Поэтому мы постарались задержаться в запасном воздухоплавательном батальоне. И, как оказалось, поступили правильно.

На следующий день после взятия Зимнего мы пришли к председателю Петроградского военно-революционного комитета. Николай Ильич Подвойский, выслушав рапорт, извинился, что не может поговорить с нами подробно, так как его вызывают к товарищу Ленину.

— Хорошо, если бы вы пришли завтра и пораньше, часов, этак, в семь или восемь. Можете? Вот и отлично. Кстати, я сообщу о вашем заявлении Владимиру Ильичу. А вы сегодня его можете увидеть. Он будет выступать на II съезде Советов.

Конечно, мы не упустили неожиданно представившейся возможности. В этот день, 26 октября 1917 года * Ленин выступал с докладом о мире, затем с докладом о земле. Зал был набит до предела. Пробраться вперед не удалось. Издалека мы всматривались в лицо Ильича, запоминая каждую его черточку. А на следующий день произошло то, о чем мы, простые солдаты-летчики, могли только мечтать. Нас принял Владимир Ильич.

...В комнату, где за столом, склонившись над бумагами, сидел Ленин, нас ввел Подвойский.

— Владимир Ильич, — осторожно произнес он, — это летчики, о которых я вам вчера говорил.

Ленин поднял голову, посмотрел на нас и тепло сказал:

— Проходите, рассаживайтесь. Вот сюда, пожалуйста. Товарищ Подвойский говорил мне, что ваш приход для него был неожиданным. Это как сказать... Вы обязательно пришли бы, и очень хорошо, что вы это сделали сегодня, а не завтра, послезавтра, через неделю. Кто же из вас товарищ Очкин? Вы? Нет?! Ну вот видите, ошибся! — Ленин, которому Подвойский, видимо, рассказал о каждом из нас, весело рассмеялся. — А еще говорят, что я отменный физиономист!

Владимир Ильич начал расспрашивать меня о Франции.

— ...Понравилась? Где довелось побывать? Да, да, Гавр, Лион, Париж. А в Лонжюмо не бывали? Жаль, прелестное сельское местечко! Красивая страна Франция, не так ли? А какой замечательный народ — талантливый и трудолюбивый, оптимистичный и остроумный. А какие богатейшие революционные традиции!..

Еще раз внимательно взглянув на нас, Владимир Ильич коротко познакомил с положением в некоторых авиационных частях, расположенных в Петрограде и дал задание: взять под контроль Комендантский и Корпусной аэродромы и обеспечить, чтобы с них ни один самолет не поднялся в воздух без разрешения Военно-революционного комитета. Такая мера была необходима потому, что солдатские комитеты этих аэ-

* Все даты даются по старому стилю.

родромов находились под влиянием эсеров, и пока не заявили о готовности безоговорочно выполнять распоряжения органов революционной власти. Ленин посоветовал нам, если встретим противодействие, созвать собрание личного состава аэродромов и на них добиться избрания в солдатские комитеты преданных революции людей.

— Желаю успеха, товарищи. — Ленин пожал нам руки. — И не забудьте — ни одного аэроплана в воздухе без нашего ведома, ни одного!

Нам дали машины, и мы отправились выполнять задание Ильича. К счастью большинство членов солдатских комитетов аэродромов уже поняли ошибочность занятой ими позиции. После нашей беседы они сразу же объявили о своей поддержке Советской власти и обязались безоговорочно выполнять все распоряжения и приказы Военно-революционного комитета. Об этом мы с радостью доложили Подвойскому.

После выполнения первого задания нас троих снова вызвали в Смольный, и мы опять попали на прием к Ленину. Владимир Ильич спросил, как мы, имеющие назначение на периферию, устроились в городе, где питаемся. Мы доложили, что все трое состоим на временном довольствии в запасном воздухоплавательном батальоне.

— Так вы же бываете там далеко не каждый день? Не дело, не дело. Сейчас исправим.

Ленин снял телефонную трубку и вызвал Подвойского.

— Николай Ильич? Что же вы, батенька, не позаботились о своих подопечных? Да, да.. Вот и отлично! Теперь все будет в порядке.

Потом, обратившись ко мне, Владимир Ильич сказал:

— Василий Иванович? Я не ошибся? А что самолет, на котором вы теперь летаете, может садиться только на аэродроме или, скажем, на лужайке или на поляне тоже?

Я ответил, что у «фармана» разбег и пробег небольшой и можно произвести посадку даже на лужайке.

— Дело в том, — продолжал Владимир Ильич, — что у нас второй день нет связи со штабом Северного фронта. Что если, например, вы слетаете в Псков и поможете восстановить связь? Это очень нужно, нужно революции.

Тут же Ленин предупредил, что обстановка в Пскове неизвестна и рекомендовал действовать осторожно, обязательно взять с собой оружие.

Полет для установления связи с Северным фронтом поручили мне. В военном отделе Петроградского Совета мне 29 октября 1917 года выдали удостоверение за номером 1609, в котором говорилось: «Сим удостоверяется, что летчик тов. Очкин послан Военно-революционным комитетом для связи с действующей армией». Спрятав удостоверение в краги, — благо у них двойная кожа, — я помчался на аэродром. Вскоре мой старенький «фарман» был в воздухе.

От Петрограда до Пскова по прямой менее 300 километров. Для современных самолетов это пустяковое расстояние. Но на «фармане» пришлось лететь около трех часов. Было время все обдумать. На посадку повел «фарман» спокойно. Встретили недоверчиво. Вскоре подошли члены солдатского комитета. По их вопросам понял, что настроение у них подходящее, и решил действовать в лоб. Сказал, что прилетел от Ленина. Это сразу создало атмосферу доверия. Не отходя от самолета, попросил члена комитета выяснить в штабе фронта, почему прервана связь с Петроградом.

— Это мы тебе зараз узнаем, — пообещал обрадованный председатель аэродромного комитета. И действительно, уже через несколько минут состоялся разговор со штабом фронта. Выяснилось, что связь с Петроградом была установлена еще час назад.

Возвратившись в Петроград, я узнал, что Прокоповича, Ступина и меня прикомандировали к Военно-революционному комитету. Вскоре получили задание: вылететь на бомбежку наступающих на Петроград войск Керенского и Краснова. Ступин и Прокопович летали на Пулково, я — на Царское Село и Гатчину. Погода все ухудшалась: с Финского залива тянула низкая облачность, шел дождь со снегом. В таких условиях о прицельном бомбометании не могло быть и речи. Боялись, что можно попасть по своим. Полеты пришлось прекратить. Обидно сидеть на аэродроме без дела, когда красногвардейцы ведут жестокие бои с наседающим врагом. Придумать же мы ничего не могли. И в это время Н. И. Подвойский передал мне, что Владимир Ильич считает полеты необходимыми, даже если самолеты поднимутся без бомб... Шум моторов будет ободрять красногвардейцев. А это очень важно. Им важно знать, что у нас есть своя, красная авиация.

Это задание Ленина, конечно, было выполнено. Летчики поднимали в воздух свои машины даже в очень плохую погоду.

Чтобы защитить завоевания Великого Октября от сил контрреволюции, партия большевиков, лично В. И. Ленин уделили огромное внимание созданию революционных вооруженных сил. Одновременно с организацией и укреплением сухопутной армии начали формироваться авиационные отряды. Нужны были знающие работники. Между тем далеко не все летчики и авиаспециалисты сразу встали на сторону Советской власти. Многие колебались. И вот в этот-то период мне, выполнявшему в часы, свободные от полетов, некоторые поручения Военно-революционного комитета, связанные с формированием авиаотрядов, довелось присутствовать на одном совещании. Оно состоялось во второй половине ноября 1917 года. Среди других стоял вопрос и о привлечении военных специалистов, в частности, членов всероссийского авиасовета, на сторону революции. Некоторые из присутствующих резко высказались против, так как, мол, большинство авиаспецов — представители привилегированных классов.

На совещании выступил Владимир Ильич. Он разъяснил, что в таком коллективе, как авиасовет, безусловно, есть люди — настоящие патриоты, которые будут честно работать на революцию.

— Я не верю, положительно не верю, — говорил Ленин, что среди авиаторов, этой современной военной интеллигенции, нет прогрессивно настроенных и здравомыслящих людей... Что скажете вы, товарищ Очкин?

— Думаю, Владимир Ильич, что есть стоящие люди и в авиационном совете, — ответил я и назвал несколько фамилий специалистов, на которых можно было положиться.

— Ну вот видите, товарищи, — заключил Владимир Ильич. — Больше терпимости к специалистам, нам надо учиться у них, перетаскивать на нашу сторону.

Мне не раз довелось на практике убедиться, насколько прозорливы были слова Ильича о том, что среди авиаторов не мало здравомыслящих людей. Вскоре после совещания в комнате в Смольном, где я тогда начал работать, раздался телефонный звонок. Н. И. Подвойский спросил:

— Сохранилось ли у вас назначение в Евпаторию инструктором?

— Да, сохранилось.

— Это хорошо. Идите сейчас же к Ленину, я тоже иду к нему.

Разговор был непродолжительным. Владимир Ильич сказал, что Центральный Комитет партии посылает товарищей на периферию, где еще нет Советской власти, где в солдатских советах верховодят меньшевики и эсеры, и надо сделать эти советы большевистскими.

— По нашим сведениям, в Евпатории скопилось много офицеров. Основной костяк находится в школе летчиков-наблюдателей. Как видите, все люди вашей специальности. Мы решили послать туда человека, который мог бы проводить там нашу линию. Как вы понимаете, в таких условиях первостепенное значение приобретает реноме человека, возможность его легального положения. Именно поэтому мы решили обратиться к вам с предложением осуществить это архиважное и архиопасное задание. Подумайте и скажите о вашем решении.



Василий Иванович Очкин у своего самолета. Снимок 1917 г.

С ЛЕНИНЫМ В СЕРДЦЕ

Ленин... Это имя знают все. Оно прочно, навеки вошло в сознание людей, в нашу жизнь, дела, потому что образ вождя, его работа и труды неразрывно спаяны с каждым днем, с каждым нашим шагом.

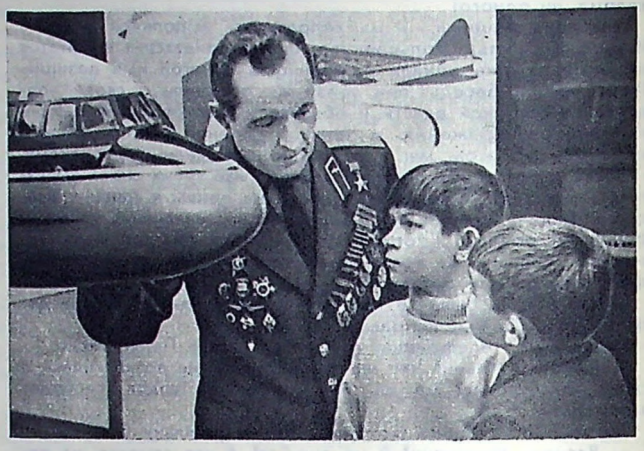
Мне было семь лет в момент решительных и невиданных в истории революционных изменений. Я еще не умел читать, но о человеке, давшем людям землю, свет, счастье, я уже знал. Из дома в дом шла молва о Ленине. По тому, как произносили это имя наши отцы и старшие братья, мы понимали что они говорят о дорогом, близком и великом человеке.

...1923 год. Мы, ученики Драбовской семилетней школы, готовимся к празднованию шестой годовщины Октября: привели в порядок классы, школьный двор, сад, еще и еще раз прорепетировали программу художественной самодеятельности. На вечере выступали с рассказами о Ленине коммунисты, комсомольцы, учителя.

В эти дни пионеры нашей школы написали письмо Владимиру Ильичу Ленину. В нем мы поклялись вождю хорошо учиться, самоотверженно трудиться и множить великие завоевания Октября.

Будучи в 1969 году в Киеве в филиале Центрального музея В. И. Ленина, я увидел копию этого письма. Вспоминаю ребят, с кем вместе писали его. И я рад, что бывшие пионеры Драбовской школы Люба Лысак, Гриша и Вася Овчаренко, Оксана Романюк, Семен Дротянко, Саша Пынич, Ульяна Фесай и другие с честью выполнили эту клятву. Как и сорок семь лет назад они отдают все знания, опыт, силы строительству коммунизма в нашей стране. Их труд, подвиги отмечены наградами Родины. Григорий Овчаренко стал инженером, теперь он директор завода, лауреат Государственной премии. Его брат Василий — заслуженный артист Украинской ССР. Семен Дротянко — подполковник.

В детстве я много слышал и читал о героических подвигах красноармейцев и решил поступить в военное училище. Хотелось быть похожим на тех командиров, которые приезжали к нам обучать военному делу молодежь. По путевке комсомола поступил в пехотную школу. Позже окончил Оренбургское летное училище, стал летчиком-наблюдателем. 10 апреля 1934 года совершил первый прыжок с парашютом. С тех пор я полюбил белый купол, ни с чем не сравнимое чувство свободного падения. Мне приходилось испытывать новые системы парашютов, прыгать днем и ночью, из стратосферы. И это я делал не ради личной забавы, я выполнял свой долг перед Родиной. Я учил других и сам учился, кончил Военно-воздушную академию.



В. Романюк с учениками 4-го класса 107 московской школы Женей Журавлевым (в центре) и Володей Труниным в Центральном доме авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе. Фото Э. Гладкова

Советское правительство высоко оценило мой труд, наградив орденами и медалями. Одну из наград вручал мне в Кремле М. И. Калинин. Когда Михаил Иванович поздравлял, меня охватило такое волнение, счастье, что я с трудом выговорил слова: «Служу Советскому Союзу».

Ведь здесь, в Кремле, работал Ленин, ходил по этим залам. Михаил Иванович Калинин был его соратником... И я бесконечно рад, что Советское правительство так высоко оценило труд сына простого рабочего.

Сегодня я снова и снова читаю произведения вождя мирового пролетариата, и образ Ленина раскрывается передо мной во всем огромном историческом значении. Как он все предвидел! Ведь основные принципы нашей жизни, будь это на производстве, в армии или в творческой работе, в отношении человека к обществу, связаны с учением и заветами В. И. Ленина.

В. РОМАНЮК,
Герой Советского Союза, заслуженный мастер спорта, заслуженный тренер СССР

Я сразу же согласился. Сборы были короткими. Довольно быстро добрался до Евпатории и обосновался в школе летнабов в качестве инструктора. Но жить стал не с офицерами в комфортабельных дачах, расположенных в нескольких километрах от школы, а в гарнизоне вместе с солдатами. Офицерам это показалось подозрительным. Но они ничего не могли сказать. Звание-то у меня осталось старое — солдат.

Прошло немного времени, и мне удалось завоевать в гарнизоне определенный вес, повлиять и на работу солдатского совета. Затем на очередном собрании меня официально, как представителя большевиков, избрали в гарнизонный совет. Для большинства офицеров это было неожиданностью. Часть из них перестала даже разговаривать со мной, а некоторые, наоборот, начали обращаться с различными вопросами.

Это было хорошим предвестником перелома. И когда в школе объявили, что состоится собрание офицеров, я решил выступить на нем, хотя понимал, что рискую. Действительно, как только я вошел в зал, многие офицеры заулюлюкали, некоторые даже расстегнули кобуры пистолетов. Это, конечно, была попытка наиболее злобно настроенных взять меня на испуг. Не вышло. Ведь у меня было более действенное оружие — ленинское слово. Я спокойно прошел к трибуне и стал ожидать, пока стихнет шум. Наконец, улучив момент, громко сказал:

— Господа, я прибыл к вам по поручению Ленина!

Шум почти сразу стих. Даже в злобно сверкавших глазах я заметил откровенное любопытство.

— Председатель Совета Народных Комиссаров поручил мне передать вам, что Родина нуждается в опытных кадрах военных специалистов. Ленин верит в то, что те из вас, которые сохранили способность трезво оценивать обстановку, поймут — большевики ведут нашу многострадальную Россию по пути прогресса. От себя могу сказать: уже многие специалисты, в том числе из авиационного совета, сотрудничают с новой революционной властью. И не жалеют об этом!

Аудитория молчала. Больше не раздалось ни одного злобного выкрика. Это свидетельствовало о том, что люди видимо задумались о своей судьбе и о своем месте в развивающихся событиях. После собрания значительно больше офицеров стало заводить беседы при встрече со мной. Позже мне довелось встречать не мало моих евпаторийских собеседников, перешедших на сторону Советской власти. Они честно служили ей.

В начале 1918 года я выехал из Евпатории на съезд авиаторов. Прибыл в Петроград, сразу доложил Ленину о работе, проделанной в Евпатории, и в довольно мрачных тонах об общем положении в Крыму. Выслушав меня, Владимир Ильич мягко сказал:

Горны поют

Ленинские дни... Мы готовились к ним, как к большому празднику. Под звуки горнов и барабанную дробь придем на Красную площадь, к Ленинскому мавзолею. Здесь выстроимся в строгие шеренги. За нами — алый разлив флагов и транспарантов. Девиз торжественного шествия: «Заветам Ленина верны».

Нам не довелось видеть Ленина, но мы знаем его как никого другого. Он вошел в нашу жизнь, в наши сердца с детства, со школьной скамьи. Вступив в пионеры, мы торжественно поклялись быть верными делу Ленина, Коммунистической партии. И на груди у нас галстуки, которые с нашим знаменем цвета одного. Такие галстуки были и у тех, кто стал участником первых сверхдальних перелетов, героями войны.

Мы хотим быть такими, как отцы и старшие товарищи, чтобы наша собственная судьба была связана с судьбой Родины. Мы участвуем во Всесоюзной экспедиции «Заветам Ленина верны»: овладеваем знаниями в школе, помогаем больным и старым, собираем металлолом и растим сады.

Давно закончилась война на нашей земле. Но и сейчас приходим к скромному обелиску поливать цветы, красить ограду. А узнать имя неизвестного солдата, найти его родных, сообщить подробности последнего боя... Пусть мы впишем только одну строку, восстанавливая великую историю войны. Еще одну впишет соседняя пионерская дружина, соседний кружок, клуб юных авиаторов.

Да, нам не приходилось стоять насмерть под Москвой, под Сталинградом, на Курской дуге, не пришлось раненым ползти по мокрой земле, не пришлось ходить по несколько раз в контратаку. Но мы гордимся делами старших и завидуем им, как наши отцы когда-то завидовали героям гражданской войны.

Живем мы в такое счастливое время, когда любая самая смелая мечта сбывается. Занимаясь в клубах юных космонавтов, авиамоделистов, ракетчиков, готовимся к будущему труду и к защите Родины. Сейчас еще трудно сказать, кем станем, когда вырастем. Многие из нас хотят быть строителями, токарями, летчиками, авиационными конструкторами, а может быть — космонавтами. Однако твердо знаем одно: где бы ни пришлось нам жить и работать, будем учиться у старших товарищей — коммунистов, будем стараться быть полезными и нужными своей стране, достойными имени ленинцев.

Игорь ВАСИЛЬЕВ, Виктор МАРИЙКО, Виктор АФАНАСОВ, Николай СОЛОП, Виктор ШАМАЕВ, Борис ТИМИН, Алексей ГУПАЛОВ, Михаил РАТНИКОВ, Сергей ЧЕКАЛИН.

Москва. Городской Дворец пионеров.



Пионерия... Фото Т. Мельника

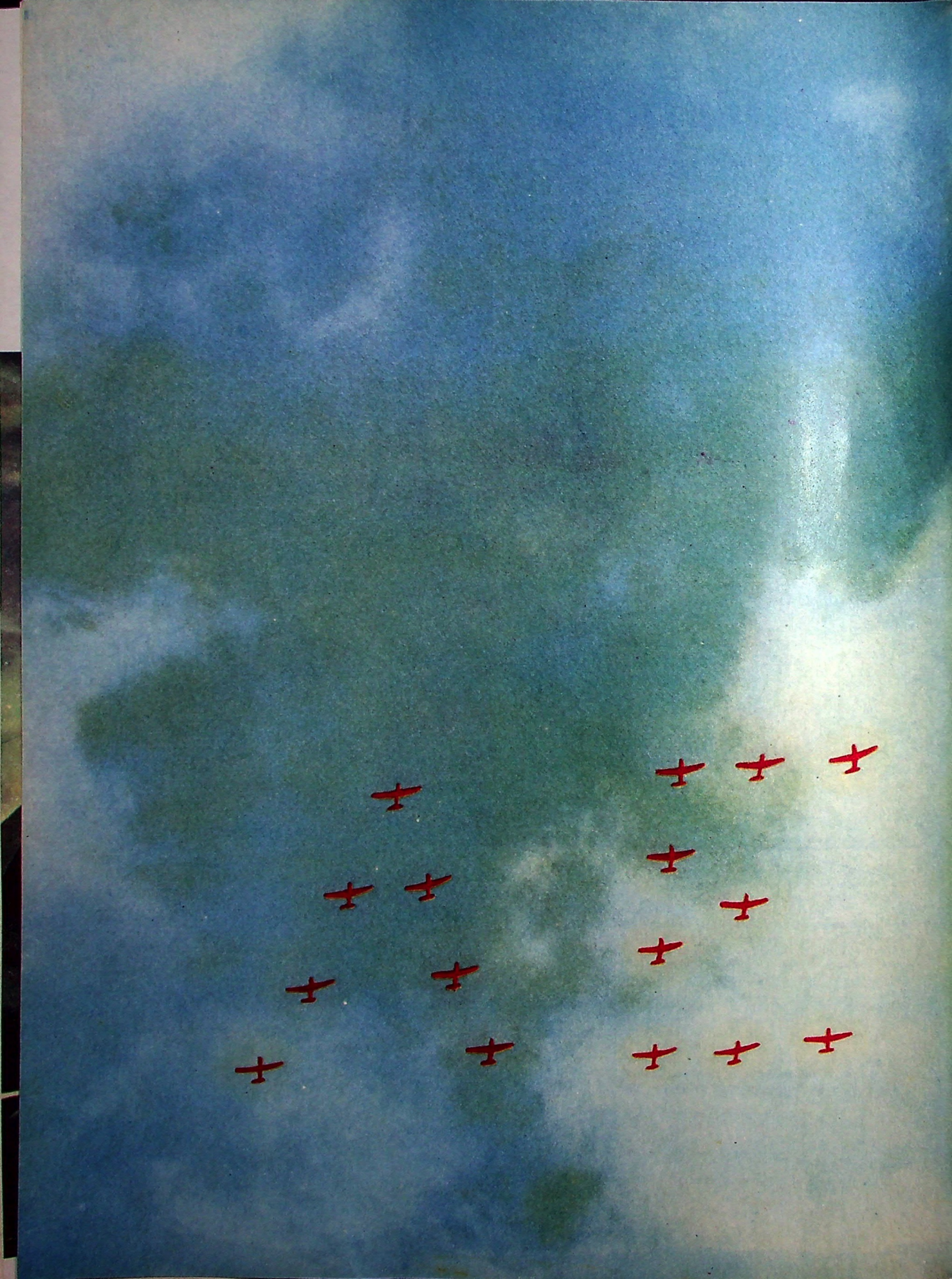
— Вы, товарищ Очкин, идите отдохните, а к утру постарайтесь письменно изложить то, о чем вы рассказали.

Через некоторое время я нелегально снова приехал в Крым. Но по-настоящему поработать пришлось недолго. В мае меня арестовали белогвардейцы, зверски избили и бросили в тюрьму. Просидел там до 20 ноября 1918 года, когда с помощью екатеринославской подпольной организации большевиков удалось бежать и добраться до Москвы. К сожалению, тиф помешал мне лично доложить Ленину о проделанной работе.

Зверские побои, тюрьма, голодовка, а затем болезнь подорвали здоровье. Пришлось с авиацией расстаться. Закончив Московское Высшее техническое училище, стал инженером. В 1957 году ушел на пенсию. Но по мере сил продолжаю работать при Москворецком районном комитете КПСС. Возглавляю совет ветеранов партии. Сейчас собираем воспоминания старых большевиков, встречавшихся с Владимиром Ильичем Лениным.

Ленин... Мне, выполнявшему его личные задания, особенно дорого все, что связано с жизнью и революционной борьбой любимого Ильича, нашего вечно живого вождя и учителя.

В. ОЧКИН,
член коммунистической партии с 1917 года





НАШЕ НЕБО

Коммунистическая партия и Советское правительство многое делают для того, чтобы подрастающее поколение было образованным, всесторонне развитым, физически здоровым, стойким и не боящимся никаких трудностей. Мы на собственном примере чувствуем постоянную заботу о нашей молодежи.

Шли послевоенные годы. Страна, напрягая силы, восстанавливала разрушенное и строила новое. В этих трудных условиях во многих городах страны снова начали открываться аэроклубы, где тысячи юношей и девушек учились летать на планере и самолете, совершали прыжки с парашютом. Был создан аэроклуб и при Московском авиационном институте имени Серго Орджоникидзе.

Аэроклуб стал вторым нашим домом. Студенты рвались туда, они хотели летать, прыгать с парашютом, строить. Я поступила на планерное отделение. К счастью наши инструкторы — Ю. Дятков, Б. Бардыкин, А. Долидзе — оказались большими энтузиастами планерного спорта. Они сумели научить нас не только управлять планером, но и показали нам всю прелесть парящего полета.

Мы учились, учились упорно и вот — первый экзамен. Я сдала зачет на зрелость. Мне доверили выступать на всесоюзных соревнованиях. Это было 15 лет назад. С тех пор приходилось много раз выступать на различных спортивных встречах. Я испытала и радость побед и горечь неудач, но у меня никогда не появлялось мысли уйти из планерного спорта.

Планерный спорт — удивительный спорт. Он сочетает в себе необыкновенно красивое воздушное путешествие и одновременно приобщает к миру техники. Как никакой другой вид спорта, планеризм воспитывает в человеке столь необходимые в наш технический век, качества, как точность расчета, умение прогнозировать и оценивать многие прямые и побочные факторы, выбирать в быстро меняющейся обстановке главные из них для принятия единственно верного решения.

Я не говорю уже о воспитании других полезных качеств, присущих многим видам спорта, как воля, быстрота реакции, целеустремленность, взаимовыручка, коллективизм. И все это на фоне чудесных, необыкновенных путешествий среди облаков над землей, в мире света, воздуха и красоты.

Но мы стремимся в небо не ради одной красоты полета или острых ощущений. Планеристы, летчики и другие авиационные спортсмены, занимаясь в клубах спортом, готовятся к службе в Советской Армии, к защите своего Отечества.

Известно, что, когда началась Великая Отечественная война, тысячи спортсменов-летчиков и планеристов пересели со спортивных машин на боевые самолеты, десантные планеры и успешно громили врага. Сотни воспитанников аэроклубов за мужество и отвагу были удостоены звания Героя Советского Союза.

Советская молодежь следует славным традициям старших поколений. И Родина помогает своим сынам и дочерям обрести крылья.

Я вспоминаю рассказ своего отца о том, как он вместе с товарищами по институту в 1911 году решил совершить лыжный переход из Москвы в Петроград.

Одежда и снаряжение лыжников оказались настолько скудными, что по дороге их приняли за бродяг и задержали.

А нам, их детям, благодаря заботам партии и советского государства, созданы все условия для духовного и физического развития. Например, я и мой муж Евгений закончили институт, стали авиационными инженерами, много лет летаем на планерах и самолетах, получили звание мастеров спорта, Женя защитил кандидатскую диссертацию.

По-разному сложилась жизнь у моих сверстников. После окончания института одни остались в Москве, другие разъехались по многим городам, но все они связаны с авиацией, успешно трудятся на благо нашей Родины. Например, Галя Расторгуева теперь летчик, летает на тяжелых и легких машинах. Володя Терский управляет самой большой машиной в мире — Ан-22, Кир Чернобровкин и Гурген Карапетян тоже летчики, Миша Бекназарянц, Галя Королькова, Нина Кузнецова, Ирина Гурова и многие другие работают над проблемами авиационной техники.

Немало наших бывших аэроклубовцев стали военными летчиками. Они летают на сверхзвуковых самолетах, надежно охраняют мирное небо любимой Родины.

«Учиться коммунизму — таков ленинский наказ комсомольцам, юношам и девушкам — говорится в Тезисах ЦК КПСС к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Трудолюбие, жажда знаний, идейная убежденность, патриотическая самоотверженность и интернационализм — все эти качества советской молодежи — замечательное свидетельство того, что она свято выполняет ленинские заветы, стремится работать и жить так, как учил великий Ленин».

М. АФРИКАНОВА.
мастер спорта международного класса, абсолютная чемпионка СССР



Московские спортсмены-планеристы готовятся к Спартакиаде, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Фото Э. Гладкова

Дыхание ленинской мысли

По залам центральных музеев

Во всей многогранной деятельности Владимира Ильича как вождя партии и главы Советского правительства органически сочеталось политическое и военное руководство. Об этом ярко свидетельствуют многочисленные документы, дорогие всем нам реликвии.

Гигантской сокровищницей ленинских документов ныне стал Центральный музей В. И. Ленина. Здесь собрано до 10 тысяч различных экспонатов. Обширна экспозиция периода гражданской войны. В витринах — копии ленинских рукописей, газетные статьи, относящиеся к этому времени. Привлекает всеобщее внимание декрет о создании Рабоче-Крестьянской Красной Армии, датированный 28 января 1918 года. Он подписан В. И. Лениным. Перед его утверждением Владимир Ильич внес в проект существенные поправки.

Приведем отрывок из воспоминаний члена Реввоенсовета Юго-Западного фронта В. П. Затонского. Он присутствовал на заседании Совета Народных Комиссаров, когда принималось историческое решение.

«Раза два, кажется, декрет о создании Красной Армии обсуждался, но принят не был, так как, по существу, никто не исключая «военки», не знал, как приступить к этому серьезному делу. Смелые и решительные в области вопросов политических и даже экономических, здесь все терялись.

За это дело взялся тогда сам Ильич. Он заявил, что не закроет собрания, пока этот декрет не будет принят, вооружился пером и начал тут же выправлять декрет, вычеркивать целые параграфы, изменяя редакцию, внося существенные изменения.

Наконец, декрет был готов и принят единогласно...»

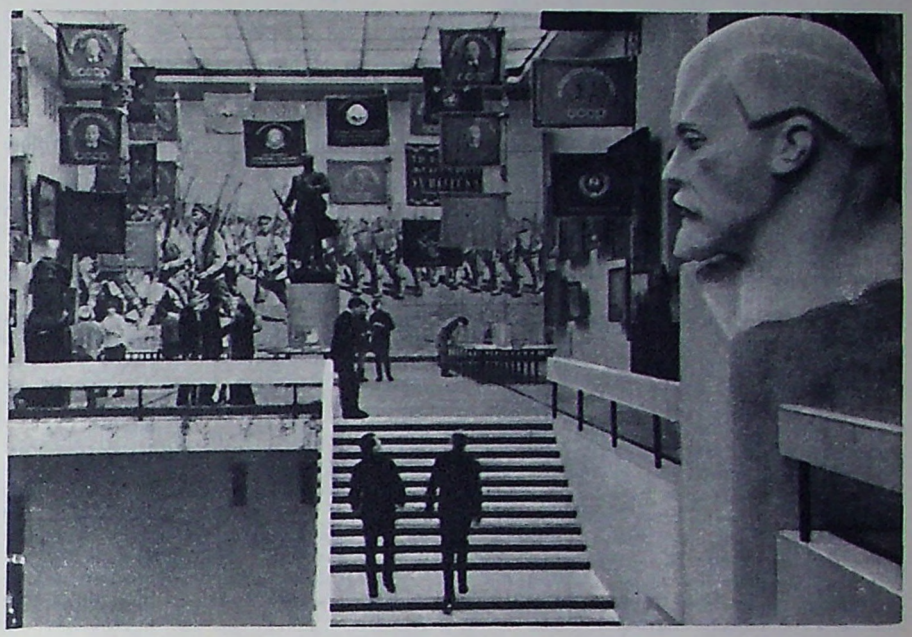
В музее хранится и «Служебная книжка красноармейца», которая предварительно рассматривалась и была утверждена В. И. Лениным и Я. М. Свердловым. В ней напечатаны декреты и распоряжения, относящиеся к Красной Армии, рассказывается о высоком назначении красноармейца, о воинском долге.

Напомним читателям об одном документе, помещенном здесь:

«Протокол № 776
Распределительного заседания малого совета народных комиссаров от 9.XI—21 года

...8. Ввиду особых заслуг изобретателя, специалиста по авиации К. Э. Циолковского в области научной разработки вопросов авиации, назначить К. Э. Циолковскому пожизненную пенсию в размере 500.000 р. в месяц...»

Вместе с другими руководящими деятелями постановление подписано В. И. Лениным.



Юбилейная выставка: «В. И. Ленин и Вооруженные Силы» (Центральный музей Вооруженных Сил СССР)
Фото Б. Антонова

Повседневно занимаясь строительством Красной Армии, В. И. Ленин придавал большое значение авиации. Это, в частности, нашло свое отражение в Центральном музее Вооруженных Сил СССР. На специально созданной выставке, посвященной 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, представлены документальные материалы о первых авиационных отрядах, телеграммы В. И. Ленина командующим фронтами гражданской войны с конкретными советами и указаниями, широко известная записка В. И. Ленина Э. М. Склянскому об использовании аэропланов против конницы.

Людно у стендов с письмами красноармейцев и краснофлотцев, выражающих чувства горячей любви и преданности великому вождю и полководцу. Посетители читают солдатское послание от одного из стрелковых полков Железной Самарской дивизии Владимиру Ильичу с извещением об избрании его почетным красноармейцем. Пристально рассматривают люди служебную книжку, заполненную на имя В. И. Ленина, присланную ему авиаторами второй авиационной эскадрильи.

И как бы перекликаясь с эпохой тех далеких пламенных лет, с витрины смотрит большой фотоснимок, относящийся к нашим дням, запечатлевший строй самолетов, вписавших в небо имя бессмертного вождя социалистической революции.

Много впечатлений оставляет экспозиция в Центральном доме авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе.

В одном из залов всю стену занимает яркое панно, написанное по мотивам картины художника П. Андрианова. На нем изображен В. И. Ленин, наблюдающий вместе с трудящимися в первую годовщину Великого Октября за полетом самолета, разбрасывающего листовки.

Внимание привлекает подписанный Лениным в 1921 году декрет, определивший правила воздушных сообщений. Он относится ко времени, когда возникли первые опытные воздушные линии: Харьков Севастополь, Москва — Тула — Орел — Харьков.

Остается в памяти фотография, показывающая передачу XIII съезду партии представителями Общества Друзей Воздушного Флота (ОДВФ) боевой эскадрильи «Ленин».

Дыханием ленинской мысли овеяно все виденное в московских музеях. И в каждой реликвии, в каждом документе ясно ощущается забота Ильича о советской Отчизне, о ее военном могуществе.

Перед нами книга «Что делать?», подаренная музею В. И. Ленина первым в мире космонавтом Ю. А. Гагариным, с гордостью писавшему о своей принадлежности к ленинской партии.

— Коммунисты первыми побывали в космосе! — восклицает он.

Полвека тому назад Владимир Ильич Ленин сказал: «...Будьте начеку, берегите обороноспособность нашей страны и нашей Красной армии, как зеницу ока...».

И советские люди с полным правом могут ответить:

— Дорогой Владимир Ильич, мы честно выполняем твой великий завет.

Полковник В. СОКОЛОВ

ШАХТЕРСКАЯ ДОБЛЕСТЬ

С именем и деятельностью Ленина связана целая революционная эпоха в жизни человечества. Ленин дал ответы на самые актуальные вопросы, поставленные ходом исторического развития, всесторонне развил теорию социалистической революции и строительства коммунистического общества, вооружил российское, все международное революционное движение научно обоснованной стратегией и тактикой, возглавил борьбу рабочего класса за претворение идеалов социализма в жизнь. Социализм, превращенный Марксом и Энгельсом из утопии в науку и обогащенный Лениным новыми выводами и открытиями, воплотился в социальную практику всемирно-исторических масштабов, стал основной революционной силой нашего времени.

Читая эти строки Тезисов Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, я мысленно представил себе то место, которое занимает Ленин в моей жизни — жизни шахтера, авиационного спортсмена.

Ленин открыл нам светлый путь. Его идеи советский народ под руководством Коммунистической партии воплощает в жизнь. Ленин весь в нас, в наших сердцах, в наших думах, в наших делах. Имя Ленина вошло в жизнь людей моего поколения с самого детства.

...Мой отец работал сварщиком в железнодорожном депо станции Елец. В июне 1941 года ушел на фронт, а спустя две недели погиб под Смоленском. Тогда и мать стала на защиту Родины, пошла работать в авиационную воинскую часть. Двухлетним остался я на руках у бабушки.

Когда наши войска погнали немецко-фашистских захватчиков на запад, освобождая один за другим города и населенные пункты, мать взяла меня к себе в воинскую часть. Продвигаясь вперед, часть побывала в Польше и, наконец, завершила свой путь в Берлине. Там я пошел в школу. Со страниц детских книжек на меня смотрели добрые глаза Ленина. Потом вступил в Ленинскую пионерскую организацию, позже уже в Донецке стал членом Всесоюзного Ленинского коммунистического союза молодежи.

Фашисты оставили на нашей земле неисчислимые разрушения, горе и страдания людей. Своими глазами в детстве я видел развалины, пепелища, слезы людей. Партия призвала советский народ на восстановление разрушенного народного хозяйства. Окончив 8 классов, я пошел работать на шахту «Южная» треста «Рутченковуголь» сначала откатчиком, затем крепильщиком, лесодоставщиком, одновременно продолжал учиться в вечерней школе. После ее окончания поступил в горный техникум, стал горным мастером. Я познал смысл горняцкого труда.

«Уголь, — говорил В. И. Ленин на первом Всероссийском учредительном съезде горнорабочих, — это настоящий хлеб промышленности, без этого хлеба промышленность бездействует...»

Советский Союз — крупнейшая угольная держава мира. На ее долю приходится более половины всех угольных запасов земного шара. И по добыче угля наша страна стоит на первом месте в мире.

Выполняя ленинский завет, коммунистическая партия и советское правительство обращают большое внимание на развитие угольной промышленности, на улучшение жилищных и бытовых условий горняков. Все они живут в благоустроенных домах. У меня семья небольшая — всего три человека. Но и мне коллектив шахты предоставил отдельную двухкомнатную квартиру. Она обставлена добротной мебелью. Жена работает на производстве, сын Олег учится во втором классе.

За годы советской власти шахтер превратился из темного, бесправного, забитого человека, каким он был раньше (об этом я читал в книгах, слышал рассказы старших), в подлинного хозяина производства. Он вправе гордиться тем, что Владимир Ильич назвал рабочих, занятых в угольной промышленности передовым отрядом. Честь рабочего — наша честь, наша шахтерская доблесть. Доброе имя шахтера произносится в нашей стране с уважением, любовью. Шахтер — это звучит гордо!

А как изменился шахтерский труд. Наиболее тяжелые работы в шахтах (зарубка, отбойка, транспортировка угля) полностью механизированы. Лавы оборудуются новыми комплексами машин. Большинство стационарных установок переведено на дистанционное управление.

В область предания уходят топор и деревянные стойки — некогда единственное техническое вооружение крепильщика. Теперь крепильщику, чтобы управиться с передвижной металлической крепью, необходимы познания в области гидравлики, сопротивления материалов. Неузнаваемо изменилась шахта «Южная». Она стала современным социалистическим предприятием.

По достоинству оценили шахтеры проходческий комбайн ПК-9Р, холодильную установку. А каким подспорьем в работе является автоматическая информационная система «Аист». Она позволяет на поверхности определить, как идут дела на участке, где в данный момент находятся угольные комбайны, своевременно и быстро извещать о неполадках.

Отвечая на заботу партии и правительства, горняки стремятся полностью удовлетворить потребности народного хозяйства в угле. Изо дня в день множат они свои усилия, борются за успешное выполнение социалистических обязательств, взятых к ленинскому юбилею. Ширится движение за добычу не менее тысячи тонн угля в сутки из одной лавы.

Шахтеры помнят указание Ленина о том, что только высокая производительность труда является залогом неизбежной полной победы коммунизма.

Наша бригада, возглавляемая молодым коммунистом Владимиром Буераковым, — коммунистическая. Она трудится по принципу: «Один за всех, все за одного».

Широко известна шахтерам Донбасса передовая шахта «Октябрьская». Славится у нас коллектив коммунистического труда Николая Ивановича Гринды. В прошлом году в его бригаду был зачислен наш земляк прославленный летчик-космонавт дважды Герой Советского Союза Георгий Тимофеевич Береговой.

Много на шахтах молодежи. Шахтеры учатся в техникумах, институтах, занимаются различными видами спорта.

Мне пришелся по душе самолетный спорт. Я воспитывался в кругу летчиков. Авиация стала детской мечтой, а потом и мечтой юности. Когда мы прибыли в Донецк, поселились рядом с аэроклубным аэродромом. Попытался пойти в Харьковское высшее авиационное училище летчиков, да не прошел по конкурсу: помешали две тройки в аттестате — нелегко было работать на шахте и учиться в вечерней школе. Закончивая горный техникум, поступил в аэроклуб, научился летать на спортивном самолете, стал участвовать в соревнованиях.

Мои товарищи-шахтеры шутили: «Выдавай, Виктор, на-гора больше медалей». Счет медалям уже открыт. Не раз побеждал на республиканских соревнованиях, а в прошлом году на всесоюзном старте стал серебряным призером в общем зачете и по упражнениям.

Преуспевают в аэроклубе и мои товарищи: машинист тепловоза Виктор Милютин, проходчик шахты Алексей Кожан, шофер Валентин Ищенко, рабочий шахты Михаил Владыкин, слесарь парашютист Анатолий Букало и многие другие. Родина, партия дали нам крылья! Мог ли шахтер об этом мечтать в прошлом?

Наши сердца и мысли — с партией Ленина. Являясь ее членом, я стараюсь как можно больше принести пользы Родине и куда бы меня партия ни послала — всюду оправдаю ее доверие. Жить и бороться по-ленински — значит отдавать все силы, знания, энергию самому гуманному и справедливому делу на Земле — борьбе за победу коммунистических идеалов, за лучшее будущее человечества.

В. САМОЙЛОВ,
мастер спорта

Донецк



СВЕРЯЕМ ДЕЛА ПО ИЛЬИЧУ

Перед каждым поколением молодежи время выдвигало свои исторические задачи. Под руководством Коммунистической партии комсомольцы шли в первых рядах борцов за торжество социалистической революции, штурмовали твердыни Перекопа, громили банды Колчака и Деникина, строили Магнитку и Турксиб, героически сражались на фронтах Великой Отечественной войны. Теперь молодые строители коммунизма возводят новые города, заводы, электростанции.

Путь Воронежской городской комсомольской организации неразрывно связан с героической историей Ленинского комсомола. С Союза рабочей молодежи, в рядах которого насчитывалось около 800 юношей и девушек, комсомольская организация выросла в стодвадцатитысячную, массовую коммунистическую организацию молодежи, которой по плечу любые свершения. Сегодня каждый шестой житель Воронежа носит на груди комсомольский значок. Каждый пятый рабочий и инженер заводов и фабрик — комсомолец. Каждый третий строитель — член ВЛКСМ. Это значит, что каждый пятый телевизор, кран, экскаватор, каждый третий дом построен руками комсомольцев.

Владимир Ильич Ленин учил: «Быть членами Союза молодежи значит вести дело так, чтобы отдавать свою работу, свои силы на общее дело. Вот в этом состоит коммунистическое воспитание. Только в такой работе превращается молодой человек или девушка в настоящего коммуниста. Только в том случае, если они этой работой сумеют достигнуть практических успехов, они становятся коммунистами».

Молодежь Воронежа, как и молодежь всей страны, упорным трудом на заводах, предприятиях, стройках умножает общественное богатство Родины, проявляет неустанную заботу об укреплении ее оборонного могущества.

В первичных комсомольских организациях города развернуто широкое социалистическое соревнование в честь Ленинского юбилея. Комитеты комсомола авиационного завода, радиодеталей, электромеханического, «Электросигнала» соревнуются за право присвоения звания «Комсомольская организация — победитель социалистического соревнования в честь 100-летия Ильича». Индивидуальным соревнованием охвачено 42 тысячи комсомольцев; в движении за коммунистический труд участвует 27 тысяч комсомольцев, 24 тысячи уже носят это почетное звание. Поддержав почин московской ткачихи Иванниковой, 7200 комсомольцев города 22 апреля 1970 года будут работать на сэкономленном сырье.

Молодежь энергично борется за досрочное выполнение пятилетки. В настоящее время 3500 молодых рабочих уже выполнили пятилетнее задание и трудятся в счет 1971 года. Среди них Галина Морозова — сборщица завода радиодеталей, Лев Чижов — машинист локомотивного депо, Анатолий Рябенко — формовщик завода горнообогатительного оборудования Вячеслав Федотов — столяр-модельщик завода им. Дзержинского.

С высоким трудовым энтузиазмом проходят конкурсы мастеров в комсомольских организациях шинного, авиационного, им. Коминтерна, станкостроительного заводов, стройтрестов № 2 и № 4. Среди победителей Виталий Марковский — лучший сборщик шин страны, Юрий Чамара — токарь, Вячеслав Торопцев — фрезеровщик. Николай Иродов уже дважды завоевал звание лучшего вальцовщика страны.

Следует отметить большой труд воронежских студентов в строительстве школ, клубов, хозяйственных построек, электрификации и радиофикации. Лучшими отрядами признаны «Горизонт» — лесотехнического института (командир В. Туголуков), «Огонек» — технологического института (комиссар В. Аксютин). Отлично поработали на радиофикации нашей области и Дагестана студенты политехнического института. Им присуждено первое место в социалистическом соревновании по Министерству энергетики и электрификации СССР.

На снимке — показательные выступления спортсменов-парашютистов смотрят тысячи жителей Воронежа.
Фото А. Костина

Ленин учил, что построить экономическую базу коммунизма возможно лишь на высокой научной и технической основе. Воронеж — один из крупных центров науки. В Воронежском государственном университете, медицинском институте и десятках других учебных заведений занимается более 55 тысяч студентов.

Воронежцы свято выполняют призыв Ленина учиться, учиться и еще раз учиться, чтобы глубже овладеть марксистско-ленинским мировоззрением, изучить идейное наследие великих учителей, практически строить коммунизм.

Наша молодежь должна быть не только всесторонне образованной, но и закаленной, физически крепкой, всегда готовой к защите Родины.

Всесоюзный смотр спортивной и оборонно-массовой работы первичных комсомольских организаций и экзамен комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке, посвященный 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, превратился в массовое движение по вовлечению всей молодежи в систематические занятия спортом, овладению военно-техническими знаниями.

Тесный контакт и дружная совместная работа организаций ДОСААФ с комсомолом, профсоюзами, спортивными обществами помогает успешно готовиться к сдаче экзамена.

В городе построены несколько тиров и других спортивных сооружений. При станкостроительном заводе имени 50-летия Ленинского комсомола работает целый спортивный комплекс, оборудованы классы учебных пунктов. И почти все сделано руками комсомольцев во время субботников, воскресников, трудовых десантов. Проведены заводские, районные и городские соревнования по стрелковому, лыжному, легкой атлетике, гранатометанию, подтягиванию на перекладине, плаванию и другим видам спорта. На заводах и в учебных заведениях работают кружки, где юноши учатся управлять автомашиной или мотоциклом, работать на приемо-передаточной аппаратуре, прыгать с парашютом.

Воронеж — родина советского парашютизма. Здесь в тридцатом году впервые в СССР советские летчики под руководством Леонида Минова совершили групповые прыжки с парашютом. Любовь к белому куполу, самолету, голубым просторам росла с каждым годом. По комсомольским путевкам в аэроклуб города шли сотни юношей и девушек.

С началом Великой Отечественной войны авиационные спортсмены стали в ряды защитников Родины. Парни и девушки с комсомольскими билетами доказали свою верность Ленину, Коммунистической партии, интернациональному долгу, проявили мужество и воинское мастерство. 19 воспитанников Воронежского аэроклуба удостоены высшей награды Родины — звания Героя Советского Союза. Подвиги летчиков Героев Советского Союза Федора Чубкова, сбившего 35 фашистских самолетов, Алексея Прохорова, совершившего 238 боевых вылетов, Василия Костина, Алексея Попова и других — бессмертны. Их жизнь — пример для нас.

И сегодня Воронежский аэроклуб ДОСААФ (начальник В. Долгов) для многих комсомольцев стал родным домом. Работники клуба: мастер спорта, абсолютный чемпион Центральной зоны Вячеслав Астапов, старший инструктор-парашютист Михаил Анненков, Александр Партышный — передают свой опыт молодым парашютистам. Это они сотням юношей и девушек привили любовь к небу:

— Я уже не могу жить без неба, без шелеста раскрывающегося купола, не могу не прыгать, — говорит Коля Роньшин, инструктор студенческого отдела горкома ВЛКСМ.

Работают парашютные кружки в Воронежском государственном университете, медицинском и лесотехническом институтах, на электромеханическом, авиационном и других заводах.

Хорошо идут дела на Воронежском ордена Ленина авиационном заводе. Здесь создана отличная материальная база: построен дворец спорта, стадион, станция юных техников, оборудованы учебные классы. В одном из новых домов дирекция завода выделила помещение для парашютного класса, где занимаются спортсмены-парашютисты. Молодые рабочие: фрезеровщик Владимир Демченко, токарь Наташа Гармонова, секретарь комитета комсомола Дмитрий Федоров, токарь Виктор Тюнин, электромонтер Люда Пархоменко — уже совершили по 15—25 прыжков, им присвоен III спортивный разряд.

Воспитывать молодых рабочих на революционных боевых и трудовых традициях советского народа — цель комсомола завода. Под руководством партийной организации, комитет ВЛКСМ и первичная организация ДОСААФ все шире развертывают военно-патриотическую работу среди юношей и девушек. На заводе — отличный музей боевой и трудовой славы. Каждый поступающий на работу знакомится со славными боевыми и трудовыми традициями предприятия. Здесь, в музее проводится прием в комсомол, проводы призывников на службу в армию, организуются встречи с героями Великой Отечественной войны и передовиками труда. Недавно состоялись интересные встречи молодых рабочих с летчиком, дважды Героем Советского Союза А. Рязановым, старейшим работником завода коммунистом А. Цветковым. Совершены пробеги на мотоциклах по ленинским местам. Многие побывали на Родине Ильича в Ульяновске.

Выполняя завет Ленина — «...учиться военному делу настоящим образом», — Воронежская городская комсомольская организация и оборонное Общество проявляют большую заботу о подготовке молодежи к службе в рядах Советской Армии, развивают и укрепляют ее любовь к Вооруженным Силам, к изучению военного дела. Каждый призывник на учебных пунктах проходит первоначальное военное обучение, сдает нормы комплекса «Готов к защите Родины», приобретает одну из военно-технических специальностей.

Популярными стали стрелковые соревнования призывников на приз горкома ВЛКСМ под девизом «Патрон-70». Они привлекли тысячи подростков. Победила сборная команда Центрального района.

Узы крепкой дружбы связывают нашу Левобережную районную организацию с подшефной воинской частью. Лучшими воспитанниками комсомольской организации укомплектовано одно из подразделений. Летом был открыт военизированный лагерь призывников «Полет». Командирами взводов здесь были сержанты, старшины подшефной части — это Владимир Чумаков, Владимир Кочнев и другие.

Отлично несут службу в десантных войсках комсомольцы-спортсмены разрядники — слесарь завода синтетического каучука Сергей Скокадуб, электромонтер Виктор Золотарев, слесари Владимир Суховерхов, Анатолий Можаев, Михаил Ревякин — авиационный завод и другие.

Большую работу среди будущих воинов Левобережного района проводит секция военно-патриотической пропаганды, возглавляемая парашютистом-десантником Героем Советского Союза, подполковником запаса Георгием Глебовым.

Стало традицией торжественно провожать молодых рабочих на службу в армию. Каждому вручается наказ: «...Как зеницу ока береги и охраняй мирный труд советских людей. Будь отличником боевой и политической подготовки. Высоко неси знамя коллектива родного завода...»

Скоро очередной призыв. Юноши оденут солдатские шинели. Мы спокойны за них. Уверены, что они будут достойны славы отцов, будут свято выполнять заветы Ленина.

Готовясь к встрече 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, горком комсомола сплотил вокруг себя большой актив. Создана секция военно-патриотической пропаганды, которую возглавляет генерал А. Семанов. Не один раз перед молодыми жителями Воронежа, авиационными спортсменами выступал комсомолец тридцатых годов воспитанник Воронежского аэроклуба Герой Советского Союза летчик-штурмовик Василий Костин.

Среди лучших активистов — член заводского комитета комсомола электромеханического завода Юра Филонов, парашютист. Он ударник коммунистического труда, награжден юбилейным значком ЦК ВЛКСМ. Его друг Коля Нихамкин, заместитель секретаря комитета комсомола, ездил с агитпоездом по Воронежской области.

Таких людей — активных помощников, закаленных идейно, несущих живое Ленинское слово в массы, — много. Они составляют ядро комсомола города.

Ленин жив... Мы хотим, чтобы для каждого молодого человека это были не просто слова. Молодые должны видеть в Ильиче своего современника, с которым можно и нужно советоваться по самым насущным вопросам жизни, у которого можно и нужно учиться, — ведь в облике Ленина, его жизни, его прекрасной и трудной судьбе человечество приобрело один из самых сильных образцов духовного величия, нравственной мощи, человеческой цельности.

Жить по ленинским заветам, быть всегда и во всем верными сыновьями и дочерьми Коммунистической партии и народа, как Ленин, до конца, до последнего дыхания отдавать себя делу коммунизма — в этом цель и смысл жизни комсомолии Воронежа.

А. ШИЛОВ,
зав. отделом спортивной и оборонно-массовой работы горкома ВЛКСМ, спортсмен-парашютист

Воронеж



ВРЕМЯ БОЛЬШИХ СКОРОСТЕЙ

Писателя Бориса Горбатова в книге «Мое поколение» есть примечательное признание: «Меня... беспокоит любопытство, беспокоит желание узнать: а не случись революция в годы, когда я был малышом, как сложилась бы моя жизнь?». И я сам спрашиваю себя иногда: действительно, что стало бы с нами, если бы не Коммунистическая партия, Ленин. Судьба моя и таких, как я, сложилась счастливо. Наша юность связана с эпохой первых пятилеток. Романтические годы. И всех нас, и старших и молодых, объединяет одно — общность интересов, помыслов и дерзаний. Все мы спаяны воедино кровью минувших боев, идеей, любовью к Ленину, преданностью Родине.

Моей социалистической Отчизне пошел 53-й год. Всмотрись, товарищ, сколько вместили в себя эти бурные годы. Здесь и свет первых лампочек Ильича, победа в Великой Отечественной войне, грохот миллионносильной ракеты, что понесла к Венере советский вымпел... Здесь осветившие нашу жизнь идеи XXIII съезда славной Коммунистической партии.

И каждое событие связано с именем Ленина, с осуществлением его заветов.

Мне порой кажется: те, чья юность проходила в тридцатые годы, должны были обязательно идти в авиацию. Родина расправляла свои крылья. Хотелось быть на передовом рубеже. Романтика легендарных перелетов кружила мальчишеские головы, даже форма учлетов авиационных клубов тех лет вызывала у нас жаркую зависть.

Сбылась моя мечта. Вспоминаю первые полеты, первые успехи и неудачи. Годы учебы, работа в Московском аэроклубе. Потом Гражданский воздушный флот. Счастлив и горд, что и я, коммунист, рядовой пилот, внес свою долю труда в превращение моей Отчизны в великую авиационную державу. А ведь еще на заре создания нашего государства Ильич неоднократно указывал на огромное значение авиации для народного хозяйства. Волею ленинской партии, разумом, талантом выдающихся советских конструкторов, самоотверженным трудом народа создан могучий воздушный флот.

В числе первых я осваивал новую реактивную технику, начинал «летные биографии» Ту-104, Ту-114. И до сих пор не изгладилось из памяти чувство высокой ответственности, горячей благодарности нашей Партии и Правительству за то, что мне, моим товарищам доверили дать путевку в небо прославленным крылатым машинам. За успешное освоение Ту-114 я был награжден орденом Ленина.

Освоил и Ил-62, на котором летаю на воздушных дорогах, связывающих мою Родину с зарубежными странами. Мечтаю о полете на сверхзвуковом Ту-144. Верю, что сбудется и эта моя мечта. Сейчас нет простых и легких заданий. Все приходится брать упорством, полной отдачей сил и знаний. Но свою работу ценишь и любишь чаще всего именно за трудности, потому что преодолевая их — преодолеваешь себя, как бы заново рождаешься. В сложных ситуациях особенно ярко испытываешь то ни с чем не сравнимое чувство полного слияния со своей машиной, когда ее, послушную и отзывчивую, ощущаешь как продолжение самого себя.

Всматриваюсь в лицо будней и думаю: какое же оно, наше время? Время великих скоростей. «Мечтаю о скорости в 1000 километров!» — говорил когда-то Валерий Чкалов. А сейчас скорость и в два раза большая не считается предельной. Время космоса. На электричестве базируется наша экономика, строится наше будущее. Владимир Ильич Ленин сказал о коммунизме, что это Советская власть плюс электрификация всей страны.

Как неузнаваемо изменяется облик нашей земли. И мне, летчику, это особенно заметно.

Нас, родившихся и выросших в условиях победившего социализма, объединяют и ведут вперед те же идеалы, которые поднимали на борьбу за счастье народа миллионы и миллионы бойцов революции. Это идеалы Ленина, его партии. И для нас нет ничего более возвышенного и благородного, чем следовать Ленину, самоотверженно бороться за дело, которому он посвятил свою жизнь.

Н. ШАПКИН,
заслуженный пилот СССР

На снимке: Москва. Внуковский аэропорт.
Фото Б. Вдовенко

ПОРТРЕТ НА ПРИБОРНОЙ ДОСКЕ

В гвардейский полк пикирующих бомбардировщиков дважды Героя Советского Союза Василия Ивановича Ракова я прибыл осенью сорок четвертого года. Командир разрешил мне летать воздушным стрелком в эскадрилье Героя Советского Союза Константина Степановича Усенко. Парторг полка сказал:

— Эту эскадрилью называют у нас ленинской.

Что это означает, я узнал позднее.

...Командир звена гвардии старший лейтенант Александр Аносов, подняв воротник реглана, вышел на поле. Он решил, несмотря на дождь, обойти самолеты, которые стояли в немедленной готовности к вылету, с подвешенными бомбами.

— Разрешите с вами? — услышал Аносов голос лейтенанта Шестакова и кивнул.

Иван Шестаков прямо по лужам зашагал рядом. В эскадрилью комсомолец Шестаков пришел сравнительно недавно, но уже успел оценить отвагу Усенко, Аносова и других гвардейцев. Сам не робкого десятка, Иван с восхищением наблюдал за смелыми действиями командира эскадрильи.

У Шестакова — знаменитый родич — С. А. Шестаков. В 1929 году он совершил невиданный в то время перелет Москва — Нью-Йорк. На самолете АНТ-4 под символическим названием «Страна Советов» экипаж Шестакова-старшего за 142 часа пролетел 21 242 километра. Шестакову-старшему не довелось участвовать в Великой Отечественной войне: защищая от фашистов Испанскую республику, он погиб в небе Мадрида. Битву с фашизмом, теперь уже в небе Балтики, продолжал Шестаков-младший.

Дождь кончился так же неожиданно, как начался, и летчики вернулись в штаб. Прилетел разведчик. Доложил:

— В Либаве — скопление транспортных средств. Много зенитных орудий. К бухте подошли эскадренные миноносцы, подводные лодки и транспорты противника.

— А как на аэродромах?

— Свыше ста «фокке-вульфов-190». Что касается зенитных батарей, — заканчивает доклад воздушный разведчик, — то... без изменений.

— Без изменений, — повторяет Константин Усенко и покачивает головой: — Откуда они подтянули столько пушек и самолетов?

— Фронт-то подобрался к ним — вот и боятся нашего удара, — негромко рассуждает Александр Аносов. — Медлить теперь никак нельзя.

Словно подтверждая вывод командира звена, раздается хриплый звук оперативного телефона. Приказ:

— Накрыть врага, не дать ему выйти в море. Время — как было условлено.

Смотрю на Аносова. Он стал как-то собраннее, внимательнее.

Слышатся доклады о готовности. Нет в голосе летчиков и тени робости. Только Шестаков, кажется, волнуется. Или у него всегда такой горящий взгляд?

Идем к самолетам. Сорванные осенним ветром листья шелестят под ногами. Александр Аносов шагает широко и спокойно, смотрит чуть исподлобья. Лет Александру двадцать, но выглядит гвардеец старше.

Надеваем шлемофоны и парашюты, забираемся в бомбардировщики, проверяем исправность радиосвязи. Гвардии старший лейтенант Аносов медлит с ответом стрелку-радисту. Он смотрит на маленький портрет Ильича, укрепленный на приборной доске, как бы советуется с Лениным перед трудным заданием. Я уже знаю, что портрет вождя есть не только на машине Аносова, но и на самолетах наиболее отличившихся летчиков эскадрильи. Недаром Василий Иванович Раков при постановке особо трудных задач спрашивал у комэска:

— Так что же, товарищи, справитесь?

— Справимся, — отвечал Константин Усенко, улыбаясь одними глазами. Лицо Усенко обожжено в первые дни войны. Он летал тогда на скоростном бомбардировщике, был атакован «мессершмиттами». Несколько зажигательных снарядов угодили в бензобак, и бомбардировщик вспыхнул. Усенко, его штурман и стрелок попали в госпиталь. С тех пор только по глазам можно определить настроение летчика.

...Звено за звеном группы «Петляковых» поднимаются в воздух и ложатся на заданный курс. Чем ближе к фронту, тем выше они забираются. Я лечу в первом эшелоне. Эскадрилья Усенко всегда в первом эшелоне. Подстать командиру и ее штурман Герой Советского Союза Е. Кабанов. Оглядываю пространство. Волны бомбардировщиков сохраняют строгий строй. За нашей волной — вторая, третья, четвертая. Уже заняли свои места истребители прикрытия — гвардейский Краснознаменный полк Героя Советского Союза Александра Мироненко.

Прибалтика под нашими крыльями. Здесь, под Шауляем и Митавой, пытались немецкие захватчики начать и развить отчаянное контрнаступление, но были остановлены, разгромлены и обращены вспять Советской Армией.

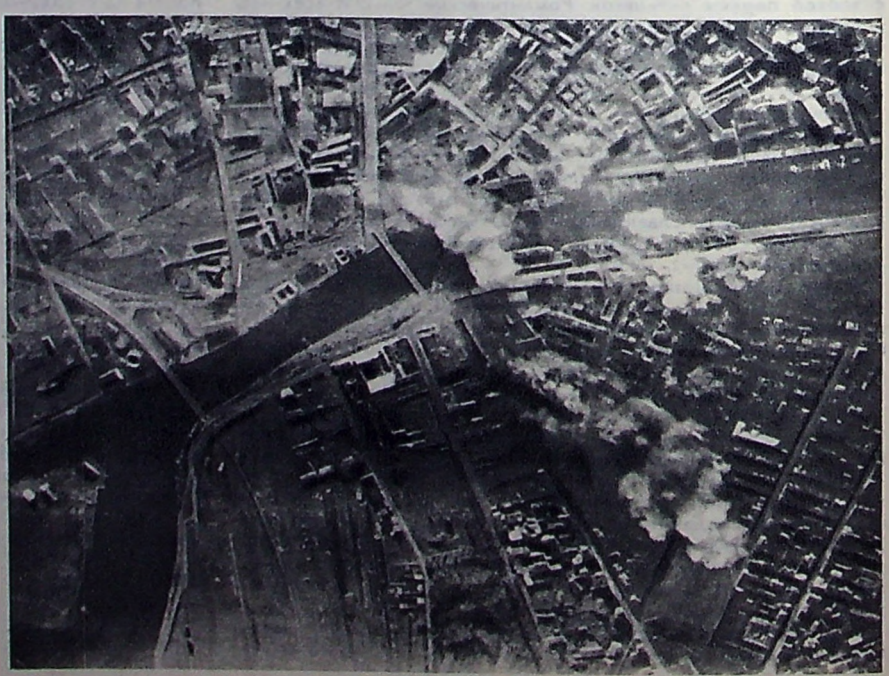
Вот и передний край. Первое черное облачко рвется выше наших самолетов. Затем второе, пятое, двадцатое. Разрывы не слышны, они растворились в мощном гуле пикирующих бомбардировщиков.

— Группы, сократить дистанцию, — передает ведущий.

Пикировщики уточняют свое место в строю. Только Шестаков, кажется, действует резковато. Его машина рванулась вперед, чуть не вровень с «Петляковым» командира звена. Но тут же голос Усенко:

— Восемнадцатый, все в порядке?

«Восемнадцатый», — это Иван Шестаков. Он благодарен командиру, что тот



Удар по Либаве гвардейской эскадрильи под командованием К. Усенко. Видны попадания в фашистские корабли, стоящие у пирса. (Осень 1944 года).
Фото К. Усенко и Е. Кабанова.

без укора в форме вопроса поправил его, что в эти ответственные минуты полета следит за ним, помнит о нем, и в случае необходимости придет на помощь. Но сейчас помощь не нужна, и Иван поспешно докладывает, что все в порядке...

Несколько недель назад комсомолец Шестаков тоже хотел прикрепить портрет Ильича в своей кабине. Пришел в батальон аэродромного обслуживания, чтобы попросить материал и инструменты — нужна специальная рамка. Но ремонтник, матрос вдвое старше Ивана, до войны путиловский рабочий, сказал лейтенанту совсем не по-военному:

— Вот что сынок, ты уж летай, бомби по-гвардейски, а портрет Владимира Ильича мы тебе сами прикрепим. Ведь мы и Усенко, и Аносову портрет Ильича принесли после того, как они батареи, стрелявшие по Ленинграду, уничтожили. Так что лети и не сомневайся.

Оглядываю верхнюю полусферу, затем переношу взгляд на землю. Далеко-далеко впереди видны дымки Либавы.

Мой товарищ по кабине, стрелок-радист комсомолец Анатолий Бердяшкин беспокойно и в то же время озорно смотрит вверх и вниз, назад и по сторонам. У Анатолия по-детски сердито выпячена нижняя губа, он безус, курнос, круглолиц и отчаян в свои восемнадцать лет. И на земле и в воздухе Бердяшкин подражает командиру. Как и Аносов, он ходит твердо, широко, шлемофон чуть откидывает назад, так что всегда торчит вихор. Он старается выглядеть старше, солиднее, но это ему совсем не нужно, потому что Толю и так уважают гвардейцы.

Однажды на выходе из пикирования из-за перегрузки теплая волна крови ударила Анатолию в голову, хлынула носом. Он едва не захлебнулся ею. На земле командир озабоченно спросил:

— Ранен, Толя?

— Нет, ударился носом, — отговорился Бердяшкин. Он не сказал, что ему было плохо, потому что боялся: вдруг врачи отстранят от полетов, и его место в экипаже займет другой.

...После напряженного молчаливого полета, во время которого ничего кроме гула моторов не было слышно, воздух вдруг раскололся. Перед нашей группой возникла черная рваная стена разрывов, и кто-то, должно быть невзначай, воскликнул:

— Пришли!

Под крыльями — Либава. Пикирующие бомбардировщики проходят над центром города. Летим в разрывах, как в огромной грозовой туче, и наш самолет, как и другие, идущие рядом, с силой бросают взрывные волны. Стреляют зенитные батареи города, порта, уже открыли огонь орудия кораблей и транспортов. Со стороны аэродрома поднимаются группы «фокке-вульфов».

Пикировщики ложатся на боевой курс. Полет «Петляковых» прям, как натянутая струна. И летчики, повторяя движения Ракова, Лазарева, Усенко, Барского, Колесникова, повторяя движения командиров звеньев, твердой рукой вводят самолеты в глубокое пике.

Настал черед нашего звена. Аносов пикирует сразу за лидером волны. Кажется, самолет несется отвесно к растущим в размерах укреплениям, казармам, портовым сооружениям, кораблям. Слышится протяжный свист. Тело становится легким, как пушинка.

Скорость пикирования нарастает: Аносов прирос к прицелу, и все ближе намеченная цель. Несколько раз «Петляков» содрогается от разрывающихся рядом снарядов, но командира звена это мало смущает. И в ту заветную долю секунды, когда цель заколебалась на тонких делениях оптического прицела, бомбы отделились и от нашего пи-



Герой Советского Союза К. Усенко (1944 г.)

Фото автора.

кировщика и от машин всего звена, пошли вниз.

Вначале и бомбы, и «Петляковы» как бы пикируют вместе, но Аносов с силой тянет на себя штурвал; самолет вибрирует, дрожит от перегрузки, и нас, штурмана и стрелков, плотным глухим ударом прижимает к сиденью.

На земле — взрывы. Цели накрыты — это видно и невооруженным взглядом, но засвидетельствовать победу могут только киноаппараты. А тем временем «фокке-вульфы» прорываются к пикировщикам. Их втрое больше, чем наших истребителей прикрытия. На «Петлякова» Константина Усенко обрушились сразу четыре «фокке-вульфа». Три из них были атакованы «Яковлевыми», четвертый все же прорвался. И тут показал свои качества воина Иван Шестаков. Он отлично отбомбился, а в минуту опасности, грозившей командиру, дав полный газ, прикрыл его своей машиной. Плоскость и фюзеляж во многих местах были разодраны фашистскими снарядами, но и «фокке-вульф» не ушел: его сбил штурман экипажа Шестакова комсомолец гвардии лейтенант Ковалев.

...Несколько секунд, что я неотрывно смотрел за Шестаковым, изменили обстановку в воздухе. Атаке подвергся наш самолет. Веду отчаянный огонь. Над самой головой, оглушая меня, отражает атаку гвардии лейтенант Белоусов; распластался на полу и неистово стреляет Толя Бердяшкин. А «фокке-вульф» приближается. Вдруг, откуда-то сверху, с переворота, стремительно, как молния, вырвался «Яковлев» Героя Советского Союза Александра Мироненко. Одной короткой очередью ударил из пушек, и «фокке-вульф» «завис», затем вспыхнул и, беспорядочно переваливаясь с крыла на крыло, понесся вниз. Я видел, как он ударился о землю и взорвался...

Пикируют идущие за нами волны бомбардировщиков. Новые сотни бомб летят на укрепления, зенитные батареи, порт, причалы, склады, корабли, транспорты.

Теперь мы находились на той высоте, когда опасен огонь из всех видов оружия — от тяжелых артиллерийских установок до автоматов. К шквалу снарядов примешались частые дробные очереди автоматов. Снаряды рвались пачками по четыре, порой так близко, что под шлемофоном от звенящего гула болели уши. И как много значило в эти мгновенья услышать чуть хриплый голос Константина Усенко или разудалое аносовское:

— Получайте, гады, гостинец!

«Петляковы», надежно прикрываемые, продолжали бомбардировку. И уже внизу, у пирса, где стояла немецкая подводная лодка, взвился бушующий фонтан и угас, успокоился. И уже пылали казармы, рухнули стены штаба, бежали выкуренные взрывами из подвалов фашистские солдаты и офицеры. Пикировщики словно соревновались между собой в меткости бомбометания.

...Мы летели домой. Отставали наши преследователи, «фокке-вульфы». Тринадцать из них не вернулись на свою базу, — нашли гибель под ударами гвардейских «Яковлевых» Александра Мироненко. Задание было выполнено. Разведчики везли фильмы, подтверждающие успех бомбоудара.

Истребители круто отваливают — аэродром, родной дом! Раков уступает им очередь: садитесь, мол, ребята, вы ведь, защищая нас, досуха израсходовали все горючее! И Шестаков тоже садится, ему изрядно досталось.

На земле ждут техники, мотористы, мастера по вооружению. И не только они. Из батальона аэродромного обслуживания пришел старый матрос, путиловец. Посмотрел на Усенко, Аносова, которые крепко жали руку Ивану, на сквозные пробоины в самолете и шагнул к Шестакову.

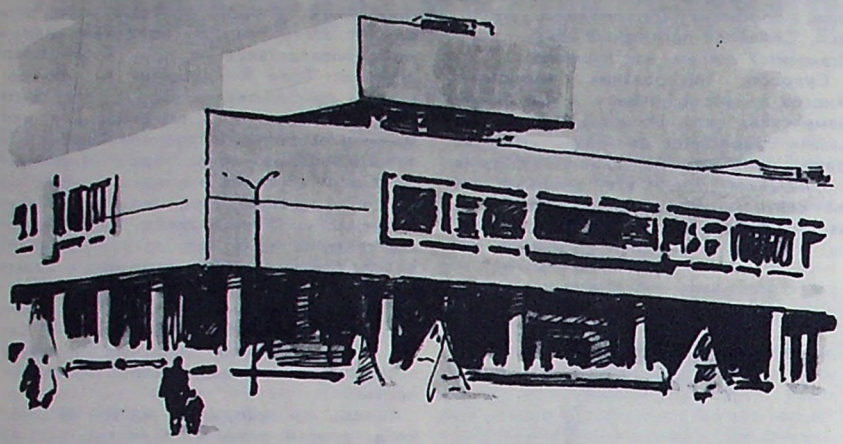
— Вот вам, товарищ лейтенант, обещанное, — и протянул портрет Ильича.

— Правильно! — смеются глаза на обожженном лице Усенко, — заслужил.

— Заслужил! — кивает Аносов.

У Шестакова счастливое лицо. Он снова забирается в кабину самолета, чтобы вместе с матросом прикрепить портрет Ильича. Ведь это — признание, что комсомолец подстать другим летчикам эскадрильи, которую по боевым делам называют ленинской.

М. ЛЬВОВ.



Ленинский мемориальный центр в Ульяновске.

УЛЬЯНОВСК·1970

I. НОВОЕ РОЖДЕНИЕ ГОРОДА

Ульяновск, 1970. Обозначить характерные его черты сегодня можно двумя короткими словами: город строится... Поднимемся на самолете, и перед нами возникнут только еще рождающиеся кварталы, строительные площадки, соседствующие с многоэтажными зданиями и почтенного возраста домиками, доживающими свой век. В поле зрения гигантскими прямоугольниками встанут заводские цеха. А стрелы башенных кранов покажутся светофорами-великанами, открывающими «зеленые улицы» в будущее.

От центра, с ясно обозначенными уникальными сооружениями Ленинской мемориальной зоны на все четыре стороны раскинулся обновленный город, которому суждено было стать колыбелью величайшего человека современности, город, удостоенный высшей награды Советского Союза — ордена, носящего имя этого человека, вождя социалистической революции.

Дом-музей В. И. Ленина (вид со двора)

Внизу — город. Южная часть. Вместе с хозяйством крупного железнодорожного узла она сделалась средоточием легкой промышленности. На севере — новые жилые кварталы подчеркивает телевизионная башня.

Верной приметой лежащего на востоке Заволжского района, куда над рукотворным Куйбышевским морем ведет трехкилометровый мост, служит машиностроительный завод. Его коллектив славится своими революционными традициями. Рабочие этого завода, переведенного сюда еще в 1916 году из тогдашнего Петрограда, стали пролетарским авангардом Симбирска, первыми подняли здесь знамя Октябрьской революции, знамя Ленина. И, наконец, к западу, за рекой Свиягой, ныне вырос (и непрерывно продолжает расти) целый город, более чем со стотысячным населением, составляющим примерно треть всех жителей областного центра. Это индустриальное сердце Большого Ульяновска.

Здесь вдоль Московского шоссе, скрываясь вдали, протянулись промышленные предприятия.

Высятся громады цехов завода тяжелых и уникальных станков, выпускающего многотонные машины с программным управлением.

Впечатляет вид автозавода, занимающего обширную территорию и знаменитого своей «многодетной» семьей УАЗов. Модернизированные автомобили с этой маркой известны далеко за пределами Советского Союза.

Глазом не окинешь всю эту внушительную заводскую панораму, словно воплотившую, как и во всех краях нашей страны, ленинскую программу социалистического преобразования жизни.

II. КРЫЛЬЯ ЗЕМЛЯКОВ ИЛЬИЧА

Итак — по одну сторону Московского шоссе — молодые предприятия, по другую — новый жилой район со школами, поликлиниками, магазинами, детскими садами, столовыми, кино. В этой же части города на Западном бульваре разместился и авиационный клуб.

Виктор Матвеевич Сотников — уроженец Симбирска. О не так уж далеком прошлом своего города он кое-что помнит сам, знает по рассказам родных... Неровные ряды приземистых домишек, изредка чередующиеся с вычурными особняками господ. Деревянные тротуары. Неосвещенные улицы с тусклыми огоньками питейных заведений. Биржи извозчиков.

Четче, яснее видятся Виктору Матвеевичу более поздние времена. Мы ведем разговор в аэроклубе (новом, специально построенном здании), и наш собеседник, сопровождая свои слова широкими жестами, говорит: на месте, где мы сейчас находимся, в тридцатых годах расстилалось поле. Засвияжье выросло уже в послевоенную пору.

А когда у нас возникла школа летчиков и техников Осоавиахима, то часть пустыря расчистили для учебного аэродрома. Здесь многие мои сверстники, и я в их числе, приобретали начала авиационных знаний, чтобы потом всю сознательную жизнь посвятить воспитанию идущей в небо молодежи.

Ульяновская школа, в то время единственная в оборонном Обществе, готовила для аэроклубов (а число их непрерывно увеличивалось) летные инструкторские кадры, квалифицированный технический состав. Немало ее выпускников отличилось в дни военных испытаний. Среди них известный морской летчик-истребитель, Герой Советского Союза В. Каштанкин.

В годы бурного развития советской авиации открылась и школа высшей летной подготовки для пилотов Аэрофлота. Но как только началась война — значительная часть личного состава ушла на фронт.

В историю школы вошло имя бывшего ее инструктора Нельсона Степаняна, ставшего командиром авиационного истребительного полка, дважды Героя Совет-



ского Союза. Золотой Звезды удостоены А. Горовец, С. Иванов, М. Клименко.

Об отважных воинах Советской Армии и ее доблестной авиации подробно рассказывает книга «Ульяновцы в боях за Родину». В ней повествуется о командире-новаторе, мастере бомбометания с пикирования — дважды Герое Советского Союза генерал-майоре И. Полбине, именем которого названа одна из широких магистралей в Засвияжском районе. Очерк «Братья» посвящен мастерам штурманской службы дальней авиации Николаю и Михаилу Паничкиным, вместе окончившим летную школу Осоавиахима, Челябинское училище, и всю войну прослужившим в одной части.

В этой книге — энциклопедии ратных подвигов ульяновцев, представлена целая галерея героев: питомец местного аэроклуба, получивший боевое крещение в Испании, летчик-истребитель Н. Герасимов; совершивший почти двести боевых вылетов на пикировщике М. Мизинов; штурмовик Ф. Жигарин, наносивший меткие огневые удары по тылам врага.

Все они — люди, которые с самых юных лет в пионерской среде, в комсомоле учились жить и бороться по Ленину, воспитанные в духе советского патриотизма партией коммунистов, всем нашим образом жизни. Крылья земляков Ильича — сынов трудового народа овеяны боевой славой. Новые поколения авиаторов в мирных условиях приумножают накопленные годами традиции.

В небе Ульяновска бьется пульс большой кипучей жизни. Здесь те, кто учит и учится летать. На скоростных высотных машинах под контролем многоопытных наставников тренируются летчики, штурманы, бортинженеры, техники, радисты и многие другие «заоблачных дел мастера» — те, кто завтра станут хозяевами голубых трасс, простертых от сопок Камчатки до берегов Балтики.

В руках слушателей школы высшей летной подготовки — первоклассные лайнеры новейших выпусков, курсирующие на самых дальних линиях гражданского воздушного флота. Не о такой ли чудотехнике, создаваемой могучей авиапромышленностью, думал, мечтал Ильич в те времена, когда отечественное самолетостроение делало лишь первые шаги?!

Вместе с «Илами», «Анами» и «Ту» в воздух уходят и небольшие учебные машины, ведомые будущими Каштанкиными, Полбиными, Герасимовыми. Немало юношей-спортсменов учатся жить, нести службу по примеру героев войны.

Заметный след оставила встреча аэроклубовцев со своими товарищами, получившими здесь путевку в большую авиацию. Это были недавно окончившие училища летчиков и только что произведенные в лейтенанты — отпускники В. Енин, А. Никитин, М. Хисамутдинов, А. Шеламидов.

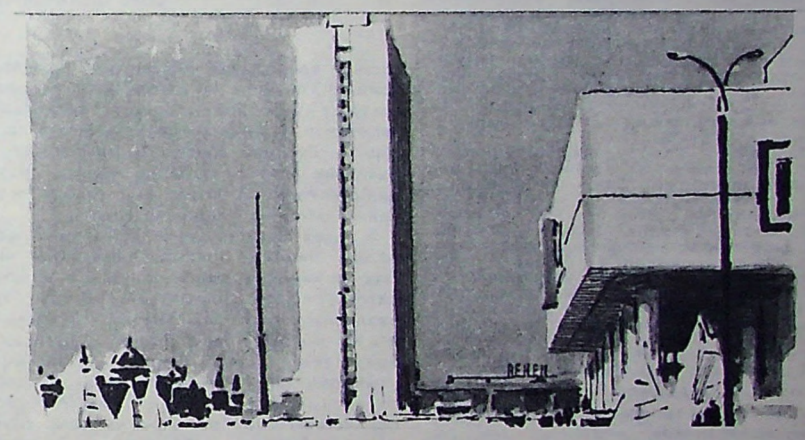
Спортсмены уходят в армию хорошо подготовленными, а возвращаясь в спортивные ряды, стараются передать своим младшим братьям лучшие качества воина... Минувшей осенью одел шинель с эмблемой воздушнодесантных войск чемпион области по парашютному спорту Валерий Волков. А Владимир Урусов (у него счет прыжков перевалил за полтысячи) так сроднился с армейской семьей, что остался на сверхсрочную. Исполнив свой почетный долг, десантник Николай Лыков вновь стал производственником и, как прежде, слывет активным общественным инструктором.

Время идет. Николаю Михайлину и Владимиру Тарамонову — по 18. Они недавние выпускники средней школы, комсомольцы, молодые рабочие — один осваивает профессию токаря, другой — столярное дело. По-юношески горячо начали оба путь, ведущий к осуществлению мальчишеской мечты о полетах.

На Колю сильно повлияли рассказы директора школы Александра Васильевича Иванцова, бывшего военного летчика, впервые взлетевшего с клубного аэродрома. Коля с увлечением читал фронтовые воспоминания трижды Героя Советского Союза И. Кожедуба. В жизни Володи — чтение авиационных книг тоже сыграло не последнюю роль, много поучительного о храбрости воздушных воинов узнал он из уст военного руководителя школы.

Юношам приходится нелегко. С завода они спешат на занятия, чтобы там, изучая законы аэродинамики, реактивный двигатель, механизмы управления самолетом, шаг за шагом овладевать сложной наукой летания. Глядя на них, думаешь: эти двое — из рядов советской молодежи, выросшей в Ленинском комсомоле. В час испытаний они станут такими же, как их отцы и старшие братья, кто в сороковые годы своими крыльями прикрыл от врагов отчий край.

Благородными помыслами движимы и девушки, увлеченные авиационным спортом. Что, как не желание быть сильной, закаленной, волевой, готовой к испытаниям и трудностям заставляет, например, товароведа Валентину Шишову уходить к облакам, чтобы затем в красивом падении с парашютом — своим верным другом возвращаться на землю?! Чем, как не пылкими патриотическими устремлениями объяснить то, что Валентина, как и ее подруги отдают почти все свое свободное время спортивному совершенствованию, соревнованиям, обучению новичков?!



Гостиница «Венец».

Товарищи тепло отзываются о комсомолке Шишовой, ставшей перворазрядницей, одной из ведущих парашютисток. На ее счету более 230 прыжков, она входит в состав сборной команды области.

Растут, крепнут молодые крылья Ульяновска, уходят в большой полет. И благодарные за хорошую выучку аэроклубовцы обращают слова признательности своим воспитателям. Это, прежде всего, относится к начальнику клуба Михаилу Андреевичу Дивакову, фронтовику, сбившему в 1944—45 годах 9 вражеских самолетов. Авторитет ему придает личный пример. Несколько лет назад, когда он служил в авиационной части, произошел редкий случай, впоследствии описанный в книге очерков «Покорители неба».

...Ненастным весенним вечером офицер Диваков отправлялся в очередной полет. Грунт раскис и техники помогали выруливать машину на взлетно-посадочную полосу. Один из них, не успев отскочить в сторону, в момент взлета ухватился рукой за трубку ПВД и поддерживаемый воздушным потоком так и повис под плоскостью. Между тем самолет шел с набором высоты. Поднявшись метров на 500, Диваков заметил человека за бортом. Обстановка создалась тяжелая, аварийная. Как быть? Сбросить человека, значит обречь его на верную гибель. Советский летчик не мог так поступить. И он, рискуя собственной жизнью, используя свой большой опыт, сумел благополучно посадить самолет.

Кто-то из подчиненных Михаила Андреевича узнал обо всем этом из книги, и содержание очерка стало общим достоянием. Позднее начальник не раз выступал перед спортсменами. Для молодежи это были подлинные уроки мужества.

Среди тех, кто заслужил глубокое уважение коллектива, в первом ряду — инструктор-летчик 1-го класса Николай Расторгуев, секретарь комсомольской организации клуба, награжденный Почетным знаком ДОСААФ.

«Критически оценивает каждый свой полет, анализирует каждую ошибку и преодолевает ее...», «...прекрасно чувствует машину, как бы сливается с ней, достиг чистоты техники пилотирования» — такими словами старшие товарищи характеризуют Расторгуева — летчика, тренера, спортсмена, неоднократного призера больших соревнований на спортивных реактивных самолетах.

Добрые чувства выражают спортсмены к полюбившимся им наставникам — командиру парашютного звена Виктору Павловичу Зарубежнову и ветерану клуба, проработавшему здесь более двух десятилетий Николаю Александровичу Царапкину. Они приобщили к парашютному спорту, в котором преуспевают и сотни юношей и девушек. Многих подготовили к службе в армии. Высоким чувством ответственности обладают эти коммунисты-воспитатели — чуткие и строгие, внимательные и непреклонные в своей требовательности.

Рука об руку с тружениками неба идут труженики земли — хозяева техники, верные друзья летчиков. Года три тому назад на их попечение поступили реактивные самолеты «Л-29», машины тогда малоизвестные, но с самого начала эксплоатации и до последнего времени полеты проходят нормально. А все дело в том, что любые, даже самые малейшие поводы к летным происшествиям немедленно устраняются. Спокойно, уверенно водят пилоты учебные машины. Они знают: отказов не будет. В большой мере это заслуга эксплоатационников.

Назовем хотя бы одного из них. Безупречно обслуживает самолет техник Анатолий Андреевич Волтунов. Человек высокой, сознательной дисциплины, отдавший авиации почти пятнадцать лет, он отлично знает свое дело.

Все, кого мы здесь называем, — заслужили в клубном коллективе звания ударников коммунистического труда. Это — запевалы социалистического соревнования, широко развернутого в честь ленинского юбилея. Участвуя во всенародном движении, каждый стремится внести свой вклад в общее дело. Один пример. Юрий Сергеевич Прыт-



Многие тысячи советских людей и гостей из-за рубежа приезжают на родину Ильича. Бывает здесь и немало жителей Ульяновска. В преддверии Ленинского юбилея новостройки мемориальной зоны осматривала группа из местного авиационного клуба. Это — старейший наставник авиационных спортсменов В. Сотников (средний во втором ряду), инструктор-летчик рекордсмен Н. Расторгуев (справа во втором ряду), перворазрядница парашютистка Н. Филиппова, вместе с ними ученики школы имени В. И. Ленина авиамоделисты Сережа Аполлонов (слева) и Игорь Егоров. Позади виден фасад нового здания средней школы имени В. И. Ленина.

Фото В. Антонова

ков добивается высокого качества регламентных работ, обеспечивает выполнение плана на 125 процентов. Его изобретения и рационализаторские предложения приносят значительный эффект. Недавно новатор получил авторское свидетельство на гидравлическую установку для уборки и выпуска шасси, что дает экономию горючего, сокращает время, затрату сил на эти операции.

Такие факты относятся ко многим работникам передового клуба нашего оборонного Общества. А сколько осуществлено полезных дел, значимость которых нельзя выразить точными цифрами и процентами. Возьмите переход на двухсменное обслуживание полетов, предложенный коммунистами В. Ефремовым и председателем местного комитета В. Масловым. Их инициатива, поддержанная руководством и партийной организацией, претворена в действительность, приносит весомые результаты.

Выполнение социалистических обязательств общественность держит под постоянным контролем. Ежемесячно подводятся итоги и отражаются в специальных бюллетенях. Этой же цели служат боевые листки, стенная печать. Показатели, достигнутые соревнующимися, отмечаются пофамильно на большом красочном плакате. Число ударников и экипажей коммунистического труда растет. Им вручаются значки и единые удостоверения. Передовики, подтвердившие это звание в течение нескольких лет, пополнили страницы Книги почета, награждены грамотами, знаками ДОСААФ.

С особым подъемом и напряжением работают люди теперь, когда волею рабочих, колхозников, интеллигенции по всей Ульяновской области объявлены 100 ударных дней ленинской вахты. Чем ближе 22 апреля, тем все выше нарастает трудовой порыв масс. В этом замечательном движении активно участвует и коллектив авиационного клуба. Верный своему слову, он в эти ударные, полные особого смысла дни, стремится завершить с высоким качеством зимний план летной подготовки и парашютных прыжков, сдать Ленинский зачет, торжественно встретить и провести юбилей великого вождя.

III. ДОРОГИЕ МЕСТА

Обновляясь, меняя свой облик, город хранит, как величайшую ценность, все, что связано с детскими и юношескими годами В. И. Ленина.

Ульяновск — родина Ильича. Многое, очень многое напоминает здесь об этом. Идешь ли улицами, до сих пор сохранившими черты минувшего века, и на небольших деревянных строениях видишь надписи, указывающие, что здесь жила семья Ульяновых; входишь ли в дом-музей В. И. Ленина, где прошли его ученические годы и с предельной достоверностью воссоздана обстановка комнаты Володи Ульянова — школьника; направляешься ли отсюда, минуя несколько кварталов, к белому двухэтажному зданию — бывшей мужской классической гимназии (теперь ордена Ленина средняя школа № 1), которую с золотой медалью окончил Владимир Ильич.

В залах Дворца книги думаешь о молодом Ленине, приходившем сюда читать сочинения революционных демократов, русских поэтов, литературу по различным отраслям знаний. Поднимаясь на высокий берег Волги, стараешься представить себе юношу Владимира Ульянова. Он подолгу простаивал здесь со своими думами и мечтами, любуясь великой русской рекой, а нередко спускался к берегу, наблюдая за пестрой толпой на пристани, беседуя с грузчиками.

Памятные, бесконечно дорогие сердцу каждого нашего человека места! Тысячами нитей ульяновцы связаны с ними. Коллектив авиационного клуба — не исключение. Летчики, механики, спортсмены бывают здесь на экскурсиях, изучая биографию В. И. Ленина, его бессмертные труды, а подчас ради своей любознательности. В книге посетителей Дома-музея, где глубину своих чувств взволнованными словами выразили летчики-космонавты Герман Титов, Андриян Николаев, многие видные авиаторы и курсанты авиационных училищ, недавно оставила отзыв группа аэроклубовцев. Здесь, писали они, мы увидели простоту и скромность, окружавшую Владимира Ильича в семье... Гордимся тем, что живем и учимся в городе, где рос В. И. Ленин... обещаем добиваться новых успехов в авиационном спорте, способствуя укреплению обороноспособности нашей страны.

Среди ульяновцев есть и такие, для кого ленинские места стали частью их жизни. Надолго останутся яркие впечатления о годах учения у восьмиклассника школы № 1 Сережи Фридмана. Особенно в память врезалось ему 22 апреля 1966 года. В этот день по традиции, сложившейся в орденоносной школе, он в рядах юных ленинцев дал торжественное обещание. Врученный ему нагрудный значок с изображением В. И. Ленина он будет беречь всю жизнь. Сережа хочет стать образованным человеком, познакомиться с современной техникой. Он настойчив в изучении иностранного языка, увлекается малой авиацией. Построенная им пилотажная модель демонстрировалась на городской выставке технического творчества.

Игорю Егорову и Сереже Аполлонову только-только исполнилось по 11 лет. Им посчастливилось с первого дня учебы быть учениками школы имени В. И. Ленина. Они совсем еще маленькими побывали в классе-музее, где учился Володя Ульянов, увидели парту, за которой он сидел в 7-м классе, познакомились с его табелями, похвальным листом, копией золотой медали. Не раз входили они в актовый зал, где гимназист Ульянов сдавал экзамены на аттестат зрелости. Мальчуганы держат свое пионерское слово — учатся хорошо. А вечерами работают либо дома, либо в лаборатории под руководством инженера-авиамоделиста Вячеслава Михайловича Рыбалко.

У Сережи, мечтающего о космических аппаратах, неплохо получаются модели ракет. Он уже не раз запускал их, даже на соревнованиях. А Игорь смастерил «бабочку» — модель планера.

Еще зимой в назначенный час одного из предъюбилейных дней ребята после уроков вместе со старшими клубными товарищами пошли посмотреть новостройки Мемориальной зоны. Даже они, жители Ульяновска, увидели тогда немало нового. Одно за другим в немногие месяцы поднялись архитектурно своеобразные новые здания ленинской средней школы, педагогического института имени Ильи Николаевича Ульянова — отца Владимира Ильича, в общий ансамбль вошла взметнувшаяся двадцатью тремя этажами гостиница «Венец».

Достойнейшим памятником нашему дорогому Ильичу предстает мемориальный центр — монументальное и вместе с тем прекрасное сооружение, окруженное голубыми елями. В нем разместились филиал Центрального музея В. И. Ленина, зал на 1400 мест, Дом политического просвещения, научная библиотека. Венчает это уникальное квадратное здание Ленинский бело-мраморный зал, предназначенный для больших торжеств. Настенные барельефы в нем рассказывают о замечательных свершениях советского народа, идущего ленинским путем.

Внутри всего сооружения, поднятого на высокие колонны, расположены памятные строения, связанные с юными годами жизни Владимира Ильича. Это как бы открытая экспозиция.

Перед обращенной к Волге стороной Ленинского мемориала на склоне косогора в недалеком будущем возникнет парк Дружбы народов. Здесь засверкает многокрасочная палитра огромного цветника, возделанного садовниками всех союзных республик.

...Когда тьма окутает город — поднимемся по одной из главных магистралей города, обозначенной многоточьем огоньков, к центральной площади, над которой возвышается памятник Владимиру Ильичу Ленину. Постоим около него в раздумье, а потом отойдем, чтобы лучше запечатлеть образ Ильича. Подсвеченный с нескольких сторон, отливая золотом, он возникнет в синеющей вечерней оправе «живее всех живых», словно зовя в яркое ликующее завтра.

Я. ШВАРЦМАН

Рис. И. Пчелко

Ульяновск

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ НАУКИ И ТЕХНИКИ

КОСМОНАВТИКА В ЮБИЛЕЙНОМ ГОДУ

Академик А. А. БЛАГОНРАВОВ,
Герой Социалистического Труда,
председатель комиссии Академии наук СССР по исследованию и использованию космического пространства

Передо мной ленинский документ «Товарищам, работающим в Гидроторфе». Владимир Ильич сообщает, что выделены дополнительные ассигнования на важные в то время работы по разработке гидравлического способа добычи торфа и дает следующие указания:

«...Строжайше позаботиться:

1. чтобы не сделать чего-нибудь зря,

2. чтобы не размахнуться больше, чем это позволяют отпущенные средства,

3. чтобы опыты, вами произведенные, получили максимальную степень доказательности...»

В этом документе убедительно и просто выражен ленинский стиль работы. Такой подход должен быть универсальным при решении любой научной и технической задачи — от борьбы с загрязнением водоемов до строительства жилых домов, от повышения урожайности до освоения космоса.

Потребности народного хозяйства, советской науки, технического прогресса формируют нашу космическую программу, рассчитанную на долгие годы. Мы идем своим путем, идем последовательно и целеустремленно. Наш путь покорения космоса — путь решения коренных, фундаментальных задач, базовых проблем науки и техники...

«...Советский Союз, — говорил Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, — рассматривает космические исследования как великую задачу познания и практического освоения сил и законов природы в интересах человека труда, в интересах мира на Земле... Результаты советских космических экспериментов идут на пользу всему человечеству, это наш вклад в мировой научно-технический прогресс».

Космонавтика — своеобразный барометр, показывающий общий уровень научно-технического прогресса. Каждое достижение в космосе является результатом решения комплекса научных, технических, технологических и других проблем. При создании космической техники используются новейшие достижения науки и техники, передовые методы организации конструкторских и производственных работ.

Часто космонавтика ставит свои особые, новые задачи перед химией, металлургией, электроникой, энергетикой, медициной и другими отраслями науки и производства.

Их решение оказывает свое влияние на самые разнообразные отрасли хозяйства. Эта косвенная отдача от космических исследований существенно умножает и подкрепляет отдачу прямую, то есть те практические результаты, которые дает народному хозяйству освоение космоса.

Можно пояснить сказанное несколькими примерами. Развитие электронной техники, создание совершенных и надежных полупроводниковых приборов и микросхем позволило создать легкие и надежные бортовые системы для космических аппаратов. И эта же техника открыла возможности для выпуска высококачественных современных телевизоров — от крупных с экраном 59—69 см до телевизоров-малюток. Аппаратура, разработанная специалистами космической медицины для регистрации различных функций организма космонавтов, может с большим успехом применяться в клиниках, открывая новые возможности в диагностике заболеваний.

Освоение космоса под силу лишь наиболее развитым в промышленном отношении странам. Помимо СССР и США, свою ракету-носитель удалось пока создать Франции и Японии, хотя работы в этом направлении ведутся и в Англии, в Бразилии, в Индии, в ряде других стран.

Первое десятилетие развития космонавтики, 1957—1967 годы, по праву можно назвать «десятилетием науки». Десятки автоматических разведчиков космоса, а за ними и космонавты штурмовали барьер неизвестности. Это очень почетная задача в науке, но она и особенно трудна. Труднее всего тем, кто идет впереди, прокладывая новые пути, открывая новые горизонты.

Советские ученые и инженеры весьма убедительно продемонстрировали достижения отечественной науки и техники. Они запустили на орбиту первый искусственный спутник Земли, впервые в истории вывели на околоземную орбиту космический корабль с человеком на борту, впервые осуществили выход человека в открытый космос, провели фундаментальные исследования Луны и планет с помощью автоматических станций, собрали громадный научный материал по физике ближнего, околоземного космоса.

В результате большой и кропотливой работы космос уже не кажется таким загадочным и неприступным. Многие его загадки, многие тайны не только космического пространства, но и других небесных тел были раскрыты космической наукой и техникой нашей страны. На пороге второго космического десятилетия тайны космоса, можно сказать, отодвинулись от Земли: чем дальше в глубь Вселенной, тем их больше. И там еще очень много работы для автоматических посланцев науки.

Космос же вблизи Земли уже сравнительно неплохо изучен. И то, что на околоземные орбиты выводится все же значительное количество спутников, объясняется изменением круга задач, которые решаются сейчас в ближнем космосе. Здесь кроме спутников, проводящих научные исследования, «работают» спутники прикладного назначения, приносящие прямую пользу народному хозяйству. Эту отдачу от освоения космоса можно и подсчитать в денежном выражении, и почувствовать реально в повседневной жизни.

Благодаря спутникам связи жители самых отдаленных районов нашей необъятной страны смотрят прямые телевизионные передачи из столицы, имеют живую связь с Москвой. Использование спутников-метеорологов позволило значительно улучшить предсказание погоды. Помощь этих космических часовых не раз реально ощущали моряки, ведущие суда по Северному морскому пути и в мировом океане.

Но это лишь первые ласточки, первые помощники человека, выведенные на космические орбиты. Работы по спутникам прикладного назначения продолжаются. Они придут на помощь геологам и работникам сельского хозяйства, океанографам и лесоводам, геодезистам и связистам. Экономический эффект от применения космической техники будет неуклонно возрастать. Огромную роль сыграют спутники и в распространении знаний, достижений культуры и науки на нашей планете.

В советской космической программе автоматическим аппаратам отводится важная роль в изучении Вселенной, Луны, планет и прикладном использовании космоса. Автоматы все более совершенствуются, их возможности возрастают с каждым годом. Это можно в какой-то степени объяснить тем, что запуск автоматических аппаратов обходится во много раз дешевле полетов пилотируемых космических кораблей.

Для решения ряда проблем космонавтики необходимо, чтобы на борту космического аппарата был человек. Даже самые совершенные автоматы не способны заменить творческий человеческий разум, аналитический ум людей. Поэтому наша программа изучения и исследования космоса предусматривает и полеты пилотируемых кораблей.

Советские ученые, руководствуясь указанием В. И. Ленина, при разработке программы изучения космоса стремились выделить основные цели и направления работ, дающие максимальную практическую и научную пользу. Одним из главных направлений в советской космической программе, ради которого проводился ряд последовательных вспомогательных экспериментов, является создание орбитальной станции. И наша наука подошла к созда-



Фото Т. Мельника

нию долговременных орбитальных станций и лабораторий — решающего средства широкого освоения космического пространства.

Советская наука рассматривает создание орбитальных станций со сменяемыми экипажами как магистральный путь человека в космос. Они могут стать «космодромами в космосе», стартовыми площадками для полетов на другие планеты. Возникнут крупные научные лаборатории для исследования космической технологии и биологии, медицины и геофизики, астрономии и астрофизики. Ныне обозначились реальные возможности осуществления предсказаний нашего великого соотечественника Константина Эдуардовича Циолковского о том, что человек создаст станции и лаборатории в космосе.

В этом направлении уже пройден большой путь. По существу, каждый наш новый пилотируемый полет решал те или иные частные задачи, связанные с созданием орбитальных станций будущего. Ряд экспериментов в этом направлении был осуществлен на автоматических аппаратах.

Для сборки больших орбитальных станций в космосе необходимо отработать такие элементы техники космических полетов, как маневрирование, сближение в космосе пилотируемых и автоматических аппаратов, причаливание, стыковка, пересадка космонавтов, сборка частей станции на орбите и т. д. Нужны определенные медико-биологические данные о возможности длительной работы человека на орбите. Групповой полет «Востока-3» и «Востока-4» дал первый опыт вывода объектов на практически совпадающие орбиты, в ограниченный район пространства.

Дальнейшими шагами были опыты широкого маневрирования в космосе на спутниках «Полет» и «Космос», позволившие идти дальше и отработать в автоматическом варианте процессы сближения, причаливания, стыковки в космосе. Затем эти элементы были проверены в пилотируемых полетах. Космонавты накопили ценный опыт пилотирования маневрирующих аппаратов и групповых полетов кораблей.

В январе 1969 года была создана первая советская экспериментальная космическая станция, собранная из кораблей «Союз-4» и «Союз-5». В этом эксперименте и при недавних полетах кораблей «Союз-6», «Союз-7», и «Союз-8» отрабатывались многие практические задачи, решение которых приближает создание долговременных орбитальных станций. С созданием же такой станции пилотируемые полеты вступят в новую фазу. Исследование и использование космоса поднимется на новый уровень.

Работа на орбитальной станции ученых и инженеров обещает очень много. К примеру представители такой отрасли науки как астрономия смогут установить на станции крупные телескопы, и благодаря тому, что они избавятся от деформации линз под действием их собственного веса, а также от искажений, которые дает земная атмосфера, перед глазами ученых откроется совершенно новый мир. Они смогут изучать звезды в диапазоне рентгеновских, тепловых, гамма-лучей, улавливать всю информацию, которая раньше не проходила сквозь атмосферу к наземным приборам. Астроном орбитальной станции будет так же отличаться от «астронома-наземника», как человек, говорящий на одном языке, отличается от полиглота.

Орбитальные станции откроют безграничные перспективы не только перед учеными, но и перед специалистами народного хозяйства. Природные ресурсы Земли, богатства ее морей и океанов, недр и лесов станут в большей степени и более целесообразно использоваться человеком.

Жизнь подтверждает, что работа на пути создания долговременной орбитальной станции намечена советскими учеными правильно. Это позволяет сосредоточить усилия на том направлении, которое дает быструю и ощутимую практическую отдачу, пользу для советского человека.

Со временем развитие космонавтики, постепенное совершенствование и удешевление космической техники позволит сделать реальностью полеты человека и на ближайшие планеты, и на небесные тела, к кометам и астероидам. Пытливый разум человека проникнет в самые отдаленные уголки Солнечной системы. Но сегодня космонавт-инженер, космонавт-ученый должны отдавать свои силы и знания главным образом на решение насущных хозяйственных и научных задач, чтобы космос служил людям, научно-техническому прогрессу наших дней.

Важным достижением в космонавтике нужно считать начало совместных работ по использованию и исследованию космоса рядом социалистических стран. Спутники серии «Интеркосмос» положили начало планомерным коллективным работам дружественных стран на космических трассах. Это позволит экономно и рационально использовать ресурсы и научные возможности стран социализма на самом переднем крае науки и техники — в деле освоения космоса.

В космосе, как и на Земле, нашим начинаниям созвучны мудрые ленинские слова: «Ум человеческий открыл много диковинного в природе и откроет еще больше, увеличивая тем свою власть над ней».



В ПОСЛЕДНИЙ МЕСЯЦ ВОЙНЫ



Одной из самых ярких, незабываемых страниц истории нашего государства, нашей борьбы за торжество коммунизма навсегда останется беспримерная победа Советского Союза в Великой Отечественной войне, 25-летие которой вскоре будут отмечать во всех странах мира.

Четверть века назад, весной 1945 года, в центре Европы шли последние битвы Отечественной войны. Советские Вооруженные Силы завершали разгром гитлеровской военной машины, выполняли свою великую освободительную миссию. Неся народам избавление от фашистского ига, советские воины всех родов войск проявляли высочайшее мужество, массовый героизм и вместе с тем глубокое сознание своей интернациональной солидарности с трудящимися освобождаемых стран и высокий гуманизм.

Мы предлагаем вниманию читателей выдержки из фронтовых тетрадей полковника П. Ф. Пляченко, бывшего в то время офицером для особых поручений представителя Ставки Верховного Главнокомандования маршала авиации Г. А. Ворожейкина.

* * *

Вечером, 5 апреля 1945 года, представитель Ставки по координированию боевых действий военно-воздушных сил 2, 3 и 4-го Украинских фронтов маршал авиации Г. А. Ворожейкин, после двухдневной поездки в войска, находился в своей рабочей комнате на вспомогательном пункте управления 3-го Украинского фронта и составлял подробный доклад в Ставку. Маршал авиации диктовал самые последние сведения о воздушной обстановке на южном крыле советско-германского фронта. Строчками ложились данные о боевом и численном составе наших воздушных армий и 4-го воздушного флота фашистских ВВС, о результатах боевых действий авиации по наземным объектам и о проведенных воздушных боях, о наличии горючего и боеприпасов в авиационных объединениях и соединениях...

Работа над докладом подходила к концу, когда зазвонил телефон ВЧ. Начальник оперативного управления Генерального Штаба генерал-полковник С. М. Штеменко передал из Москвы указание Верховного Главнокомандующего.

Когда доклад в Ставку был написан и отправлен, Г. А. Ворожейкин тут же позвонил командующему 17-й воздушной армией генерал-полковнику авиации В. А. Судец и командующему артиллерией фронта генерал-полковнику артиллерии М. И. Неделину и сообщил им о полученном указании Ставки. В нем, в частности, рекомендовалось при освобождении Вены боевые действия авиации и артиллерии организовать таким образом, чтобы полностью сохранить жилые кварталы города, исторические памятники, а также все промышленные объекты, расположенные в районе австрийской столицы. Несколько позже об этом сообщили и в штаб 2-го Украинского фронта.

Следующим утром наступление наших войск на венском направлении стало развиваться еще стремительнее. Для овладения столицей Австрии были введены в сражение 6-я танковая, 4-я и 9-я гвардейские армии 3-го Украинского и 46-я армия 2-го Украинского фронтов. С воздуха их активно поддерживали соединения и части 5-й и 17-й воздушных армий. Бомбардировщики и штурмовики, нанося мощные удары по гитлеровским войскам на поле боя, дезорганизовали их отход и все попытки закрепиться на промежуточных рубежах. Стальная лавина наших войск все быстрее и быстрее продвигалась к Вене.

В самый разгар венской операции войска облетели слова командующего 3-м Украинским фронтом Маршала Советского Союза Ф. И. Толбухина, с которыми он обратился к танкистам, пехотинцам, летчикам и воинам других родов войск: «...Не обижайте мирное австрийское население, уважайте его бытовой уклад, семью, личную собственность. Пусть ваше поведение вызывает повсюду уважение к Советской Армии-освободительнице и к нашей могучей Отчизне». В подразделениях, экипажах, огневых расчетах эти слова, выражавшие великий гуманизм, честь и достоинство советских воинов, распространяли, разъясняли политорганы, партийные и комсомольские организации.

Совершенно по-иному отнеслось к Вене и ее жителям американское военное командование. С конца марта и в первые дни апреля четырехмоторные «Бостоны» круглосуточно висели в небе австрийской столицы. Американские летчики бомбили город по всем правилам их авиационной доктрины. От разрывов авиационных бомб крупных калибров рушились жилые дома, исторические памятники, промышленные и бытовые сооружения. Над городом целую неделю стояло зарево. Мирные жители сутками не выходили из бомбоубежищ.

Днем 6 апреля маршал авиации Ворожейкин, находясь в кабинете маршала Толбухина вместе с группой генералов, связался по телефону с командующим воздушной армией генералом Судец.

— Владимир Александрович! готовы ли ваши экипажи к выполнению специального задания?

— Да, готовы. Ждем команды на вылет.

— Считайте, что вылет разрешен. Передайте летчикам самолетов, вылетающих на Вену, что им поручено выполнить одну из самых почетных задач.

Примерно через час в небе столицы Австрии появились краснозвездные самолеты, сбросившие на город не бомбы, а многие тысячи белых листочков со словами обращения к населению города. Это было послание, исполненное благоразумия и уважения человеческого достоинства. Вот несколько строк из этого обращения:

«Жители города Вены! Красная Армия, громя немецко-фашистские войска, подошла к Вене... Час освобождения столицы Австрии — Вены от немецкого господства настал... вкладывайте свою долю в дело освобождения Австрии от немецко-фашистского ига...».

Многие тысячи венцев с огромным интересом, радостью и волнением читали слова, обращенные к ним. Об этом,

спустя несколько недель, рассказывал венский рабочий антифашист Теодор Шпунт, в квартире которого мне с товарищами пришлось заночевать.

— Вы себе не представляете, — сказал тогда хозяин дома своим гостям, как мы обрадовались, прочитав ваши листовки. Пропаганда, которую вели в нашем городе нацисты, сделала свое гнусное дело. Многие венцы стали бояться прихода Красной Армии. Обращение командования советских войск к мирному населению Вены произвело на всех огромное впечатление. Многие жители встретили русских как своих братьев и оказывали им всякую помощь в быстрейшем изгнании нацистов из нашей прекрасной Вены. О, что было бы с нашим городом, если бы ваши войска опоздали с приходом к нам хотя бы на несколько дней! Американские летчики и фашистские саперы превратили бы нашу Вену в груду битого камня и кирпича. Советские войска спасли наш прекрасный город от этой участи, — заключил Теодор Шпунт.

Вечером 6 апреля снова позвонили из Москвы. Генерал армии А. И. Антонов передал Ворожейкину новое указание Верховного Главнокомандующего. Требовалось срочно представить в Ставку соображения о том, целесообразно ли применять на территории, удерживаемой противником, дальнюю авиацию и предложения о возможности боевого использования фронтовой авиации по объектам немецко-фашистских войск, расположенных в крупных промышленных районах Чехословакии и Австрии.

До поздней ночи маршал авиации работал над полученным заданием. Советовался с маршалом Советского Союза С. К. Тимошенко, командующими фронтами и воздушными армиями. На его столе уже лежал готовый для доклада материал, когда зазвонила «кремлевка». На проводе был Верховный Главнокомандующий. Поздоровавшись, И. В. Сталин спросил о ходе боевых действий и обеспеченности военно-воздушных сил фронтов всем необходимым.

Маршал авиации доложил о действиях нашей авиации по поддержке наземных войск, наступающих на территории Австрии и Чехословакии, сообщил сведения о потерях противника от ударов с воздуха и о тех задачах, которые еще предстоит решить нашим ВВС на данном театре войны. В заключение маршал Ворожейкин дал краткую справку о боевом и численном составе воздушных армий и о наличии боеприпасов и горючего. В конце доклада сказал:

— В Пятой и Восьмой воздушных армиях до сих пор не создано необходимого запаса авиационного бензина для предстоящих операций. Кроме того, в соединениях штурмовой авиации ощущается нехватка противотанковых бомб.

Наступила пауза. Затем разговор с Верховным возобновился.

— Указания насчет горючего и боеприпасов даны, — сказал Сталин и тут же спросил:

— Вы давно были на Четвертом Украинском?



Командующий 5-й воздушной армией генерал-полковник авиации С. Горюнов (в центре), начальник штаба генерал-лейтенант авиации Н. Селезнев (справа) и заместитель командующего по политической части генерал-лейтенант авиации В. Смирнов наблюдают за воздушным боем.

Район Вены, апрель 1945 г.

— При проведении Западно-Карпатской операции, в январе.

— Необходимо сейчас побывать там и на месте решить все вопросы, связанные с боевыми действиями авиации в операции по освобождению Моравско-Остравского промышленного района. Главное, чтобы не пострадали от ударов с воздуха заводы, мартены, шахты и рабочие поселки, находящиеся в этом и других индустриальных центрах Чехословакии...

Следующим утром на аэродроме 8-й воздушной армии, что неподалеку от города Рыбник, приземлился самолет представителя Ставки.

С конца марта сухопутные войска и авиация 4-го Украинского фронта вели напряженные бои по захвату и расширению плацдармов на левом берегу реки Одер, продолжали наступать в трудных условиях горно-лесистой местности. Одновременно они готовились к нанесению нового мощного удара с целью освобождения Моравско-Остравского индустриального района от фашистских захватчиков. Такая напряженная обстановка требовала от командиров и штабов самого тесного контакта с войсками, ведущими бои, непрерывного нахождения там, где решалась судьба сражений. Поэтому в штабе 8-й воздушной армии никого из руководства на месте не оказалось. Командующий, его заместители, политработники и многие офицеры штаба армии находились на КП фронта, в сухопутных войсках и на аэродромах.

— Времени терять не будем, — сказал маршал авиации Ворожейкин. — Здесь в штабе уточним некоторые детали и сегодня же побываем в общевойсковых армиях; на месте узнаем, как осуществляется авиационная поддержка и в чем нуждаются войска. Закажите два связных самолета.

Перед вылетом маршал авиации распорядился:

— Пока я буду в войсках на плацдарме, вам необходимо побывать в 18-й армии и Чехословацком корпусе, который действует совместно с этой армией. На месте подробно ознакомьтесь с воздушной обстановкой в полосе наступления этих войск. Особое внимание обратите на то, как осуществляется взаимодействие поддерживающей авиации с соединениями и частями армии и на эффективность поражения и подавления целей самолетами в условиях горно-лесистой местности. Выясните, в чем конкретно нуждаются войска, какая им нужна помощь от авиации.

Во второй половине дня самолет связи приземлился в полосе наступления войск армии генерала Гастиловича неподалеку от города Ружомберок. В это время фашистская авиация бомбила вторые эшелоны и резервы армии, пытаясь нанести им потери еще до ввода в сражение.

По прибытии в штаб 18-й армии встретился с офицерами оперативного отдела, от которых получил подробную информацию о наземной и воздушной обстановке. Была она здесь крайне тяжелой и вот почему.

Войска 18-й армии и 1-го Чехословацкого корпуса, наступавшие южнее 67-го и 107-го стрелковых корпусов 1-й гвардейской армии, действовали на сильно пересеченной горно-лесистой местности, пожалуй самой труднопреодолимой. Враг искусно использовал ее для обороны. С господствующих высот гитлеровцы хорошо просматривали и обстреливали не только передний край наших войск, но и подступы к нему. Горные дороги, перевалы, долины и особенно танкодоступные места находились под сильным огнем и были заминированы. Здесь каждая высота, горное плато, лесной массив и все населенные пункты были превращены фашистскими войсками в мощные районы обороны и опорные пункты, насыщенные большим количеством огневых средств. Этими-то средствами противник и оказывал противодействие нашим передовым, наступающим подразделениям и частям, а по тылам наносил удары своей авиацией.

— В общем наступаем так, как обычно действуют при прорыве укрепленного района, — заметил один из офицеров-операторов.

— Ну, а авиация войскам вашей армии хорошо помогает?

— Когда как. Последние дни самолеты стали реже залетать в нашу полосу, хотя заявки на авиационную поддержку составляем и направляем ежедневно...

В район расположения передового командно-наблюдательного пункта армии можно было добраться только на автомашине, а затем скрытно по ходу сообщения. Здесь, на направлении главного удара, почти у самого переднего края, находились командующий 18-й армией генерал А. И. Гастилович, член Военного совета армии генерал Л. И. Брежнев и небольшая группа офицеров со средствами связи. Представившись и получив необходимые указания, я направился в небольшой блиндажик дежурного офицера. Там были подробно уточнены вопросы взаимодействия.

— Как вы вызываете самолеты на поле боя? — спросил я у офицера.

— Только через командующего фронтом, — ответил тот.

— Видимо, — подумал я, — в эти дни все силы воздушной армии сосредоточены на поддержке войск, ведущих бои на плацдарме, а здесь авиационная поддержка осуществляется отдельными ударами авиации по вызову. Так оно в действительности и оказалось.

Но наступать в таких условиях без непрерывной мощной авиационной поддержки было чрезвычайно трудно. К тому же самолетам, выполнявшим боевые задачи в интересах войск 18-й армии и 1-го Чехословацкого корпуса, нелегко отыскивать и подавлять хорошо укрытые в горах и лесах огневые средства врага.

Однако, несмотря на все трудности, наши войска и взаимодействующие с ними чехословацкие части продолжали упорно наступать. За несколько дней они продвинулись на 20 и более километров и заняли ряд важных пунктов. Ярко проявилось подлинное мастерство, воля к победе, массовый героизм и боевое содружество воинов двух братских народов. В этом наглядно и убедительно сказались плоды большой плодотворной работы политорганов армии и личный пример в бою коммунистов.

...После возвращения из войск представитель Ставки сразу же встретился с командующим 8-й воздушной армией генерал-лейтенантом авиации В. Н. Ждановым и его заместителем по политической части генерал-майором авиации А. Г. Рытовым. Между ними состоялся следующий разговор:

— Как идет подготовка авиационных соединений и частей к предстоящей операции? — спросил маршал авиации.

— Перебазирование на новые аэродромы, расположенные ближе к линии фронта, — начал генерал Жданов, — в основном закончено. Штаб нашей армии совместно со штабами командующего артиллерией фронта и общевойсковых армий разрабатывают и уточняют планы взаимодействия авиации, артиллерии, танков и пехоты.

— Когда войдут в строй неисправные самолеты?

— Дней через пять, — ответил генерал Рытов, — но мы еще не обеспечены бензином и противотанковыми бомбами.

— Все получите через два, максимум три дня. Указания свыше даны.

— Очень хорошо, — разом вырвалось у генералов. Видимо этот вопрос их беспокоил больше других.

Затем разговор зашел о задачах авиации в новой операции. Командующий армией доложил предварительный план:

— Проведем авиационное наступление со всеми периодами: предварительной авиационной подготовкой, непосредственной подготовкой атаки и авиационным сопровождением. К настоящему времени всеми видами разведки уже вскрыто много объектов и целей, которые необходимо будет разрушать и подавлять нашим бомбардировщикам заблаговременно — в период предварительной авиационной подготовки наступления.

— Где находятся эти объекты? Давайте посмотрим на крупномасштабной карте, — предложил маршал авиации.— В первую очередь рассмотрим объекты действий бомбардировочной авиации.

— Объекты ударов бомбардировщиков — это прежде всего резервы противника, расположенные в данное время, — показал генерал Жданов на карте, — в районах сосредоточения северо-западнее и юго-западнее Остравы; затем опорные пункты в полосе предстоящего прорыва и командные пункты. Этих объектов и целей, как вы видите, очень много. Все они укрыты в прочных инженерных сооружениях или каменных жилых зданиях. Особенно много вскрыто прочных железобетонных и каменных двухэтажных, многоамбразурных дотов в 15—30 километрах северо-западнее и западнее города Остравы, как раз в том месте, где намечается прорыв. Для разрушения этих огневых сооружений, — заключил командующий воздушной армией, — потребуется минимум трое суток, огромный ресурс сил и большое количество бомб.

— Все это так, — заметил маршал авиации, — доты в полосе прорыва будем разрушать. Ну а как быть с резервами? Посмотрите на карту. Оперативные и тактические резервы гитлеровских войск в настоящее время расположены в рабочих поселках, примыкающих к заводам, а в некоторых местах прямо на территории крупнейших промышленных предприятий. Здесь они по всей вероятности останутся до начала нашего наступления. Бомбардировать резервы противника в этих районах — значит разрушить и промышленные объекты Моравско-Остравского индустриального центра. Этого делать мы не должны.

— По этому вопросу, — сказал генерал Рытов, — политорганы фронта и армии уже провели большую работу. Во всех авиационных частях политработники, партийные и комсомольские организации разъяснили личному составу великую освободительную миссию наших войск на территории Чехословакии. Все авиаторы проникнуты стремлением оградить жителей страны от ужасов войны и спасти невоенные объекты от разрушения.

— Поскольку командующий фронтом, — заметил генерал Жданов, — выбрал очень узкую полосу прорыва северо-западнее Остравы, где нет ни заводов, ни шахт, ни населенных пунктов, то и угрозы мирным объектам со стороны авиации при проведении подготовки прорыва не будет.



Группа советских авиаторов у исторических памятников Вены. Апрель 1945 г.

— Да, такое решение генерала армии Еременко не только наиболее целесообразное и обоснованное, но и в высшей степени гуманное, — отметил представитель Ставки. — Ведь в полосе намеченного прорыва одни доты и ни единого мирного объекта. Вот сюда и необходимо нацелить все ваши бомбардировщики.

— А как же быть с резервами? — спросил командующий.

— Резервами займется штурмовая авиация...

Утром 8 апреля в штабе 8-й воздушной армии уточнили задачи родам авиации на операцию. Бомбардировщикам предстояло действовать по особо прочным огневым сооружениям в полосе прорыва и по другим целям, удаленным от промышленных сооружений. Совершенно запрещалось заходить с бомбовым грузом в районы шахт и бомбардировать цели вблизи заводов.

Штурмовая авиация нацеливалась на поддержку пехоты и танков на поле боя в ходе атаки и наступления в глубине и на поражение резервов противника в момент их выдвижения к району прорыва и при контратаках. Особенно рекомендовалось штурмовикам широко применять противотанковые бомбы для поражения различной бронированной техники, находящейся во всей полосе наступления войск фронта. Эти бомбы не имели фугасного и осколочного свойства, и, следовательно, не причиняли никакого вреда находящимся поблизости промышленным сооружениям и другим мирным объектам.

Полковник П. ПЛЯЧЕНКО,
доцент

(Окончание следует)

Ленинград. Кировский завод

Первичная организация ДОСААФ Ленинградского Кировского завода — одна из ведущих в нашем патриотическом Обществе. Недавно президиум Центрального комитета ДОСААФ обсудил ее деятельность. Оборонный коллектив под руководством партийного комитета, — отмечается в постановлении, — успешно выполняет социалистические обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, претворяя в жизнь задачи, вытекающие из Постановления Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного Общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)» и Закона о всеобщей воинской обязанности.

Одобрена практическая деятельность первичной организации, а за достигнутые успехи она награждена Грамотой ЦК ДОСААФ СССР.

Заводскому комитету ДОСААФ рекомендовано постоянно совершенствовать методы руководства цеховыми организациями, добиваться, чтобы каждый член Общества изучал основы военного дела, занимался военно-техническим спортом.

Президиум Центрального комитета ДОСААФ наградил председателя комитета оборонной первичной организации П. Герасимова и начальника заводского спортивно-технического клуба А. Беляева Почетным знаком ДОСААФ СССР. Этой высокой награды также удостоены энтузиасты оборонно-массовой работы: А. Соколов, О. Кяэр, М. Голованов, Ю. Никитин и А. Снопков.

Ниже мы рассказываем о делах активистов ДОСААФ Ленинградского Кировского завода.

Ленинград! Этот город близок и дорог сердцу каждого из нас, близок и дорог миллионам простых людей за рубежом. Ленинград — колыбель Великой Октябрьской революции. Всей земле ведомы его подвиги. Из Смольного по всему свету разнеслись слова первых ленинских декретов. По заветам Ильича, слову партии Ленинград трудится, побеждал и побеждает.

В образе Ленинграда как бы воедино слиты и его революционный подвиг, и испытания военных лет, и сегодняшний самоотверженный труд строителей коммунизма.

Великий город на Неве трудно себе представить без бывшего Путиловского, ныне четырежды орденоносного Кировского завода — завода-богатыря и труженика, борца и революционера, умельца и новатора. Не было в истории революционного движения в России такого момента, когда не было бы слышно могучего имени путиловского рабочего, — писал С. М. Киров.

ТРАДИЦИИ — В СТРОЮ

...Сразу же за проходной людской поток дробится, ручейками растекается по лабиринту заводских улиц и переулков. Утренняя смена торопится к станкам. К своему рабочему месту направляется молодой мастер Валентин Промахов. Валентин, как и все его товарищи — на ленинской трудовой вахте. Производственный коллектив Кировского определил для себя рубежи, держа ориентир на 7 ноября. К этому дню решено завершить пятилетку.

Валентин — юный представитель рода Промаховых. Его дед Иван на Путиловский пришел в начале века. Среди тысяч рабочих, слушавших ленинскую речь, был Иван Промахов. Это было 12 мая 1917 года. Вождь революции не раз встречался с путиловцами.

Всего на заводе работало ровно пятьдесят Промаховых, из них семеро трудятся здесь и сейчас. Биография этой рабочей династии — живая история нашего героического рабочего класса, история завода, рождение его традиций, ленинской эстафеты сыновей, дочерей, внуков и правнуков путиловцев.

Красные путиловцы всегда в авангарде. Они первыми в стране начали воплощать в жизнь ленинскую мечту о 100 тысячах тракторов, нужных крестьянину. Первые отечественные тракторы ленинградцев были словно агитаторами, призывавшими к коллективному труду широкие массы бедняков и середняков. Родина никогда не забудет кировцев-двадцатипятитысячников, посланцев ленинской партии, внесших свой вклад в социалистическое переустройство деревни. В грозную военную пору кировцы держали оборону всего в нескольких километрах от своих неумолкающих цехов.

Традициями, рожденными в борьбе и труде, проникнуты все взаимоотношения в коллективе, вся атмосфера жизни завода.

Кто же они, сегодняшние кировцы, как работают? Чем живут и дышат? Что ценят в людях, о чем мечтают?

От ветеранов молодежь унаследовала революционный дух, трудолюбие, рабочую честь, священное чувство гражданского долга. Потомственного путиловца Ивана Промахова на заводе сменил его сын Евгений. Когда над Отчизной нависла смертельная угроза, Евгений встал в ряды ее вооруженных защитников. Это он, коммунист Промахов, замполит батальона, на Сталинградском фронте, в приволжских степях, поднимал бойцов в атаки. Не однажды раненный, не раз награжденный, Евгений Промахов вернулся на завод к мирному труду на сбереженной от врага земле! Но война врезалась в его память не только картинами людских бедствий. Она была и мерой человеческой выносливости, высокой силы духа.

Это понимает сын Евгения Ивановича — Валентин Промахов. Он знает родословную своей фамилии и на ее примере может судить о великих подвигах и жертвах народа. Передовик производства, Валентин в числе тех, кто достойно продолжает трудовые традиции рода Промаховых, творческим трудом отвечает на заботу Отчизны. Активист ДОСААФ. Дружинник. Не раз избирался в комсомольское бюро. Ведущий спортсмен-радист, стрелок, парашютист, легкоатлет...

...Виктору Рыженову восемнадцать. Ленинградец, учился в школе. Слесарь. Безмерно горд, что работает рядом с ветеранами трех революций, участниками штурма Зимнего, очевидцами исторических событий. С первых дней на заводе показал свой характер: настойчивый, «въедливый», любознательный. Постепенно Виктор овладевал тонкостями мастерства. Работает хорошо. Поэтому его уважают и молодые, и те, кто постарше. Вот эта слитность с делами родного завода, с его людьми и заботами стала прочной опорой в жизни Виктора.

Рыженова манит к себе небо. Будущий воин, он мечтает о нем. А пока свой досуг отдает парашютным прыжкам, авиаспортклубу, секциям заводского клуба ДОСААФ. Стрелок, лыжник. Не один Виктор думает о воздушной профессии. О небе спорят, с ним связывают свои планы токари Владимир Домкин и Борис Лабзов, слесари Николай Гусев, Сергей Лушников, Валерий Бондаренко...

А разве не символично, что внук путиловца Тимофея Матвеева — Юрий Гагарин стал первым в мире покорителем космоса. Символично также, что ветеран завода, токарь Герой Социалистического Труда коммунист Борис Михайлович Воробьев является наставником кружка технического моделирования на заводской станции юных техников. В кружке ребята приобретают знания жизни и вырабатывают в себе новые качества. История Кировского, его прошлое и настоящее, экскурсии в заводские цехи — все это увлекает школьника романтикой труда, готовит к участию в великой коммунистической стройке. Среди воспитанников Б. М. Воробьева и других наставников — рабочие, авиаторы, исследователи Антарктиды. Авиамоделисты завода — участники Выставки достижений народного хозяйства и международных выставок. Самые искусные из них — Сергей Пшеничный, Борис Скакунов и Виктор Воробьев (сын Бориса Михайловича) удостоились почетных призов. К ленинскому юбилею здесь готовят выставку новых микросамолетов.



Призывники.

Передать молодой смене духовное наследство кировцев, его революционные, боевые и трудовые традиции — такую задачу ставит перед собой и коллектив ДОСААФ — помощник партийной организации.

— Прежде всего, — рассказывает председатель комитета, авиатор-офицер запаса, коммунист Павел Герасимов, — мы стараемся разнообразить формы и методы воспитательной работы, сделать ее более яркой, содержательной и, следовательно, более действенной.

Полюбились юношам и девушкам «встречи четырех поколений», которые устраиваются ежегодно в первое воскресенье апреля. В организации этих встреч участвуют энтузиасты ДОСААФ коммунисты: член заводского комитета В. Забелин, председатели цеховых организаций И. Панов, И. Землянухин, Л. Кириков и другие. Старым коммунистам, кадровым рабочим молодежь рапортует о своих трудовых делах, клянется быть верной ленинским идеалам. Выступают герои боев и будущие солдаты. Затем следует массовое шествие представителей четырех поколений к Марсову полю. Памятник жертвам революции величественен и строг: каменные уступы стен, надписи на граните могильных плит. Простые, суровые. А вокруг — цветы. Море цветов. Ветер с балтийских далей косматит пламя факела, глухо рокочут мотоциклы почетного эскорта. На лицах хранителей огня алые отсветы... Такие встречи с их взволнованностью, идейной насыщенностью оставляют неизгладимый след.

Вполне понятно, что в центре внимания военно-патриотической воспитательной работы находится молодежь. Она должна знать боевые традиции Родины, своих старших товарищей. О кировцах-фронтовиках рассказывают офицеры запаса. Героям войны посвящены специальные стенды в заводском музее. О них найдешь материалы в уголках боевой славы и в витринах ДОСААФ. Вот перед нами материалы о Герое Советского Союза Евгении Чистякове, сбившем 16 фашистских самолетов, Герое Советского Союза Михаиле Баранове. «Старший лейтенант Баранов, — говорилось в листовке Политического Управления Сталинградского фронта, — умеет вести бой. Он затевает его первым, он навязывает врагам свою железную волю советского патриота, он не дает им спуску. И побеждает». Летчики Евгений Чистяков и Михаил Баранов пали смертью храбрых. Но их подвиги будут жить в веках и зажигать молодые сердца на новые свершения.

Воспитанию на героических традициях подчинены слеты молодежи — «Все дела и помыслы — тебе, любимая Родина!». И массовые военизированные игры, и участие в создании пояса Славы вокруг Ленинграда, и походы по ленинским местам и местам боев. Среди организаторов походов — Евгений Иванович Промахов. Он был и в Москве на Всесоюзном слете следопытов.

В эти дни устраиваются тематические вечера, посвященные славному 25-летию нашей победы в минувшей войне. Идет взволнованный разговор о коммунистах, фронтовых друзьях-товарищах, истоках нашей победы, о безграничной верности советских людей социалистической Родине, священному делу ленинской Коммунистической партии. В роли беседчиков много авиаторов-офицеров запаса: коммунисты В. Егоров — заместитель директора завода; Герои Советского Союза Д. Петров и Ф. Дьяченко, инженер И. Землянухин и другие. Перед кировцами выступали Маршал Советского Союза В. И. Чуйков, Главный маршал авиации А. А. Новиков и другие военачальники.

Подвиги старших для нынешней молодежи — пример для подражания. Соприкосновение с героикой военных лет и мирных будней рождает в ее сознании глубоко патриотические чувства, желание стать стойкими, мужественными, идейно непримиримыми, воспитывать в себе постоянную революционную бдительность.

КЛЯТВА МОЛОДЫХ КИРОВЦЕВ

На заводе стремятся, чтобы патриотизм юных проявлялся в конкретных делах и поступках. Например, в оборонных кружках молодежь знакомится с историей Вооруженных Сил, учится стрелять, водить автомобиль, прыгать с парашютом, строить авиамодели, закаляет себя духовно и физически.

Из истории завода юноши и девушки знают, что по призыву Ильича в грозные годы гражданской войны путиловцы сформировали свой рабочий полк, а сделанные их руками бронепоезда громили врагов Революции.

И сейчас у кировцев самые тесные связи с Армией. Они крепко дружат с воинскими частями. На базе одной из них создан военно-спортивный лагерь для призывников. Будущие воины вооружаются знаниями и навыками на учебных пунктах, в лагерях, а также в секциях и кружках заводского спортивно-технического клуба, который возглавляет заместитель председателя комитета член ЦК ДОСААФ Анатолий Беляев.

Авиамоделист мастер спорта В. Баштанник (справа) показывает председателю комитета ДОСААФ П. Герасимову новый реактивный микросамолет, изготовленный в авиамодельном кружке.
Фото П. Федотова, С. Смольского (ТАСС)



Удостоиться права служить в подшефных частях — большая честь. И это право завоевывают сотни кировцев. Идут они в Армию, овладев одной-двумя специальностями и полностью сдав нормы комплекса «Готов к защите Родины». Проводы на воинскую службу превращаются в общезаводской праздник. Призывники дают торжественную клятву.

«Уходя в ряды Советских Вооруженных Сил с прославленного четырежды орденоносного Ленинградского Кировского завода, — говорится в ней, — *мы преисполнены чувства глубокой благодарности замечательному коллективу завода, который открыл нам дорогу в жизнь, принял в ряды рабочего класса, привил беззаветную любовь к своей Родине и Коммунистической партии, дал почетную путевку в Советские Вооруженные Силы. Мы торжественно клянемся на деле доказать верность своему воинскому долгу, с честью выполнять любое задание Родины, комсомола, нашей славной Коммунистической партии и ее Ленинского Центрального Комитета».*

Воины поддерживают связь с заводом. Так, о своих успехах в боевой и политической подготовке друзьям уже написали комсомольцы А. Литвиненко, В. Забойников, В. Безбородов, В. Киреев, призванные в Армию в прошлом году.

Жизнь Армии вызывает огромный интерес у молодежи, у всего коллектива. Солдаты, приехавшие в отпуск, встречаются с допризывниками. Имена лучших заносятся на Доски почета цехов, где они раньше работали. Своим воспитанникам рабочие направляют письма, поздравляют их с праздником, шлют подарки.

Новый толчок оборонно-массовой работе дал Всесоюзный смотр в честь ленинского юбилея.

— Уже на первом его этапе, — подчеркнул председатель комитета ДОСААФ, — у нас родились новые формы работы, например, соревнование за достойную подготовку к воинской службе. На первенство цехов устраиваются состязания по нормативам комплекса «Готов к защите Родины».

Творческое дерзание, вдохновенный труд людей, которыми движет великая любовь и преданность ленинской партии, готовность сделать все, чтобы претворить в жизнь ленинские идеи — вот главная черта коллектива Кировского завода. Навеки вошел в наши сердца образ Ленина, а рядом с ним образы его соратников, образы рабочих, солдат, крестьян, без них нельзя представить себе живого Ильича. Его не представить себе без красногвардейцев и революционных матросов на улицах Петрограда, без рабочих бывшего Путиловского завода, без коммунистов, идущих на смертный бой за Отчизну, без героев пятилеток, исследователей космоса. В этом величие Ленина, сила Партии.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
спец. корр. «Крыльев Родины»



Выступление В. И. Ленина на митинге рабочих Путиловского завода. Май. 1917 год. Картина В. Серова.



У наших друзей

«Л-29А» «ДЕЛЬФИН-АКРОБАТ»

В нашей стране хорошо зарекомендовали себя чехословацкие учебно-тренировочные турбореактивные двухместные самолеты «Л-29» «Дельфин». На них, в частности, выступали спортсмены-летчики на всесоюзных соревнованиях по высшему пилотажу и завоевали высокие награды.

Положительную оценку дал самолету летчик-космонавт Алексей Леонов, побывавший в мае 1965 года на машиностроительном заводе имени Первой пятилетки в Куновицах.

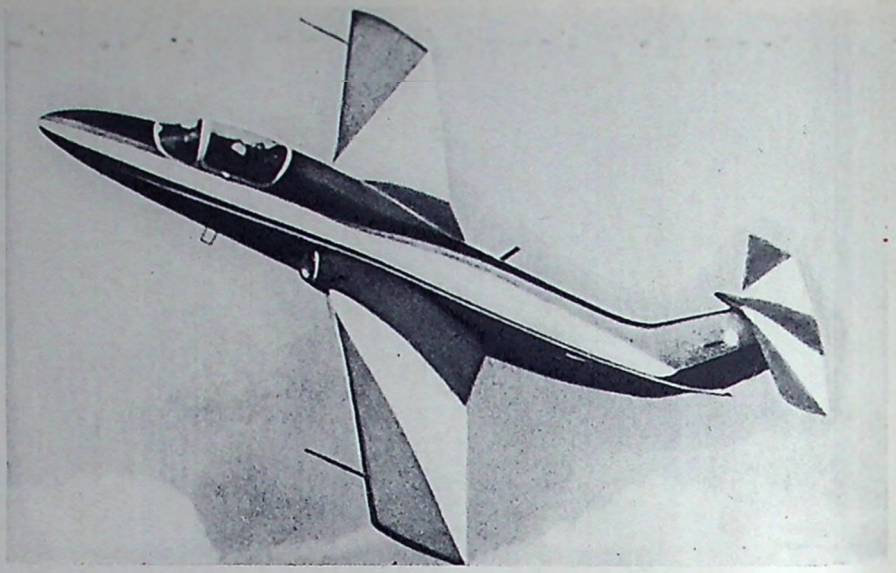
Одобрительные записи о самолете оставили в книге отзывов посетившие завод министр авиационной промышленности СССР П. Дементьев, главный маршал авиации С. Вершинин, летчица М. Попович, установившая на самолете «Л-29» мировой рекорд скорости полета на 100-километровой дистанции.

В настоящее время чехословацкая авиационная промышленность предлагает для высшего пилотажа одноместный самолет «Л-29А» «Дельфин-Акробат».

Каковы же основные положительные качества «Дельфина-Акробата»? Это — легкая управляемость в сочетании с высокой маневренностью, гарантирующая минимальную усталость летчика, а следовательно, безопасность полета; хороший обзор; большая скороподъемность; высокая способность полета «на спине»; малая длина разбега и посадки; высокая эксплуатационная экономичность и надежность.

«Л-29А» «Дельфин-Акробат» — цельнометаллический моноплан со средним расположением крыла и Т-образным хвостовым оперением. На нем установлен один реактивный двигатель М701.

Фюзеляж круглого сечения с воздушным кондиционером и герметической кабиной, создающей полный комфорт при всех условиях полета. Катапультируемое кресло со специальной системой привязных ремней обеспечивает правильное положение летчика в полете и безопасное катапультирование.



Самолет «Л-29А» «Дельфин-Акробат» в полете

В добавление к закрылкам самолет имеет воздушные тормоза (расположены на фюзеляже), которые позволяют маневрировать скоростями в полете.

В центральной части фюзеляжа топливные баки общей емкостью 1030 литров. Для выполнения высшего пилотажа в баки заливается лишь 400 литров горючего. Топливная и масляная системы гарантируют безопасный полет на спине продолжительностью до 40 секунд. Новое шасси, оборудованное шинами низкого давления, позволяет производить взлет и посадку на площадку с травяным покрытием.

Чехословацкое внешнеторговое объединение приводит основные летно-технические данные нового самолета: длина — 10,8 м; высота — 3,1 м; крыло — 10,3 м; площадь крыла — 19,8 м^2; взлетный вес — 2600 кг; тяга двигателя — 890 кг; максимальная скорость полета — 635 км/час; минимальная скорость (с закрылками, выпущенными на 30°) — 125 км/час; скороподъемность — 17,3 м/сек; практический потолок — 13,4 км; длина взлета до высоты 25 м — 730 м; посадочная дистанция начиная с высоты 25 м — 643 м; разбег до скорости 127 км/час — 330 м; пробег — 335 м; время подъема на высоту до 5 км — 7 мин.

«Дельфин-Акробат» оснащен радиостанцией УКДС-1; позволяющей вести связь в диапазоне от 118,00 до 135,95 мгц. Радиус между каналами 50 кгц. Имеется также автоматический определитель направления АРК-9, соединенный с гироиндукционным компасом.

Летные качества самолета позволяют выполнять на нем пилотажные комплексы в воздушном пространстве 1500×600 м на высотах 1000—100 м. Скорость при выполнении высшего пилотажа может меняться в пределах от 400 до 500 км/час.

В комплексы могут быть включены петля, восьмерка, поворот на горке, вираж, бочки и многие другие фигуры как прямого, так и перевернутого пилотажа, входящие в программы современных соревнований и чемпионатов.

КИНО

НА ЭКРАНЕ—ИСТОРИЯ ПАРАШЮТИЗМА

...Кадр за кадром перед зрителем проходят малоизвестные и полузабытые эпизоды из истории развития парашютизма, парашютной техники. Эта история полна драматизма, насыщена примерами беззаветного мужества, благородства.

На экране демонстрируются первые эскизы Леонардо да Винчи, мечтавшего построить парашют-летательную машину, воспроизводятся испытания летающего плаща Жаном Дунье и прыжок, который совершает профессор Себастьян Ленорман на аппарате собственной конструкции, названном им впервые «парашют».

Кинематографистам удалось в архивах Госфильмфонда разыскать кинокадры старой кинохроники, примерно 1910—14 годов. На них мы видим, в частности, парашютистку, заснятую в летном шлеме и крагах возле допотопного аэроплана. Перед подъемом в воздух — ее подвешивают под фюзеляж. Ведь именно в таком положении находился тогда парашютист перед прыжком.

Мы говорим о киноочерке «Внизу—земля», выпущенном Центральной киностудией научных фильмов. Основное место в нем занимает развитие парашютизма в нашей стране, предстоящему 40-летию которого (июль 1970 года) он посвящается.

Перед зрителями — Глеб Евгеньевич Котельников — изобретатель ранцевого авиационного парашюта автоматического действия; показаны его чертежи, фото первых испытаний парашюта РК-1, принципиальная схема которого легла в основу всех современных парашютов. Интересно знакомство с одним из старейших летчиков Героем Советского Союза М. М. Громовым. Первым из наших авиаторов он совершил вынужденный прыжок с парашютом...

Средства спасения летчиков непрерывно совершенствуются. Запоминаются кадры, показывающие катапультирование — единственно возможный способ прыжка с современного скоростного самолета. Запечатлена специальная подготовка летчиков на тренажерах. В фильме особо подчеркивается значение высокой надежности парашютной техники. И эта техника широко демонстрируется. Показаны спасательные, спортивные, десантные, грузовые парашюты. Поразительно зрелище опускающихся на землю многотонных грузов под серебристыми куполами, вспышек реактивных тормозов. Средствами кино рассказывается как применяется спасательный парашют на «нулевой высоте».

Исполнители — парашютисты-спортсмены — испытатели новых спасательных систем, летчики. Над фильмом работали: автор сценария А. Козак, режиссер В. Чулков, оператор Ю. Салов. Консультировал картину — мастер спорта А. Белоусов. Большую помощь творческим работникам оказали Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова и Федерация парашютного спорта СССР.

Н. ГЛАДКОВ,
заслуженный мастер спорта

ГРУППА „МЕЧ"

Антон Дмитриевич Якименко пришел в авиацию в 1934 году. Окончив Луганскую авиашколу имени Пролетариата Донбасса, прошел путь от старшины-пилота до генерала, заслуженного военного летчика СССР. В 1939 году сражался с японцами в небе Монголии, заслужил высокое звание Героя Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны, командуя истребительным авиационным полком, дрался над Тихвином и Купянском, участвовал в освобождении Украины, Бессарабии, Румынии, Венгрии, Чехословакии. Сбил тридцать вражеских самолетов. После войны, окончив академию генерального штаба, занимал ряд ответственных должностей в авиации.

Мы публикуем отрывки из фронтовых воспоминаний А. Д. Якименко, в литературной записи Н. Штучкина.

Год сорок третий, июль. Сидим под разлапистым деревом: я, мои летчики и приехавший к нам командир авиакорпуса.

— Знаете, как назовем вашу группу? — говорит генерал, — «Меч»!

...Мысль о создании группы пришла не случайно. После неудачного наступления немцы перешли к обороне. Линия фронта, зацепившись за Белгород, Рыльск, Малоархангельск образовала так называемый Курский выступ. Перегруппировка войск идет с той и другой стороны. Назревают большие события, напряженные воздушные схватки. У командира нашего корпуса возникла идея создать специальную авиагруппу — резерв для решения важных и внезапно возникающих задач, небольшую группу-кулак, которую можно бросить на выручку связанных боем подразделений, на усиление, бросить туда, где надо вкорне изменить обстановку в какой-то момент борьбы за господство в воздухе.

Честь организовать такую авиагруппу выпала мне, командиру полка. Приятно, но какая ответственность! Справимся ли? Вдруг опозоримся? Окажемся самыми что ни на есть рядовыми, обычными или, хуже того, будем биты в первой же схватке. Это будет провал не только тактический, но и психологический. Это будет моральное поражение.

Надо продумать, все взвесить, оценить свои силы, возможности. Поразмыслив, я принял решение: в состав авиагруппы включить шестнадцать наиболее сильных летчиков, асов. Две восьмерки, две наиболее маневренных группы. Неплохо и больше, но остальные еще недостаточно опытны. Группа должна иметь отличительный знак, видный, броский. Лучше всего, — яркокрасный нос самолета. Нужно группе и свое имя; подкрепленное для начала парой эффективных ударов, оно воздействует на фашистов психологически.

И последнее: став командиром особой группы, я остаюсь и командиром полка. Как я смогу совместить эти две обязанности? Не исключено, что особую группу в полном или неполном составе будут бросать с точки на точку. Какая польза полку, если я во главе восьмерки буду мотаться по аэродромам и не слишком ли «роскошной» станет моя фронтовая жизнь. Отсюда вывод: в группе должен быть постоянный ведущий. Лучше всего на эту роль подойдет штурман полка Матвей Зотов, зрелый воздушный боец, а его заместителем — командир эскадрильи Павел Чувилев.

— Назовем вашу группу — «Меч», — повторил генерал. — Согласны?

«Удачно, — подумалось мне, — соответствует замыслу». — Гляжу на своих пилотов, вижу: понравилось. Отвечаю за всех: — Согласны.

— Хорошо, — говорит командир, — на подготовку даю три дня.

...Группа «Меч» с рассвета приступила к боевому дежурству. Сидим недалеко от линии фронта, на аэродроме со странным названием Тоненький. Вообще-то название соответствует форме: это небольшая полевая площадка, ширина не превышает и сотни метров, длина — восемьсот. Три дня провели на аэродроме Кащеево, клочке заросшего поля, летали в составе пар, звеньев, восьмерок, чтобы привыкнуть друг к другу, понимать с полуслова. Сюда прилетели вчера, оставив в Кащеево одну эскадрилью «серых», так мы называем теперь остальных, летающих на машинах серого цвета, в отличие от красноносых.

Летчики всех полков и наши «серые» в том числе, патрулируют группами, охраняют наши войска, вылетая по графику. Группа «Меч» сидит наготове...

Все эти дни я непрерывно думал о первом дне авиагруппы. Кому вести ее в бой, мне или Зотову? Вопрос не простой. Я рассуждал, ставил себя на место пилотов и их командиров. Перед группой стоит боевая задача, сложная, особо важная. Где должен быть командир полка? Во главе боевого порядка? А что подумает Зотов? Не доверяю?.. И Чувилев тоже подумает. И летчики. А что подумают летчики о своих командирах, которым не доверяют?.. Нет, так не годится.

Решаю: группу поведут Зотов и Чувилев. Это смелые воины, и я вполне на них полагаюсь. Пусть привыкают к ре-

шению сложных задач. Пусть мобилизуют свои знания, ум, боевые возможности. А я буду за ними следить, анализировать каждый бой, помогать. Со стороны, в спокойной обстановке виднее.

Нахожусь на командном пункте около радиостанции, слышу: бой завязала патрульная группа одного из полков нашего корпуса. Очевидно, сейчас получу команду... И точно:

— Поднять восьмерку!

Даю две зеленых ракеты, и два звена одно за другим поднимаются в воздух.

— Набираю высоту, — передает Чувилев, — следую в сектор...

Сигналы с корпусного командного пункта сюда не доходят, но я вполне представляю себе обстановку.

Наша патрульная группа встретила армаду самолетов противника: 60—70 бомбардировщиков «Юнкерс-87» в сопровождении «Ме-109». Патрули связали боем вражеских истребителей, а «юнкерсы», уже без прикрытия, устремились вперед, к линии фронта, чтобы сбросить бомбы на наши войска. Надо перехватить их, расстроить боевые порядки, не позволить отбомбиться прицельно. Такова боевая задача группы, о которой еще не знают фашисты.

Утро ясное, на небе ни облачка. Солнце светит чувилевским летчикам в спину, немцам бьет прямо в глаза, слепит их. Думаю, что в дальнейшем надо учесть движение солнца, нападать, прикрываясь его лучами.

Растянувшись километра на три, немцы идут в колонне девяток, каждая в составе трех звеньев, головного и двух по бокам. Представляю себе эту силу и на фоне ее восьмерку моих пилотов. Нелегко им, конечно, но я уверен, они не дрогнут. Это смелые воины и особенно их командир Павел Максимович Чувилев.

Он прибыл к нам осенью сорок первого года под Тихвин. Младший лейтенант, заместитель командира эскадрильи. Но комэск вскоре погиб, и Чувилев его заменил. Исключительно сильный ведущий. Хорошо подготовлен тактически. В бою хладнокровен, видит своих и чужих, ошибки противника и ошибки ведомых. Умеет спросить с подчиненных.

Прекрасно владея оружием, Чувилев в короткое время уничтожил немало фашистов, и я по достоинству оценил военную доблесть пилота: минуя сразу два воинских звания, представил его к «капитану» и к ордену Красного Знамени.

— Атакуем!.. — кричит капитан Чувилев.

...И вот они на земле. Красные, потные, возбужденные боем: Василевский, Черненко, Иванов, Табаков, Маковский, Чирьев, Хвостов. Шумят, спорят, кричат, обсуждают перипетии боя. Мы с Чувилевым стоим в стороне, наблюдаем: пусть покричат, это не помеха делу. Чувилев тоже не прочь пошуметь: в двадцать два года нелегко выдерживать командирскую строгость. И характер у него такой — спокоен и выдержан только в полете, а после посадки, «разрядившись», становится дерзким, и временами грубым. Не со мной, конечно, с пилотами. Но они его любят. За умение, мужество, за то, что за ним они, как за стеной.

Коротко, ясно Чувилев говорит мне о схватке с фашистами. Разделившись на две подгруппы, восьмерка устремилась в атаку. Первая нанесла удар по головному звену ведущей девятки, в лоб под углом градусов в тридцать. Загорелись сразу два «юнкерса». Это явилось как бы сигналом: семь остальных немедленно сбросили бомбы, резко пошли в разворот, подставив животы идущей следом второй четверке. И еще две машины камнем полетели к земле.

Потеряв сразу четыре машины и флагмана в том числе, немцы поняли, что дело имеют с асами. И Чувилев подтвердил их опасения. Вместе с ведомыми пронизал вражеский строй слева направо и, довернувшись параллельно оси общей колонны, показал необычную раскраску машин. А когда начал разворот, целясь в середину боевого порядка, бомбы посыпались вниз.

Не досчитавшись пяти экипажей, сбросив бомбы до линии фронта, «юнкерсы» развернулись на запад. Чувилев начал было преследовать их, но командный пункт передал:

— Молодцы! Выходите из боя.

Вместе с Павлом подходим к пилотам. Спрашиваю:

— Как вели себя немцы?

— Вежливо, — острит Иванов, — по нашей просьбе разбомбили своих.

— Хорошо! — говорю я пилотам. — Сработали чисто. Бомбардировщики нас уже знают, пусть узнают и истребители.

Ставлю боевую задачу группе Матвея Зотова:

— Зайдите с тыла, и в первую очередь атакуйте «Ме-109». Постарайтесь, чтобы первый удар был особенно эффективным. Он может решить исход воздушного боя. Высоту наберите побольше. Атакуйте на повышенной скорости.

— Мы заберемся метров на тысячу выше фашистов, — уточняет Матвей.

Группа в составе восьми истребителей уходит на Белгород. Слышу отдельные фразы условного кода: разговор Матвея с землей. Остальные молчат, соблюдая радиомаскировку. Уже набрали четыре тысячи метров, вышли на Белгород. Теперь должны развернуться, немного пройти на юг...

— Вижу! — доносится голос Зотова.

Это доклад о противнике. И опять тишина, только шуршит в приемнике. Проходит минута, другая и вдруг:

— Атака!

Это приказ Матвея. Хлесткий, мобилизующий. От того, как отдан приказ, тоже зависит победа. А главное — от ума, мастерства, отваги ведущего, от умения повести за собой подчиненных, сжать в кулак их мысли, нервы и нанести удар. Точный, стремительный. Противник превосходит их численно в десять-двенадцать раз, это я знаю точно, их не стали бы наводить на меньшую группу...

— Атака!

Четырежды слышу эту команду. И каждый раз — твердость, уверенность в голосе Зотова. Значит все идет хорошо, по порядку, по плану.

Будто наяву вижу Матвея. Молчаливый, спокойный, исключительно сдержанный, даже немного замкнутый. Ему чужды волнения, но все равно, если бы что-то было не так, я бы услышал, сердцем почувствовал. Там ведь не просто мои подчиненные, там боевые товарищи...

— Вас понял, иду домой.

Вижу: приближаются к точке. Садятся, как всегда по-рабочему: с бреющего, шасси, щитки выпускают у самой земли. Зарулили. Собираются у машины Матвея. Зотов докладывает:

— Товарищ майор, задача выполнена. Налет бомбардировщиков отражен. В бою со смешанной группой сбито... семь самолетов противника.

Запнувшись на слове «семь», добавляет в конце доклада: «Может и больше...» Но я успокоил его:

— Ничего, пусть уточняют немцы.

Все было так, как задумано. Бомбардировщиков оказалось не меньше, чем в первый раз. Впереди, на высоте две тысячи метров — восемь девяток «юнкерсов». Сзади, в полутора-двух километрах и несколько выше — двенадцать «Ме-109», за ними — еще шестерка.

Известно, что немцы любят воевать по незыблемым правилам, а в результате — шаблон. Изучив их повадки, мы заранее знаем, в какое время их ожидать, на какой высоте, в каком боевом порядке. Не раз их на этом ловили. Поймали и в этом полете.

«Вполне очевидно, они рассуждают так, — подумал Матвей: — если мы их сегодня ударили в лоб и довольно удачно, значит бить принципиально иначе, нам нет никакого резона. Отсюда вывод: будут нас искать впереди. Расчет при этом вполне логичный: когда мы пойдем на «юнкерсов» спереди сбоку, то первая группа «Ме-109» слегка дозернувшись, атакует нас в лоб, отсечет или свяжет боем, а бомбовозы, под прикрытием шестерки «Ме-109» пойдут вперед».

Матвей не ошибся. И вот наши разгоняют огромную скорость и, сзади, как снег на голову, падают на заднюю группу вражеских истребителей. Горят сразу два самолета. Получив сигнал об опасности, ведущая группа «Ме-109», не дожидаясь удара в спину, переворотом уходит в пике, однако недостаточно быстро, одного или двух зазевавшихся настигает огонь.

Расправившись с группой прикрытия, истребители, сделав последний рывок, сходу атакуют бомбардировщиков. Будто раскаленной стрелой пронзив боевой порядок, идут в разворот, показав всему строю фашистов эмблему «Меча»...

Этого оказалось достаточно... Атака в лоб, и «юнкерсы», поспешно бросая бомбы, переворотом уходят от линии фронта.

— Отлично, — говорю я пилотам, — хвалю.

Улыбаются. По себе знаю, как это приятно, когда говорят спасибо за службу, за мастерство. А им тем более, молодые все, чуткие на доброе слово. Даже Зотов хмуриться перестал. Но я понял его: кого-то хотел поругать и, как видно, за дело. Слегка отступаю:

— Подробно разберите ошибки в этом бою. Дайте полный анализ действиям каждого летчика...

Итак, бомбардировщикам мы себя показали. Со смешанной группой подрались довольно успешно. О чем сейчас думают немцы? Вполне вероятно намерены нас раскусить. Кто мы? Что из се-

бя представляем? Так ли сильны, как себя показали? Может быть эти победы — удачное стечение обстоятельств?

Я думал об этом с момента, когда Зотов ответил командному пункту: «Вас понял, иду домой». Я думал о третьей схватке. Мне ясно: на группу красноносых машин немцы бросят своих истребителей. Иначе, как же ее раскусить? — Но я уже знаю, что делать, и говорю об этом своим пилотам. Смеются.

— Хитрость, — говорит Чувилев, — второе оружие.

Суть нашего замысла в следующем. «Мессершмитты» должны появиться примерно в двенадцать. В это время поднимутся шесть экипажей «серых», но не с Кащеево, где осталась еще эскадрилья, а отсюда, с Тоненького. Эта шестерка будет как бы приманкой для немцев. Ее поведет Василий Хвостов, летчик из группы «Меч». Следом за нею выйдет десятка во главе с капитаном Зотовым, имея задачу показать свою силу фашистам, доказать свое право называться группой особого назначения «Меч».

Обговорив детали предстоящего воздушного боя, летчики идут к самолетам, запускают моторы, взлетают, уходят к линии фронта.

Все получилось будто по плану. В двенадцать часов появились фашистские истребители — две группы в составе восьми и двенадцати «Ме-109» — и сразу клюнули на нашу приманку. Имея за спиной немалую силу, первая группа набросилась на нашу шестерку. Бой завязался сразу, напряженный и динамичный.

В ту же минуту послышался голос по радио:

— Внимание, с запада еще двенадцать «Ме-109».

Командный пункт предупреждал об опасности. И сразу, еще более встревоженный голос.

— Еще десять «Ме-109»... Держитесь, товарищи.

Но последняя фраза не встревожила экипажи Хвостова. Они уже поняли ошибку командного пункта: десятка — это не «Ме-109», это наши из группы «Меч». Они несутся в атаку на вторую группу вражеских истребителей.

Молниеносный, неотвратимо страшный удар. Из двенадцати — семь самолетов горящих и негорящих грохнулись о землю, а группа «Меч» уже спешит на помощь Хвостову, мимоходом сбивает еще одного, стремительно идет в боевой разворот для повторной атаки. Но... атаковывать некого: на фоне чистого синего неба только Василий Хвостов собирает «серых».

...И вот они на земле, мои фронтовые друзья, бесстрашно отважные воины, мастера смертоносных атак. Мне хочется выступить, сказать им много хороших слов, но времени нет, вижу, от штаба бежит посыльный, и я стараюсь найти такие слова, чтобы сразу сказать обо всем. Я говорю:

— Хлопцы! Живет наша группа «Меч»!

За всех отвечает Зотов:

— И будет жить! До Победы!

Генерал-лейтенант авиации
А. ЯКИМЕНКО.
Герой Советского Союза

Рис. А. Шульца.

ИДЕТ ВСЕСОЮЗНЫЙ СМОТР

9 РЕКОРДОВ

Вечерами, когда спадает напряжение учебного дня, людно в лабораториях и классах спортивно-технического клуба ДОСААФ авиационного института. Новыми знаниями настойчиво вооружаются спортсмены-летчики, планеристы, парашютисты, авиамоделисты. Каждая минута на счету. Ведь впереди — решающие старты Спартакиады в честь ленинского юбилея. Уже взяты первые рубежи: спортсмены повысили спортивные разряды. Особенно отличились летчики В. Новокрешин и М. Бизенков, парашютисты Л. Хорошев и Н. Глазирина, строители малой авиации.

Участие во Всесоюзном смотре спортивной и оборонно-массовой работы первичных комсомольских организаций ко многому обязывает активистов ДОСААФ. Оборонный коллектив авиационного института стремится привлечь как можно больше студентов к занятиям военно-техническим спортом, к участию в юбилейной спартакиаде.

Значительно пополнились ряды авиамоделистов. Ныне их около ста. 12 мастеров и кандидатов в мастера спорта. 24 перворазрядника! В стенах института вырос руководитель авиамодельной лаборатории энтузиаст ДОСААФ Л. Алдошин, мировой рекордсмен. Еще рекордсмены — В. Титлов, В. Леонтьев, А. Абражеев, Р. Рахматуллин, В. Гаврютенков, Ю. Валентинов. Успешно конструирует радиоуправляемые пилотажные модели и выступает с ними на соревнованиях преподаватель института Ю. Валентинов — вожак авиамодельной секции. Другой преподаватель — А. Дубинецкий будет стартовать с моделями воздушного боя.

Всесоюзный смотр, как известно, посвящается ленинскому юбилею. Спортсмены достойно отмечают всенародный праздник.

По инициативе Алдошина создана специальная рекордная группа. В нее вошли Л. Алдошин, В. Титлов, В. Леонтьев, Ю. Валентинов и другие. Авиамоделисты института в рекордную таблицу внесли существенные поправки. **Завоевано 9 всесоюзных достижений, в том числе 2 мировых — по радиоуправляемым моделям.**

В юбилейном году решено подготовить трех мастеров и одного мастера спорта международного класса, 5 кандидатов в мастера и 10 перворазрядников.

Кропотливые расчеты и исследования, эксперименты, аэродинамические продувки... Все это призвано помочь повысить летно-технические качества моделей, их скорость, дальность и продолжительность полета.

В клубе ДОСААФ создается новая аппаратура для радиоуправляемых моделей. Уже сконструированы и испытаны дискретная десятиканальная и пятиканальная системы. По инициативе комитета ДОСААФ в Крыму были проведены первые их испытания на модели планера, полет которой совершался в динамических потоках воздуха. Результаты отличные!

Интерес представляет и восьмиканальная аппаратура пропорционального радиоуправления, которую построил В. Гаврютенков. Это устройство демонстрировалось в Москве, ее конструктор завоевал бронзовую медаль ВДНХ.

Ныне в авиамодельной лаборатории изготовляются простейшие радиоустройства для юных спортсменов.

Технические проблемы, которыми занимаются студенты-авиамоделисты, широки и разнообразны. Здесь разработана схема модели однолопастного вертолета, исследуются наиболее рациональные схемы бесхвосток, резиномоторных, таймерных... Не случайно творчество молодежи тесно связано с учебным процессом. Так, например, темы дипломных проектов Гаврютенкова и Леонтьева были непосредственно связаны с авиамодельным спортом.

— Дела и нужды нашей авиамодельной лаборатории, — говорит ее руководитель Л. Алдошин, — всегда в центре внимания оборонного и комсомольского комитетов института. И это мы ощущаем на каждом шагу.

А. ВИКТОРОВ

Казань

В Федерации парашютного спорта СССР

Растут ряды мастеров

Президиум Федерации парашютного спорта СССР за высокие спортивные достижения, показанные на различных соревнованиях 1969 года, присвоил звание мастера спорта СССР: А. Бобер (Витебск), В. Кузьмину (Харьков), А. Мицуковой, Т. Саповой, В. Чумичеву (Фрунзе), Н. Кучменко (Ворошиловград), Г. Халюзову (Сыктывкар), В. Калинкину (Рязань), А. Русакову (ВДВ), З. Агаронян (Ереван), О. Кутакову, П. Федоркову, В. Федосеенко (ВВС).

Учитывая опыт и длительную практику успешного судейства соревнований по парашютному спорту, присвоено звание судьи республиканской категории: А. Скопиновой, В. Смирнову (Москва), М. Анненкову (Воронеж), Д. Готовцеву, А. Батурину, И. Мешкову (Горький), В. Демяновскому, А. Бейгуленко (Краснодар); Судьи всесоюзной категории: В. Тюрину (Кишинев), Ю. Егорову (Саратов), Я. Шипилову (ВВС), В. Панову (Иваново).

Сказ о крылатых уральцах

Красив он и строг, Нижний Тагил. Неповторимо своеобразный и колоритный, ярко и вдохновенно воспетый во многих творениях прославленного бытописателя этого замечательного края Мамина-Сибиряка, город широко и просторно раскинулся у самого подножия седого Урала. Много поэтических сказов и увлекательных преданий сложено о нем, о его горщиках и рудознатцах, несравненных мастерах «огненного дела», неутомимых искателях «узорчатых камней», о ковалях-силачах, точно тонкие лозинки вязавших в замысловатые узоры двухдюймовые железные прутья, о гранильщиках искрящихся всеми цветами радуги магических камней, о кудесниках-умельцах, неведомо как создавших пылающие огнями жар-птицы малахитовые шкатулки и ларцы, о вошедших в легенды Черепановых, Худояровых, Тумашовых.

А сегодня на берегах Тагила рождаются сказы еще и о крылатых уральцах, о людях, устремленных в небо. С ними я познакомился в Нижне-Тагильском авиаспортивном клубе.

...Попробуй, угадай, где обосновался он в раскинувшемся от горизонта до горизонта кружеве улиц, площадей, новых кварталов, зеленых микрорайонов? И его не просто было бы разыскать, если бы не всеведущие попутчики.

— Держите на Красный Камень, а там покажут... Впрочем, чего уж, крюк небольшой, идемте вместе...

Пройдя несколько кварталов, провожающий объявил:

— Вот и он, наш авиаспортивный! В городе, считай, каждый о нем знает. И я тоже летал на планере. Конечно, давненько это было.

Вот он каков, авиаспортивный — им гордятся в городе.

На фронтоне приземистого здания крупными резными буквами обозначено: «Авиационно-спортивный клуб Нижне-Тагильского металлургического комбината имени В. И. Ленина».

Да, его строили для рабочих. Авиационный спорт нашел прочное признание у металлургов. Их пример взбудоражил молодежь города. Тогда и возникла мысль: разумно ли деятельность клуба ограничивать пределами лишь одного комбината? В клубных классах стало все больше появляться друзей авиации с других заводов. А впоследствии клуб и организационно был преобразован в городской. Немало уже поработавший здесь начальник клуба Василий Александрович Чащин с довольным видом показывает клубные помещения.

— Многие завидуют нашим учебным классам. Не легко усвоить сложные аэродинамические закономерности. Более понятными и доступными делают их наглядные пособия: схемы, графики, таблицы.

Гордится Василий Александрович классом материальной части и самолетовождения: на столах и стендах — полуразобранный авиадвигатель, узлы шасси, детали газораспределения, электрооснастки, навигационных приборов.

Хорошо обставлен и парашютный класс. В методическом кабинете можно ознакомиться с программами занятий, методическими разработками, новой литературой и наглядными пособиями. Всегда людно в авиамодельной лаборатории.

Спортивно-парашютный класс. Сменяя друг друга, парашютисты на подвесных системах, тренажерах, различных гимнастических снарядах осваивают и отшлифовывают наиболее неподатливые фигуры, добиваются красивых комбинаций. Особенно усердствуют двое совсем молодых и очень похожих друг на друга парней.

Это братья Ковалевы. Олег пришел в клуб учеником девятого класса пять лет назад, увлекся парашютизмом. В 1966 году с первым спортивным разрядом был призван в армию. Служил в десантных войсках. А вернулся, снова пришел в авиаспортклуб, участвовал в межзональном соревновании. Пример Олега оказался по вкусу и брату Вячеславу, машинисту мостового крана металлургического комбината. У него уже около 215 прыжков.

— А главная моя мечта, — признается Вячеслав, — быть военным летчиком.

Меня познакомили с братьями Ермиловыми — горняком Александром и студентом горного техникума Геннадием, сестрами Настей и Людой Погудиными.

А вот и небесная «троица», братья Зобнины: Александр, имеющий более 100 прыжков (сейчас служит в воздушно-десантных войсках), и учащиеся средней школы Валерий и Анатолий. Они еще совсем юны, но за плечами каждого около шести десятков прыжков.

Регулярная теоретическая учеба, занятия в лабораториях и кабинетах, в спортивно-гимнастическом зале находят завершение на клубном аэродроме. В распоряжении спортсменов самолеты, планеры, много парашютов.

— И все-таки хвалиться пока рано, — говорит начальник клуба. — Предстоит дать авиаспорту более могучие крылья, сделать его подлинно массовым. Как воздух нужны крепкие контакты, дружба с первичными организациями ДОСААФ.

Многое из намеченного уже сделано. На предприятиях созданы парашютные секции, на общественных началах действует еще одна авиамодельная лаборатория, регулярно проводятся занятия, соревнования, готовятся кадры общественных инструкторов, действенней становится военно-патриотическое воспитание молодежи, множится ядро активистов. В клубе меня познакомили с руководителем секции парашютистов металлургического комбината, мастером спорта Валентином Гоманом.

«Наш неугомонный Гоман», по-дружески шутливо именуют его спортсмены. И это действительно так. На комбинате уже десять лет действует парашютная секция. В иные годы в ней занимается до 170 человек. Из числа парашютистов-металлургов выдвинулись 3 мастера спорта, 2 кандидата в мастера, 20 перворазрядников. Укомплектована команда для участия в зональных соревнованиях.

Мне довелось побывать на тренировках парашютистов. Крепкие, плечистые парни, стройные ладные девушки, все, точно на параде, собранные, подтянутые. Да и как же иначе: это металлурги — доменщики, сталевары, конверторщики, прокатчики, коксохимики, агломератчики, крановщицы, лаборантки. Есть и горняки — все люди гордых профессий. В шлемах, спортивных куртках и комбинезонах, сегодня они походят на былинных богатырей. И лица — строгие, сосредоточенные, какие-то празднично-просветленные.

Все делается четко, размеренно, привычно. Последовали выходы на первую, затем на вторую и третью линии проверок. Выполнены требования обязательного медицинского контроля. И наконец команда:

— На посадку в самолет!

Когда парашютная страда закончилась и все вернулись в клуб, Василий Александрович Чащин представил распорядительницу тренировочного занятия.

— Инструктор Татьяна Касаткина, — отрекомендовалась она.

— Наша хозяйка неба, комсомолка, — уточнил Чащин и тут же дал высокую оценку только что закончившимся парашютным прыжкам. Это была похвала не только штатному инструктору Касаткиной или общественнику Гоману, но и той многообразной и содержательной работе, которую проводит парашютная секция и в целом организация ДОСААФ металлургического комбината.

Многие парашютисты-допризывники проходят курс обучения в заводском военно-спортивном лагере. С помощью авиаспортклуба пятьдесят молодых металлургов в минувшем году приобрели в лагере специальность парашютистов-укладчиков, шестьдесят юношей сдали нормативы третьего спортивного разряда, около двухсот человек — нормы на значок «Готов к защите Родины». Кинолюбителями создан фильм «Когда становишься солдатом».

Изо дня в день со спортсменами комбината проводится кропотливая военно-патриотическая воспитательная работа. С интересом слушает молодежь вы-

ступления участницы обороны Брестской крепости врача В. Севрук, ветерана двух войн, Героя Советского Союза, ныне мастера железнодорожного цеха Г. Залесова, партизана гражданской войны Н. Губина, участника штурма рейхстага В. Кропинова.

Пример активного военно-патриотического воспитания молодежи показывает участник Великой Отечественной войны, кавалер пяти орденов подполковник запаса, председатель комитета ДОСААФ комбината Ф. Якушин. Большой интерес вызывают у молодежи лекции подполковника запаса десантника Н. Орлова о международном положении, современном оружии массового поражения и другие, рассказы секретаря партийной организации одного из цехов, в прошлом командира соединения реактивных бомбардировщиков В. Бердникова о героических подвигах летчиков в Отечественной войне, об участии авиации в сражениях под Ленинградом, Сталинградом, на Курской дуге, над Варшавой и Берлином.

Признанными воспитателями молодежи зарекомендовали себя бывшие воины Н. Косач, Н. Коробицын, А. Плехин и многие другие. Бывший гвардии старший сержант А. Перминов, ныне мастер цеха, не ограничивает военно-патриотическую работу беседами о тагильцах — героях войны. Недавно он организовал поездку молодых металлургов, над которыми он шефствует, в Брестскую крепость.

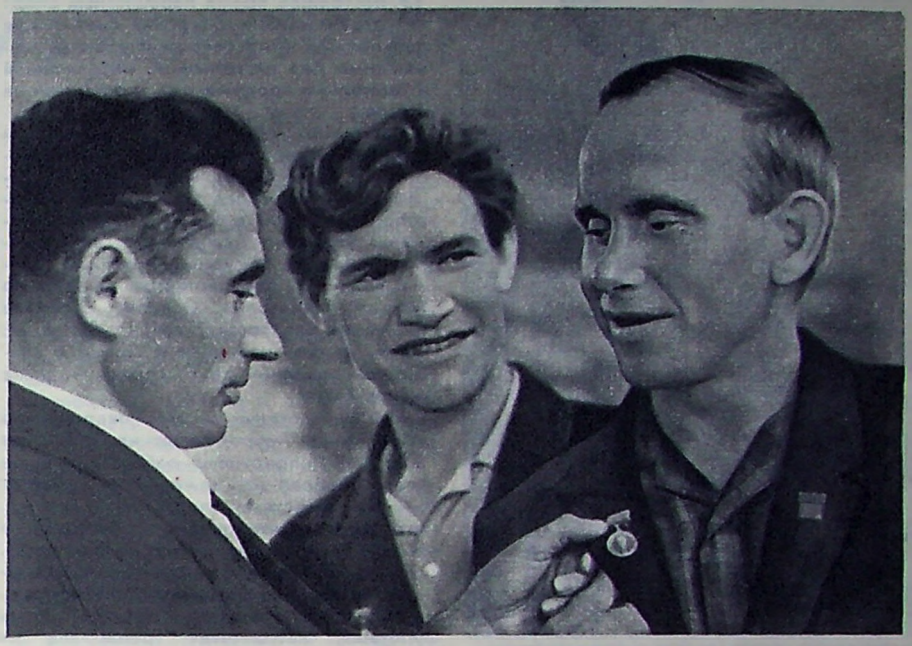
Составной частью работы по коммунистическому воспитанию молодежи является пропаганда военных знаний, военно-прикладных видов спорта. Общественный инструктор-парашютист В. Гоман, по специальности инженер-электрик, читает лекции: «Электроника в военном деле», «Кибернетика и авиация», «Советский авиационный спорт». О достижениях советской радиотехники, о радиолокации, роли радиосвязи в управлении воздушными боями рассказывает один из инициаторов создания авиаспортивного клуба, инженер, в прошлом военный летчик Б. Фрейчко.

Организаторская и воспитательная работа приносит плоды. Выдвинулось много горячих поклонников авиационного спорта, накрепко сдружившихся с небом.

Назовем хотя бы Виктора Дулова. После службы в армии он пришел на Металлургический комбинат, стал отличным вальцетокарем. Отработав смену, он бежит в вечернюю школу; вместе с товарищами занимается оборудованием класса для занятий парашютистов. На его счету более 700 прыжков. Кроме того он овладел планером, а потом и самолетом, налетал 400 часов, стал мастером спорта.

Замечательных результатов добился и В. Гоман. Он совершил около 1200 прыжков, стал мастером спорта, в 1966 году завоевал звание чемпиона Уральской зоны.

Упорно занимается авиаспортом в прошлом воспитанник детдома, ныне слесарь ударник коммунистического труда В. Барахнин. Он кандидат в мастера спорта, участник многих соревнований, рекордсмен мира в групповом прыжке на точность приземления. Как



Общественный инструктор, мастер спорта В. Гоман (слева) помогает мастеру спорта Б. Шешакову приколоть медаль рекордсмена мира. В центре слесарь металлургического комбината общественный инструктор, парашютист В. Барахнин.

общественный инструктор он подготовил более полутораста парашютистов.

Общественный инструктор, спортсмен первого разряда, машинист турбокомпрессоров В. Горбунов обучил технике прыжков с парашютами 90 своих товарищей-металлургов.

Более 400 прыжков на счету машиниста экскаватора Г. Сатанова, спортсмена первого разряда. Выполнил нормативы кандидата в мастера электросварщик Б. Кузнецов.

Ежегодно воспитанники парашютной секции пополняют ряды славных десантных войск. Посланцы комбината имени В. И. Ленина солдаты-десантники перворазрядники В. Мазура, В. Передеи, С. Поморцев с честью несут воинскую службу.

— Заверяем, — обещает своим землякам в письме парашютист Мазура,— доброе имя нижне-тагильских металлургов и хорошую репутацию своего авиаспортклуба мы не уроним...

По примеру металлургического комбината парашютные секции созданы на вагоностроительном, механическом, пластмассовом, шиферном, котельно-радиаторном и других заводах.

Авиаспортклуб неизменно оказывает необходимую поддержку низовым коллективам, вместе с заводскими организациями ДОСААФ создает им условия для занятий парашютным спортом. Только в минувшем году с помощью авиаспортклуба на заводах города подготовлено 570 молодых покорителей высоты, 30 спортсменов научились летать на планерах.

Многие кружковцы стали профессиональными авиаторами. В. Дулов возглавляет в клубе парашютистов; В. Лебедев — инструктор-летчик-планерист; планерист В. Маркелов и А. Романов, окончив авиаучилище, стали летчиками гражданской авиации; планерист Н. Абрамов, получив диплом штурмана авиации, служит в военно-воздушных войсках. Учатся в штурманском училище недавние одноклубники А. Бакшаев, Д. Тараканов и другие.

Остается заметить, что и сам начальник клуба Василий Александрович Чащин свой путь в авиацию начал в 1949 году на тогдашней планерной станции.

В ряды спортсменов клуба продолжает вливаться все новое и новое пополнение. Увлечение авиаспортом охватывает все слои и группы молодежи Нижнего Тагила. Особенно кипучей становится работа авиаспортклуба сейчас, в знаменательном ленинском юбилейном году. Авиационные спортсмены прилагают все усилия к тому, чтобы еще выше поднять свое мастерство, показать отличные результаты на стартах V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта.

М. ШЕКО

Нижний Тагил

Выставка технического творчества

В Москве была организована выставка технического творчества учащихся авиационных техникумов страны. На выставке демонстрировались новые схемы моделей спортивных классов, различные устройства. Интерес вызвала модель тормозной системы самолета, которую сделали горьковчане В. Малофеев и А. Левашов.

Юные авиаконструкторы свои работы посвятили ленинскому юбилею.

В. ИЛЮШИН,
мастер спорта

Москва



На лонжере.

В помощь участнику Спартакиады

МАСТЕРСТВО КУЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ



Тренируются мастер спорта С. Родионова и мастер спорта СССР международного класса Л. Ячменев.

В настоящее время парашютный спорт достиг высокого уровня развития, и дальнейшее его совершенствование немыслимо без настойчивой, напряженной и тщательно продуманной тренировки на земле.

Затяжные прыжки с выполнением комплекса акробатических фигур в свободном падении являются одним из самых сложных видов парашютного многоборья. Из года в год советские спортсмены уверенно завоевывают первенство в мире по фигурным прыжкам. Время ведущих парашютистов Владимира Гурного, Анатолия Осипова, Леонида Ячменева равняется 7 сек. Представьте: шесть фигур — спирали и сальто в свободном падении за 7 секунд и даже менее семи!

Как же достичь такого совершенства выполнения акробатических фигур в воздухе? Непрерывная работа и прежде всего работа на земле,— так ответят многие известные спортсмены. Тот же, кто думает, что только тренировка в воздухе приносит успех,— ошибается. Нужно, конечно, совершить значительное количество прыжков, пока изучишь ту или другую фигуру. И все-таки, лишь упорная, настойчивая тренировка на земле в сочетании с прыжками поможет вам за более короткий срок добиться хороших результатов.

Периоды, когда парашютисту не удается улучшить время выполнения комплекса, бывают у каждого спортсмена. Поэтому необходимо сразу определить причины застоя, которыми бывают либо ошибки в технике выполнения комплекса, либо слабая физическая подготовка, недостаточная скоростная натренированность.

Желательно, чтобы парашютист, помимо тренировок в авиационном клубе, занимался еще каким-либо другим видом спорта, будь то легкая атлетика, гимнастика или спортивные игры. Занятия в спортивной секции под наблюдением опытного тренера, безусловно, способствуют всестороннему развитию спортсмена. Можно тренироваться и самостоятельно, используя самые простые и доступные снаряды, но следуя жесткой, четко продуманной программе тренировки.

Прежде чем приступить к работе, проанализируйте свои прыжки в минувшем сезоне, выявите слабые звенья в технике выполнения акробатического комплекса, уясните их причины. Затем надо подобрать, учитывая свои индивидуальные способности, комплекс специальных упражнений, которые можно разделить на следующие группы: упражнения для развития силы и быстроты; для отдельных мышечных групп, несущих основную нагрузку; для совершенствования самой техники прыжка; для тренировки вестибулярного аппарата.

Большое значение имеет уровень скоростно-силовых качеств спортсмена, т. е. развитие силы мышц и быстроты движений. Чтобы добиться этого, необходимо регулярно многократно повторять скоростно-силовые упражнения: подтягивание на турнике, лазание по канату, различные упражнения на гимнастических снарядах и гимнастической стенке, заниматься борьбой. Силу мышц можно развить и занимаясь такими видами легкой атлетики, как прыжки, метание диска и ядра, бег на короткие дистанции, особенно полезны прыжки на двух ногах через низкие барьеры, тройные, пятерные прыжки с места и с разбега, одновременно развивающие силу, быстроту, умение координировать движения.

Для тренировки быстроты движений рекомендуется выполнять следующий комплекс упражнений: бег на короткие дистанции с максимальной скоростью; бег из сложных исходных положений, минуя препятствия и меняя направления; бег с высоким подниманием бедра; бег из различных стартовых положений (варианты: старты с положений сидя со скрещенными ногами, сидя спиной к направлению бега, встать без помощи рук); бег с приставлением одной ноги к другой, продвигаясь боком (выполнять быстро), с перекрещиванием ног; бег по кругу с наклоном туловища внутрь круга; бег рывком под хлопок.

Необходимо научиться расслабляться, выполнять движения без лишнего напряжения. Это достигается многократным повторением упражнений с усилиями, близкими к предельным. В программу тренировки включите бег с опущенными и предельно расслабленными руками, бег с полузакрытыми глазами, с максимальным расслаблением плечевых суставов и рук, бег с плавным нарастанием скорости. Следует учесть, что упражнения, выполняемые с максимальной скоростью, нужно повторять часто, но в относительно небольшом объеме.

Во время прыжков с выполнением комплекса акробатических фигур отдельные группы мышц несут особо большую нагрузку — это мышцы брюшного пресса и спины, а также передней и задней поверхности бедер. Парашютисты знают, как трудно порой удержать ноги в плотной группировке и какая огромная нагрузка падает на руки в момент торможения во время выполнения спирали или сальто. Для тренировки рекомендуем использовать штангу, гантели, диск от штанги, резиновый бинт и т. д.

Вот несколько упражнений: поднятие бедра с грузом, стоя на опоре высотой 50—60 см. так, чтобы нога не касалась пола; то же самое, только груз удерживается носком ноги; приседание со штангой на плечах; лежа на животе, поочередно сгибать ногу в коленном суставе, с умеренным сопротивлением партнера или обе ноги одновременно (если нет партнера, то можно использовать резиновый бинт); лежа на спине, сгибать ноги в тазобедренном и коленном суставах (имитируя положение группировки), преодолевая сопротивление партнера или сопротивление резинового бинта; быстрое поднятие сомкнутых ног и туловища из исходного положения лежа на спине, руки за головой (поднимать быстро, возвращаться медленно); стоя, согнувшись в поясе, спиной к стенке, на которой закреплен резиновый бинт, прямыми руками растягивать его, имитируя торможение сальто руками; исходное положение то же, только руки и корпус поставить для выполнения спирали, имитируя торможение спирали руками, растягивать бинт (стараться выполнять это упражнение, точно соблюдая правильную технику).

Парашютисты предлагают

ИЗМЕНИТЬ ПРОГРАММУ

Ныне на соревнованиях идет борьба за доли секунд и сантиметры. Нередки случаи, когда спортсмены в прыжках на точность приземления получают максимальное количество очков. На IX чемпионате мира два участника четырежды поразили цель. Кто из них сильнее? Кому отдать предпочтение? Спор решили три дополнительных прыжка. Теперь главную роль играет стабильность результатов. Четыре прыжка — это уже недостаточно, чтобы определить истинное мастерство парашютистов на точность приземления. Значит необходимо увеличить количество прыжков на крупных соревнованиях.

Увеличить? Но ведь и так не всегда удается разыграть все упражнения до конца из-за большого количества участников, отсутствия резервных дней — возразите вы.

Какой же выход? Давайте обсудим.

Мы являемся свидетелями того, что первое место на всесоюзных соревнованиях, как правило, оспаривают не более 20—30 человек, а остальные 40—50 спортсменов приземляются нередко далеко за кругом. Например, на XV чемпионате Советского Союза спортсменка 1-го разряда Т. Карпиленко (Литва), кандидат в мастера спорта Г. Гитерман (Эстония) по три раза (из четырех) приземлялись за пределами парашютодрома, женская команда Ленинграда чаще попадала в лес, чем приходила в зачетный круг.

Так не пора ли нам пересмотреть программу соревнований?

Мне представляется, что программа крупных состязаний должна состоять из двух туров. В первом туре разыгрывается командное первенство среди всех участников. В программу включаются четыре упражнения: № 1 — акробатика (2 прыжка), № 2 — точность приземления (2 прыжка), № 3 — групповые (4 прыжка) и № 4 — комплексные (2 прыжка). После розыгрыша первого и второго упражнения определяются финалисты (по каждому упражнению отдельно), которые продолжают борьбу за личное первенство во втором туре. В нем участвуют 25 процентов сильнейших парашютистов. В финале спортсмены совершают по 3 прыжка с задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса фигур в свободном падении и по 8 прыжков на точность приземления. Места в двоеборье определяются по сумме очков, набранных участниками.

Путь спортсмена к победе в этом варианте усложняется. Он должен преодолеть два психологических барьера: выход в финал и борьба за почетные звания чемпионов. Победит, конечно, волевой, сильный спортсмен.

Те парашютисты, кто не участвуют в финальных состязаниях, смогут наблюдать за выступлениями лучших спортсменов страны, учиться у них.

Может возникнуть вопрос о тех участниках, кому необходимо сдавать нормативы на получение звания «Мастер спорта СССР». Но следует иметь ввиду, что предлагаемая программа приемлема лишь для всесоюзных соревнований, куда прибывают сборные команды (состоящие в основном из мастеров спорта) ведомств и республик. После первых двух прыжков, по личной просьбе, спортсмен (если он не попал в финал) может быть допущен к розыгрышу данного упражнения.

Если хорошо будет организована работа во время соревнований, то можно рекомендовать следующий порядок выполнения упражнений: № 1 — первый и второй тур, № 2 — первый тур, № 3, затем № 2 — второй тур и последнее упражнение — № 4. Перестановка розыгрыша упражнений может быть разрешена в случае изменения погоды.

Для проведения соревнований судьи должны обладать высокой квалификацией, чтобы быстро и четко подсчитывать результаты первого тура, определять финалистов (это особенно относится к судейству фигурных прыжков).

Мне представляется, что такая программа соревнований поможет избежать случайности в распределении мест среди участников.

Е. ТКАЧЕНКО,
заслуженный мастер спорта,
судья международной категории

ОТ РЕДАКЦИИ. Просим спортсменов-парашютистов, судей, тренеров, инструкторов высказать свое мнение по существу вопросов, поднятых Е. Ткаченко.



В спортивном городке.
Фото В. Рубана

Подобных упражнений может быть много. Спортсмен сам их подбирает, обращая внимание на те фигуры комплекса, которые не удаются в воздухе.

Быстро овладеть техникой прыжка можно при условии, если парашютист тщательно отработает отдельные его элементы (положения рук и ног, наклон корпуса и т. д.) на земле. Тут-то специальные упражнения как раз и открывают широкие возможности совершенствовать технику прыжка по отдельным фигурам, а затем объединять их в соответствующие связки.

Почти все элементы акробатического комплекса можно до автоматизма отшлифовать на подвесной системе парашюта. (В тех случаях, когда подвесная система не позволяет оттренировать какой-либо элемент, попытайтесь четко представить его мысленно, многократно выполняя в своем воображении. Такой прием именуется идеомоторной тренировкой).

Начинать тренировку лучше на небольших скоростях вращения. Движения выполняйте медленно, продуманно, стараясь запомнить правильные положения всех частей тела, а затем увеличьте скорость.

В начале сезона не рекомендуется выполнять сразу весь комплекс. Главная задача — увеличить скорость отдельных элементов. По мере освоения каждой фигуры спортсмен объединяет их в связки, ставя перед собой цель — ускорить их темп выполнения, периодически контролируя правильность тренировки выполнением комплекса в целом.

Многим спортсменам довольно быстро удается достичь высокой скорости отдельных элементов комплекса, но не все способны к самоконтролю. Это зависит от степени тренированности вестибулярного аппарата. Тренировки вестибулярного аппарата должны сочетать пассивные и активные методы воздействия. Пассивный метод — это занятия на специальных снарядах: качелях, лопинге, гимнастическом колесе; активный — вращения вокруг собственной оси во время ходьбы, бег, кувырки вперед и назад, бег с наклоном головы в сторону и т. п.

Грамотное сочетание тренировок на земле и в воздухе даст положительные результаты и вы сможете лучше подготовиться к стартам V Спартакиады по военно-техническим видам спорта и к Всесоюзному смотру комсомольцев и молодежи, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

А. ХМЕЛЬНИЦКАЯ,
мастер спорта СССР
международного класса

ЕЩЕ РАЗ О РЕАКТИВНЫХ МОДЕЛЯХ

Внимательно прочитали мы статью «Вокруг собственной оси», опубликованную во втором номере журнала. В ней правильно критикуется авиамодельная федерация за невнимание к классу моделей с реактивными двигателями. В век реактивной техники и на соревнованиях — ни одной реактивной модели. Парадокс!

А ведь 20 лет назад на первенствах СССР разыгрывались золотые медали. Для этого спортивного класса был учрежден специальный приз имени К. Э. Циолковского. Советскими спортсменами были разработаны различные реактивные авиамодельные двигатели, наибольшее распространение среди которых получил ПуВРД. В начале 60-х годов ПуВРД конструкции М. Васильченко выпускались серийно. Несмотря на то, что они устарели, их и сейчас используют некоторые спортсмены. Наши авиамоделисты неоднократно устанавливали мировые рекорды, завоевывали звания чемпионов и призовые места на международных состязаниях. Теперь даже разрядные нормы по этому классу изъяты из сетки.

Реактивные модели вносят немало своего, нового в авиамодельный спорт. От этого он становится интересней, содержательней. Разве можно мириться с тем, что на моделях-копиях современных реактивных самолетов устанавливаются поршневые двигатели? Ведь это упрощенчество, профанация!

Доколе же будем мириться с подобным положением? На страницах «Крыльев Родины» этот вопрос неоднократно обсуждался, вносились предложения, как улучшить дело. Хотелось и нам высказать свою точку зрения.

Речь о двигателях. Несомненно, что самой доступной и простой силовой реактивной установкой является ПуВРД. Недостаток ПуВРД — шум — можно сравнительно просто устранить. В авиамодельной лаборатории Харьковского авиационного института разработан и испытан струйный шумоглушитель. Испытания показали его высокую эффективность: уровень шумов был снижен со 138 до 110-105 дцб. Резервы по уменьшению шумов наверняка не исчерпаны. Необходимо только работать в этом направлении.

Целесообразно разделить двигатели по рабочим объемам или весу. Например, I категория — рабочий объем до 250 см^3, вес до 200 г; II категория — рабочий объем до 500 см^3, вес до 350 г; III категория — рабочий объем до 1000 см^3, вес до 500 г.

Уровень шумов для двигателей двух первых категорий можно ограничить допустимой нормой 105 дцб. Шумы же установок III категории не следует ограничивать. Запускать их можно только при попытках на установление рекордов.

Развитию массового реактивного моделизма будет, на наш взгляд, способствовать открытый конкурс на лучший ПуВРД для скоростных моделей с внедрением их производства на заводах ДОСААФ.

В. НАЙДОВСКИЙ и Л. ЛАПИНСКИЙ,
мастера спорта

Харьков.

КУРСАНТСКОЕ СПАСИБО

Курсанты Кирсановского авиационно-технического училища гражданской авиации увлекаются парашютным спортом. Общественные инструкторы комсомольцы Геннадий Парахин, Александр Иванов и Вячеслав Лобанов, выполняя взятые ими обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, подготовили сто молодых парашютистов. Многие из них уже совершили прыжки.

Парашютным спортом Геннадий Парахин занимается с 1966 года. Первые шаги в небе он сделал в Калининградском областном авиатехспортклубе. Сейчас на его счету 95 прыжков, ему присвоен 1-й спортивный разряд. Воспитанник Ленинградского авиаспортклуба, спортсмен 1-го разряда Александр Иванов совершил 85 прыжков. Геннадию и Александру готовить парашютистов активно помогает бывший спортсмен Тамбовского авиаспортклуба, ныне курсант училища второразрядник Вячеслав Лобанов. В прошлом году эти ребята, выступая на областных соревнованиях, заняли второе место.

Большую помощь парашютистам Кирсановского авиационно-технического училища оказывает Тамбовский авиаспортклуб ДОСААФ.

Спортсмены училища благодарят командира парашютного звена Н. Ечевского, инструктора И. Захарову, мастера спорта А. Мигунова и других за то, что небо для них стало ближе, что они овладевают искусством прыжков с парашютом.

В. АЛЕКСЕЕВА

В Международной авиационной федерации

Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По самолетному спорту

Скорость полета 701,068 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту для женщин, достигнутую Л. Улановой (СССР) 12 июня 1969 г. на самолете Ил-18 (самолеты с турбовинтовыми двигателями). Мировой рекорд установлен впервые.

Высоту в горизонтальном полете 12 990 м для женщин, достигнутую Л. Улановой (СССР) 13 июня 1969 г. на самолете Ил-18 (самолеты с турбовинтовыми двигателями). Мировой рекорд установлен впервые.

Высоту 12 990 м в горизонтальном полете по группе мужчин, достигнутую Л. Улановой (СССР) 13 июня 1969 г. на самолете Ил-18 (самолеты с турбовинтовыми двигателями). Мировой рекорд установлен впервые.

Дальность полета по замкнутому маршруту для женщин 8023,153 км, достигнутую Л. Улановой (СССР) 18—19 июня 1969 г. на самолете Ил-18 (самолеты с турбовинтовыми двигателями). Мировой рекорд установлен впервые.

Дальность полета по замкнутому маршруту 8023,153 км, достигнутую Л. Улановой (СССР) 18—19 июня 1969 г. на самолете Ил-18 (самолеты с турбовинтовыми двигателями). Мировой рекорд по группе мужчин установлен впервые.

По вертолетному спорту

Высоту полета 2255 м с коммерческим грузом 35 000 кг, достигнутую В. Колошенко (СССР) 6 августа 1969 г. на вертолете В-12 (вертолеты весом более 4500 кг). Мировой рекорд установлен впервые.

Высоту полета 2255 м с коммерческим грузом 40 000 кг, достигнутую В. Колошенко (СССР) 6 августа 1969 г. на вертолете В-12 (вертолеты весом более 4500 кг). Мировой рекорд установлен впервые.

Максимальный груз 40 204,5 кг, поднятый на высоту 2000 м В. Колошенко (СССР) 6 августа 1969 г. на вертолете В-12 (вертолеты весом более 4500 кг). Прежний мировой рекорд, принадлежавший ему же, превышен на 9174,5 кг.

По парашютному спорту

Ночной одиночный женский комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный В. Закорецкой (СССР) 22 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,00 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший И. Клейнюнг, превышен на 0,305 м.

Ночной одиночный женский прыжок на точность приземления с высоты 1000 м, совершенный Т. Кувыкиной (СССР) 22 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 1,43 м.

Дневной групповой прыжок на точность приземления с высоты 1000 м, совершенный А. Осиповым, В. Крестьянниковым, Ю. Барановым, С. Поповым, И. Кургановым и В. Нарзикуловым (СССР) 24 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,16 м.

Дневной групповой комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный А. Котовым, Е. Вакаловым, Д. Ивановым, В. Кондрашовым, Н. Ушмаевым и В. Белоусом (СССР) 24 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,18 м.

Ночной групповой комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный В. Крестьянниковым, А. Осиповым, С. Поповым, Н. Ушмаевым, И. Курганом, Ю. Барановым и В. Нарзикуловым (СССР) 25 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,21 м.

Ночной одиночный женский прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный А. Козловой (СССР) 25 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,04 м.

Ночной групповой комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный А. Осиповым, В. Крестьянниковым, Ю. Барановым, С. Поповым, И. Курганом, В. Нарзикуловым и Н. Ушмаевым (СССР) 25 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,09 м.

Ночной женский групповой комбинированный прыжок с высоты 1500 м, совершенный Л. Обуховой, Л. Нарута и Г. Корнеевой (СССР) 25 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,83 м.

Ночной одиночный женский комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный Г. Корнеевой (СССР) 26 апреля 1969 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 0,88 м.

По авиамодельному спорту

Дальность полета по кругу 182 км, достигнутую радиоуправляемой моделью планера В. Титлова и В. Леонтьева (СССР) 1 июня 1969 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший Н. Маликову, превышен на 18 км.

Скорость полета по прямой 87,8 км/час, достигнутую моделью вертолета с резиновым двигателем А. Викторчика (СССР) 9 июля 1969 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший П. Мотекайтису, превышен на 9,468 км/час.

Скорость полета по прямой 90,846 км/час, достигнутую моделью вертолета с резиновым двигателем П. Мотекайтиса (СССР) 2 августа 1969 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший А. Викторчику, превышен на 3,046 км/час.

Из практики зарубежного авиамоделизма

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ А-2

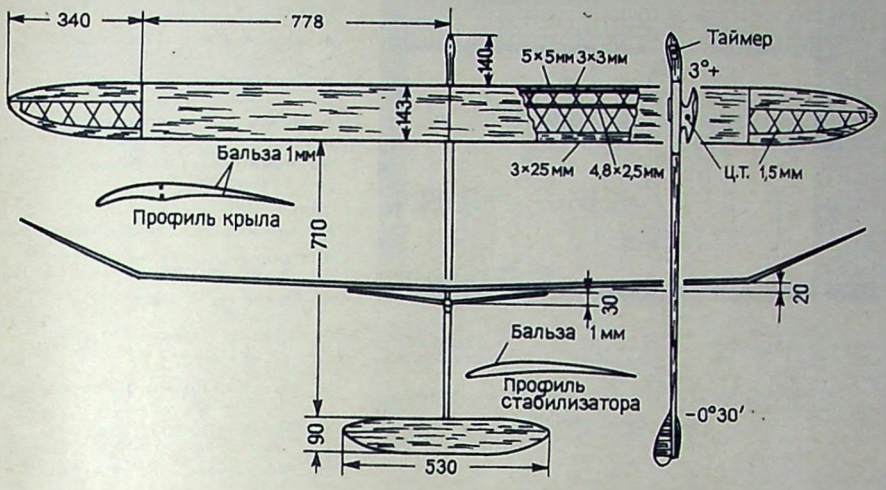


Рис. 1. Общий вид модели.

Эта модель планера А-2 французского спортсмена Ж. Берте отличается высокими результатами. Обращают на себя внимание ее конструктивные особенности.

Крыло с известным, но редко применяющимся профилем «фламинго». Его отличие от обычных профилей — нижняя образующая профиля имеет характерный выступ, позволяющий разместить в очень тонком крыле достаточно высокий лонжерон, что придает такому крылу хорошую жесткость на изгиб. При этом аэродинамические характеристики профиля, несмотря на выступ, не отличаются от характеристик лучших профилей.

Для обеспечения жесткости на кручение и сохранения формы профиля поставлены косые нервюры, а весь центроплан обшит бальзовой пластиной толщиной 1 мм. У консолей бальзовая зашивка только до переднего лонжерона. Такое облегчение консолей способствует улучшению маневренности модели.

Фюзеляж состоит из трех частей: носовой — из бальзы, средней — из тонкостенной дюралюминиевой трубки диаметром 25 мм и хвостовой (круглого сечения) — из бальзы. В носовую часть вмонтирован таймер детермализатора. У средней металлической части сквозная вертикальная прорезь, в которую вставлен с подчеканкой, на клею, пилон из дюралюминия толщиной 1,5 мм. Пилон выступает за нижнюю образующую фюзеляжа, и на этом выступе монтируется стартовое устройство эксцентричной системы (рис. 2). Здесь стартовый крюк располагается не по продольной оси фюзеляжа (как обычно), а со смещением от этой оси налево (по полету) на 38 мм. Такое расположение крюка способствует улучшению маневренности модели при затяжке на леере.

Конструкция стартового устройства — на рис. 2. Стартовый крюк А с резьбой в верхней части крепится гайкой к откидному кронштейну В. К этому же кронштейну двумя винтами крепится кулачок В. Откидной кронштейн В болтом Г соединяется со скобой Е, укрепленной на нижнем выступе пилона. Между скобой Е и кронштейном В монтируется возвратная пружина Д.

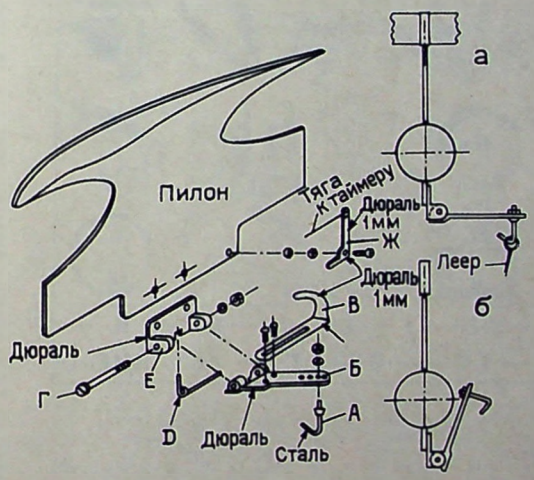


Рис. 2. Стартовое устройство: а — положение при затяжке планера на леере; б — положение в полете.

При затяжке планера натяжение леера преодолевает силу упругости возвратной пружины, и кронштейн становится горизонтально (рис. 2а). После сбрасывания леера возвратная пружина откидывает кронштейн Б по направлению к фюзеляжу (рис. 2б), причем кулачок В приводит в действие приводной рычаг таймера Ж. Этот рычаг короткой тягой соединен с таймером.

Стабилизатор продольного набора не имеет. Поперечный набор из бальзовых нервюр обшит бальзой. Небольшой киль с рулем поворота находится снизу фюзеляжа. Такое расположение вертикального оперения обеспечивает хорошую путевую устойчивость на затяжке и в полете. Остальные подробности на чертежах.

АЭРО СМЕСЬ

ЛЕТЯТ ЖУРАВЛИ

Каждую весну стаи журавлей направляются на свои летние гнездовья. Только в Швейцарию, Польшу, Финляндию прилетает более 25 тысяч птиц. Это нередко вызывает затруднения в работе авиации.

В одну из весен, когда над ФРГ в общей сложности пролетало до восьми тысяч журавлей, в стране было зарегистрировано 80 столкновений самолетов с перелетными птицами, причем два самолета потерпели аварию.

АВИАТУРИСТЫ И ПРИВИДЕНИЯ

Английская авиакомпания ВОАС решила организовать так называемые «страшные» полеты для жаждущих острых ощущений богатых заокеанских туристов. Программа этих полетов прежде всего предусматривает посещение замков, в которых якобы обитают привидения.

Стоимость каждого такого полета 87 фунтов стерлингов, не считая дополнительных расходов на «экскурсии» в увеселительные заведения, где туристы будут отдыхать после «встреч» с привидениями.

КАРТА ПОДВЕЛА

Пилот с Корсики, пролетавший над территорией Франции, вследствие дурной погоды, решил совершить посадку. По карте ближайший аэродром находился в Гренобле.

В условиях крайне плохой видимости летчик пошел на посадку, но к его удивлению очутился на паркинге (стоянка автомашин). Помеченного на карте в этом месте аэродрома не было. Оказывается, в связи с происходившими в Гренобле Олимпийскими играми аэродром перенесли отсюда в сторону на 20 километров, а на его месте создали паркинг. Однако эта перемена не нашла отражения на авиационных картах.

По воле случая небрежность картографов не повлекла за собой трагических последствий. Посадка корсиканского авиатора обошлась благополучно.

БОРЬБА С АВИАПИРАТАМИ

Случаи насильственного принуждения пилотов пассажирских самолетов к изменению курса полета в некоторых зарубежных странах принимают систематический характер. Власти вынуждены принимать решительные меры для борьбы с авиапиратами.

В аэропорту Конгонас (Бразилия) пассажиры и члены экипажей самолетов перед отлетом подвергаются тщательному полицейскому контролю. Все, кто имеет оружие, должны сдавать его на хранение на время полета.

ПОДЖИГАТЕЛЬ В АЭРОПОРТУ

Детективы сыскной полиции устроили недавно ночную облаву в лондонском аэропорту Хитроу, разыскивая в нем «маньяка зажигательных бомб».

Первый тревожный сигнал об этом преступлении поступил за несколько дней до облавы. Тогда полиция обнаружила в одном из ангаров, в нескольких метрах от склада с горючим, зажигательную бомбу, она находилась в пакете, адресованном в Нью-Йорк.

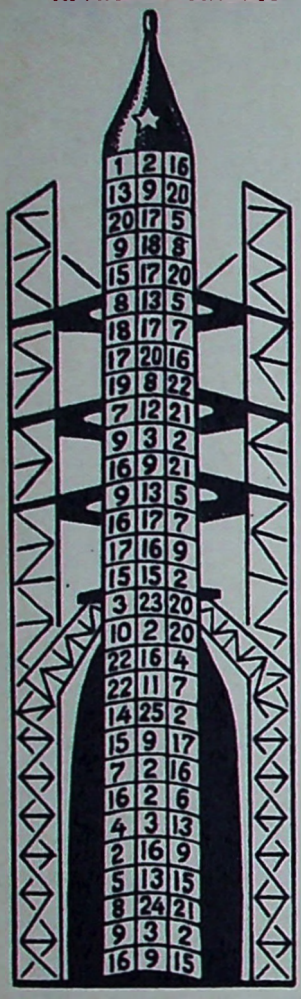
Через несколько часов стало известно, что в самом складе с горючим оказалась другая зажигательная бомба.

Бомбы были доставлены в аэропорт неизвестным лицом; напасть на его след полиции не удалось.

ПРОПАВШИЕ ДВЕРИ

Администрация парижского аэродрома Бурже сообщила, что в его окрестностях один из самолетов потерял... задние двери. Усиленные поиски этой «мелочи» весом в 200 кг не увенчались успехом.

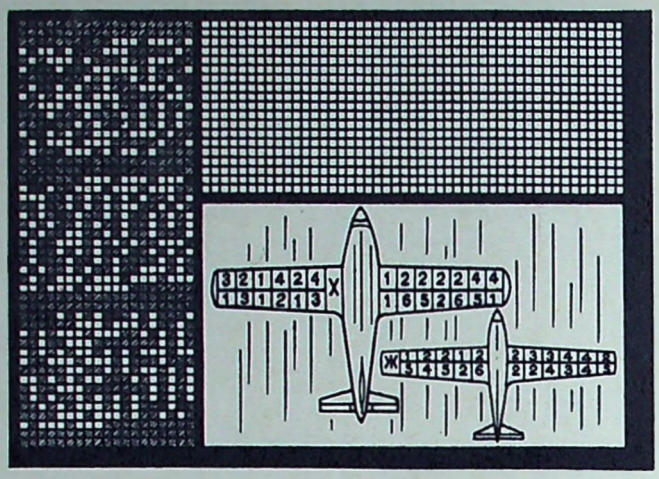
КРИПТОГРАММА



Найдите вспомогательные слова, значение которых дается ниже, пользуясь ими, прочтите строки из стихотворения о советских космонавтах: I. 1—2—3—4—5 — Советский космический аппарат; II. 6—2—7—8—7—командир космического корабля; III. 3—9—10—9—11—12 — созвездие северного полушария; IV. 13—5—14—15—2—16—15—17 — эксперимент, успешно проведенный космонавтами; V. 19—17—3—2—острая часть ударника в авиационных взрывателях; VI. 20—9—21—5—17 — советская космическая ракета, посланная к Луне; VII. 22—17—1—23—13—15 — момент взлета ракеты; VIII. 20—17—18—8—24 — кратер, в районе которого совершила посадку «Луна-9»; IX. 25—18—23—7—2—16 — советский космонавт.

Составил А. КВАШНИН
Омская обл.

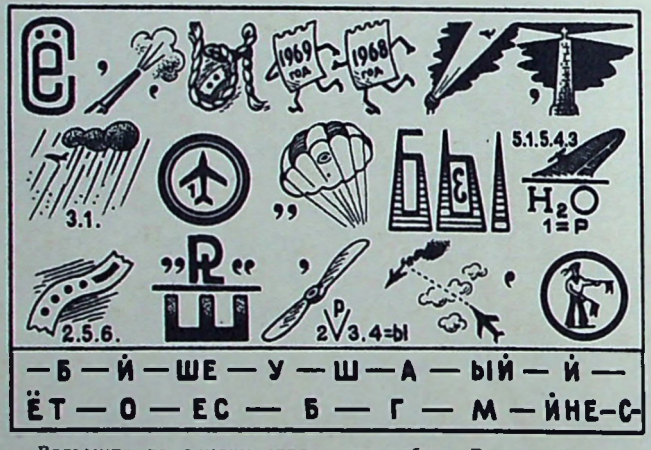
ЗАГАДОЧНЫЙ ПРЯМОУГОЛЬНИК



Затушуйте сетку правого прямоугольника квадратиками, последовательно взятыми из прямоугольника слева, который служит ключом для того, чтобы прочитать первую половину четверостишия. Вторая часть этой строфы из стихотворения, посвященного советским авиаторам, зашифрована дробями.

Составил В. СМИРНОВ
Ворошиловградская область, пос. Лозовской

РЕБУС-ЗАДАЧА



—Б—Й—ШЕ—У—Ш—А—ЫЙ—Й—
ЁТ—О—ЕС—Б—Г—М—ЙНЕ-С-

Возьмите за основу строки, помещенные под ребусом, и вместо прочерков между буквами впишите слова, передающие значение рисунков, изображенных на ребусе. В результате вы прочтете четверостишие из стихотворения, посвященного советским летчикам.

Составил В. ШЕСТАКОВ
Архангельск.

ДВЕ ШАРАДЫ

Определите фамилии двух советских космонавтов. Одну из них составляют: 1) Название края земли у какого-либо водоема, 2) Гласная буква, 3) Протяжный шум ветра. Частями второй фамилии служат: 1) Математическое понятие, 2) Название вулкана в Японии, 3) Предлог.

Составил П. ШУТИК
Ивано-Франковская обл., Коломыя.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 4 1970

Мы — ленинцы! 2
А. Ворожейкин. Нас осеняет ленинское знамя 4
В. Малолетнев. Мы служим в ленинском полку . 6
В. Очкин. По заданию Ленина 8
В. Романюк. С Лениным в сердце 10
Горны поют 11
М. Африканова. Наше небо 12
В. Соколов. Дыхание ленинской мысли 13
В. Самойлов. Шахтерская доблесть 14
А. Шилов. Сверяем дела по Ильичу 15
Н. Шапкин. Время больших скоростей 17
М. Львов. Портрет на приборной доске 18
Я. Шварцман. Ульяновск. 1970 20
А. Благонравов. На переднем крае науки и техники 23
П. Пляченко. В последний месяц войны 25
М. Лебединский. Ленинград. Кировский завод 28
«Л-29А» «Дельфин-Акробат» 30
Н. Гладков. На экране — история парашютизма 30
А. Якименко. Группа «Меч» 31
А. Викторов. 9 рекордов. . 33
В Федерации парашютного спорта СССР. 33
М. Шеко. Сказ о крылатых уральцах 34
А. Хмельницкая. Мастерство куется на земле. . 36
Е. Ткаченко. Изменить программу. 37
В. Найдовский и Л. Лапинский. Еще раз о реактивных моделях . . . 38
В. Алексеева. Курсантское спасибо 38
В Международной авиационной федерации . . 38
Из практики зарубежного авиамоделизма . . . 39
Аэросмесь 39

На 1-й—4-й стр. обложки: Рис. худ. Н. Захаржевского.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский. Корректор М. Ромашова

Издательство ДОСААФ.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 28. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35

Сдано в производство 22.XII.69 г. Подписано в печать 24.III.70 г. 60×90¹/₈. 2¹/₄ б. л. 5,5 п. л. Г-70375 Тир. 70 000 экз. Зак. 68 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.

ЗАВЕТАМ ЛЕНИНА ВЕРНЫ

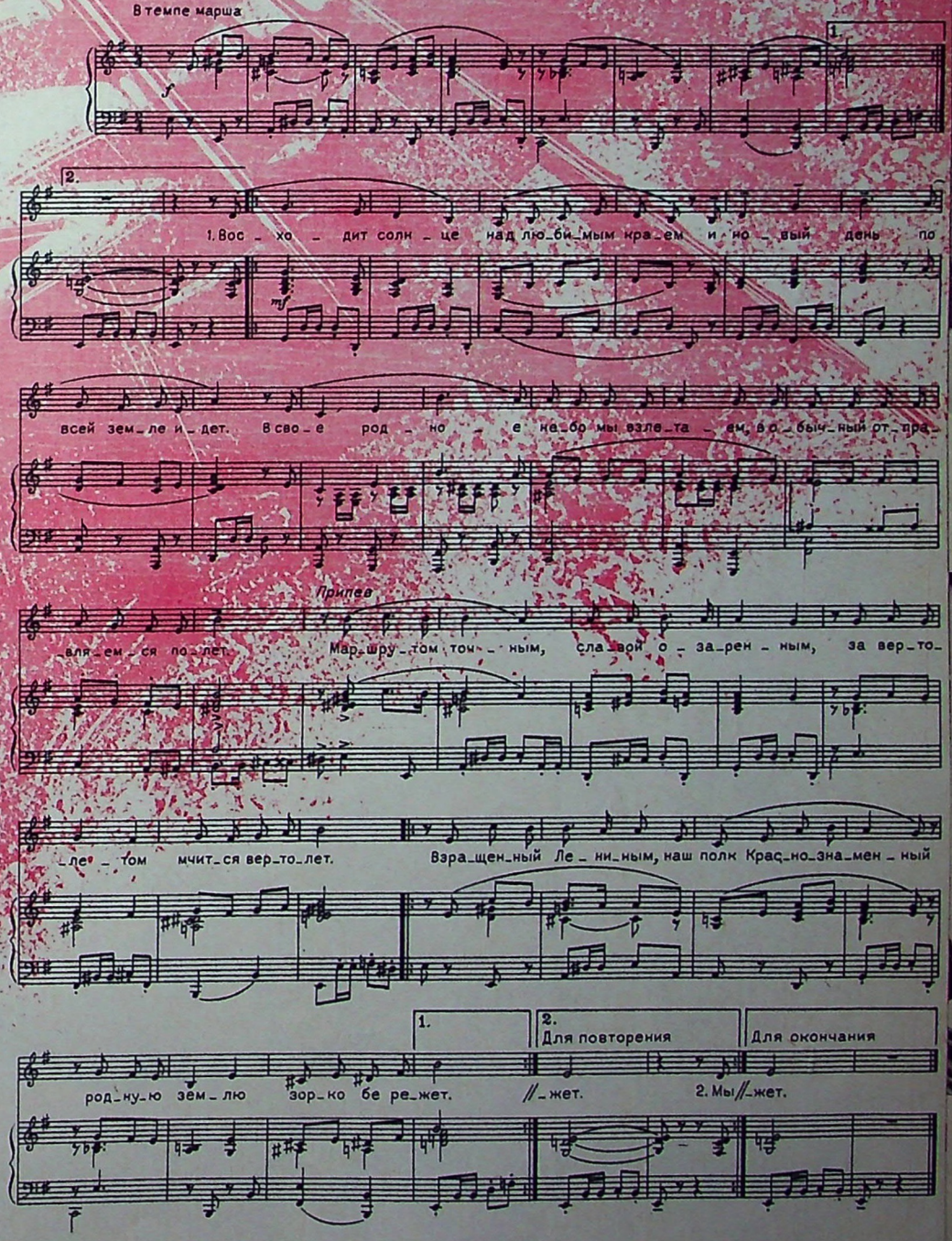
Марш личного состава авиационного полка имени В. И. Ленина

Слова В. ШОГИНА

Музыка Л. БРЫНСКОГО

Восходит солнце над любимым краем,
И новый день по всей земле идет.
В свое родное небо мы взлетаем,
В обычный отправляемся полет.
Припев:
Маршрутом точным, славой озаренным,
За вертолетом мчится вертолет.
Взращенный Лениным, наш полк краснознаменный
Родную землю зорко бережет.

Мы сами явью делали былины,
Когда сквозь ветер, вьюгу и туман
Садились мы к челюскинцам на льдину,
Сражались мы у озера Хасан.
Припев:
Наш труд высокой целью обозначен —
Мы служим в славном Ленинском полку,
Живем одною думой и задачей:
Всем быть и днем и ночью начеку.
Припев:
Мы свято верим в боевую дружбу
И воедино ею скреплены.
Стремимся мы нести отлично службу,
Всегда заветам Ленина верны.
Припев:



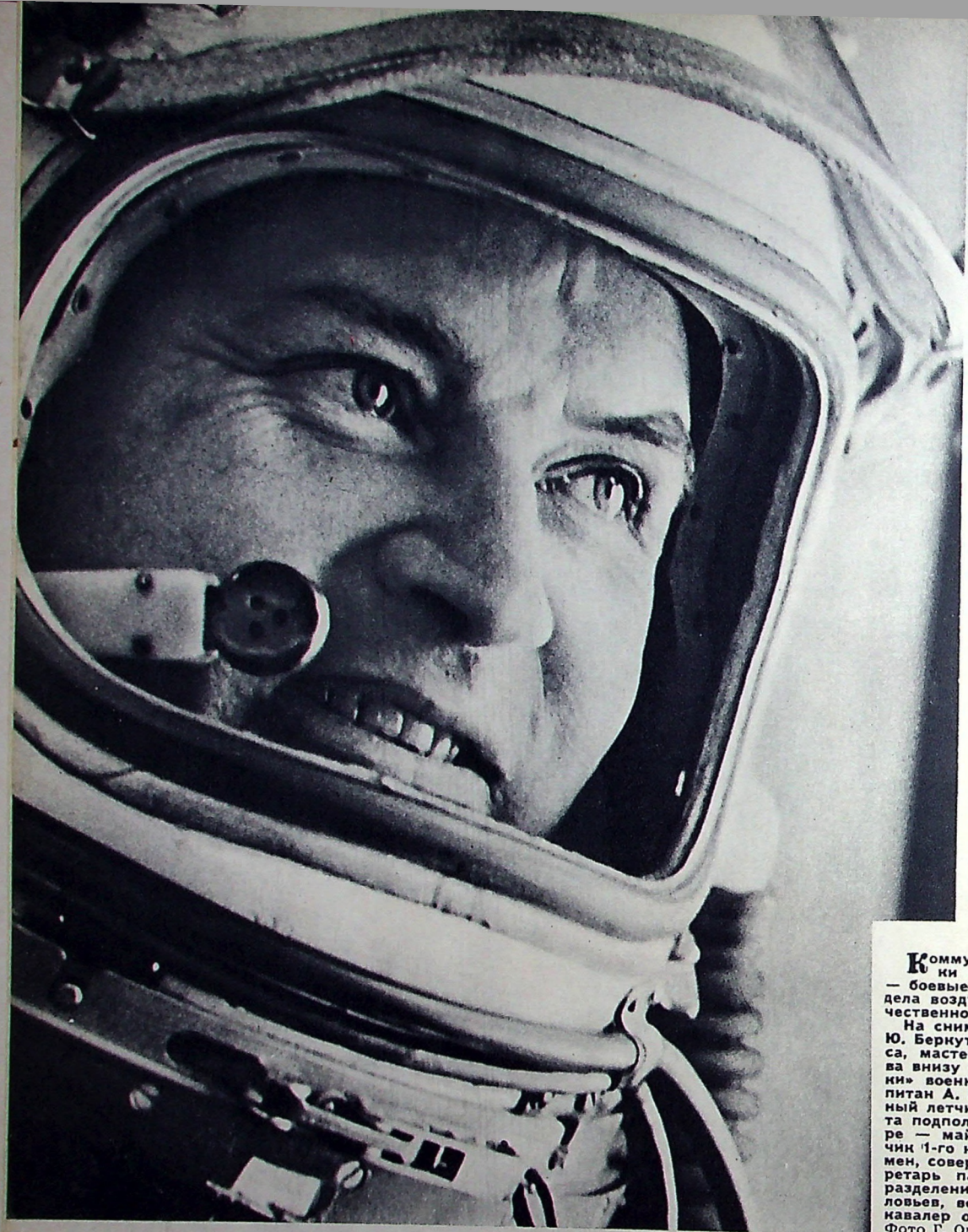




ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

МАЙ 5 1970





Коммунисты, гвардейцы, отличники учебно-боевой подготовки — боевые наследники и продолжатели дела воздушных бойцов Великой Отечественной войны.

На снимках: слева вверху — майор Ю. Беркут, военный летчик 1-го класса, мастер самолетного спорта; слева внизу — в передней кабине «спарки» военный летчик 2-го класса капитан А. Арсеньев, в задней — военный летчик 1-го класса, мастер спорта подполковник В. Захаров; в центре — майор А. Хопин, военный летчик 1-го класса, парашютист-спортсмен, совершивший 290 прыжков, секретарь партийной организации подразделения; справа — майор В. Соловьев, военный летчик 1-го класса, кавалер ордена Красной Звезды.
Фото Г. Омельчука, В. Суходольского.





ПРОДОЛЖАТЕЛИ РАТНОЙ СЛАВЫ





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Авиации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

••• МАЙ •• 5 • 1970 ••••

Свет великой победы

В героической истории советского народа немало событий и дат, которые оставили глубокий след в сознании и памяти целых поколений. Одна из наиболее выдающихся и волнующих из них 9 мая 1945 года — День Победы над гитлеровской Германией.

Великая Отечественная! Под таким гордым названием навсегда вошла в историю священная, в высшей мере справедливая война советского народа против немецко-фашистских захватчиков. Невероятно тяжелым и долгим был наш путь к победе. Огромных усилий и больших жертв потребовала борьба с сильным, коварным и злобным врагом. Почти четыре года — 1418 дней и ночей — на колоссальном фронте от Заполярья до Черного моря полыхало пламя тигантских сражений. В них решались судьбы народов нашей страны и многих других государств, порабощенных гитлеровской Германией.

Немецко-фашистские захватчики и их сателлиты сосредоточили на западных границах Советского Союза и бросили в бой беспримерную по мощи военную группировку — 190 дивизий, насчитывавших 5,5 миллиона солдат и офицеров, на вооружении которых находилось 4950 самолетов, 3712 танков, 47260 орудий и минометов. Используя внезапность нападения, располагая большим превосходством в численности отмобилизованных войск, их вооружении, особенно на главных направлениях, гитлеровцы надеялись окружить и уничтожить основные силы Красной Армии в приграничных сражениях. Затем они расочитывали молниеносным броском овладеть жизненными центрами СССР и закончить войну еще до наступления зимы. Именно в этом заключалась главная цель разработанного германским генеральным штабом плана «Барбаросса».

Никакая другая страна, кроме Советского Союза, не смогла бы выдержать ударов такой колоссальной силы, какие обрушили гитлеровцы на Красную Армию. Известно, что до нападения на СССР фашистская Германия в короткий срок разгромила ряд европейских государств и поработила их народы. Не смогли ей оказать серьезного сопротивления даже такие сильные в военном и экономическом отношении страны, как Франция и Англия.

Начало войны на советско-германоком фронте в силу ряда причин сложилось крайне неблагоприятно для Советского Союза. Несмотря на героическое сопротивление приграничных войск Красной Армии, невзирая на большие потери фашистских орд, агрессор глубоко вторгся в пределы СССР. Летом 1941 года он захватил значительную территорию западной части нашей страны.

Руководимые партией Ленина советские люди не пали духом, не склонили своей головы перед наглым и сильным врагом. Они с величайшей самоотверженностью и стойкостью защищали каждую пядь родной земли, нанося захватчикам огромные потери. Расчеты гитлеровцев на «молниеносную» войну и легкую прогулку на Восток были похоронены в самом начале войны.

На земле, в воздухе и на море разгорелись ожесточенные сражения. Первый удар врага приняли на себя наши пограничники и части прикрытия западных округов. Мужественно и стойко бились погранзаставы, которыми командовали офицеры Н. С. Слюсарев, А. В. Лопатин, Н. Ф. Кайманов, А. М. Кижеватов и другие, стоявшие насмерть. Почти месяц сражались в окружении защитники легендарной Брестской крепости. Упорнейшее сопротивление захватчикам оказали гарнизоны Лиепаи, Таллина, Шауляя, Перемышля, Могилева и многих других городов, моряки Балтики, Северного и Черноморского флотов.

Ярчайшей страницей первых дней войны являются героические подвиги советских летчиков. В условиях неравенства в силах они храбро вступали в решительные схватки с фашистскими асами, а в крайних случаях применяли оружие смелых — таран. 22 июня пошли на таран самолетов врага летчики И. Иванов, Л. Бутелин, Д. Кокорев, П. Рябцев, А. Мокляк, А. Данилов. Через два дня совершили таран наземных объектов летчик Г. Харапия и экипаж А. Авдеева. 26 июня бессмертный подвиг увенчал отважную жизнь капитана Н. Гастелло и руководимого им экипажа в составе лейтенантов А. Бурденюка, Г. Скоробогатого и старшего сержанта А. Калинина. Первыми Героями Советского Союза в начале войны стали летчики С. Здоровцев, М. Жуков и П. Харитонов, защищавшие Ленинград от налетов фашистской авиации.

Менее чем за месяц наступления гитлеровцы потеряли на восточном фронте около 100 тысяч солдат и офицеров, 1284 самолета, более половины первоначальной численности танков. Значительные потери понесла и наша армия, сражавшаяся в исключительно трудных условиях.

Огромную роль в срыве фашистского плана «молниеносной» войны сыграли Смоленское оборонительное сражение (июль—сентябрь 1941 г.), самоотверженная оборона городов-героев Ленинграда, Киева, Одессы, Севастополя и Москвы.

В знаменитой Московской битве немецко-фашистские захватчики потерпели первое крупное поражение с начала второй мировой войны. Здесь была окончательно развеяна лживая легенда о непобедимости гитлеровской армии и положено начало коренному повороту в ходе войны. На полях Подмосковья занялась заря победы.

Решающим событием второго года войны была Сталинградская битва. На берегах Дона и Волги летом и осенью 1942 года наши войска вели тяжелые оборонительные сражения, которые в ноябре завершились переходом в мощное контрнаступление, увенчавшееся блистательной победой. Под Сталинградом была окружена, а затем полностью уничтожена крупная вражеская группировка, насчитывавшая свыше 300 тысяч солдат и офицеров. В фашистской Германии был объявлен траур. После Сталинграда стратегическая инициатива полностью перешла в руки Советского Верховного Главнокомандования. Началось массовое изгнание врага с оккупированной советской территории.

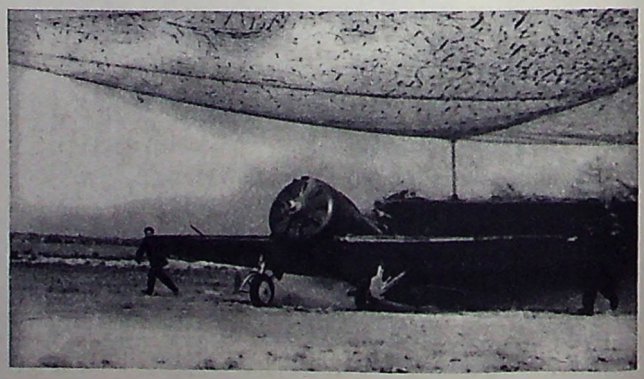
Пользуясь отсутствием второго фронта в Европе и прове-

Фотолетопись Великой Отечественной сохранила мгновения войны, запечатленные фронтовыми корреспондентами. Вглядитесь в публикуемые в этом номере журнала снимки, и вы ощутите дыхание боев, увидите героев воздушных сражений...

1941 год, полуостров Ханко. 165 дней героически обороняли эту узкую полоску земли, вдающуюся в Финский залив, советские пехотинцы и артиллеристы, моряки и летчики Краснознаменного Балтийского флота. С небольшой площадки, находившейся под постоянным обстрелом, изрытой вражескими снарядами и бомбами, уходили авиаторы в суровое небо войны.

Обнаружен самолет противника. Лейтенант Петр Бринько первым выруливает из капонира на своем И-16 (слева). Он настигает врага, атакует его смело, решительно, мастерски. И вот уже фашистский самолет, протянув черный шлейф дыма, падает на прибрежные скалы (в центре). Вернувшись на аэродром, еще охваченный боевым азартом Бринько рассказывает товарищам о только что закончившемся поединке (справа).

14 июля 1941 года Петру Антоновичу Бринько было присвоено звание Героя Советского Союза.



дя тотальную мобилизацию, гитлеровцы летом 1943 года предприняли попытку вернуть утраченную инициативу и взять реванш за поражение под Сталинградом. Они разработали операцию «Цитадель» с целью окружения и разгрома наших войск в районе Курска. Однако и эти замыслы врага потерпели крах. В Курской битве во всем блеске проявилось возросшее боевое мастерство советских войск, искусство наших полководцев, высокие качества боевой техники, созданной руками тружеников тыла. Битва закончилась крупнейшим, катастрофическим поражением немецко-фашистской армии, понесшей невосполнимые потери.

В последующих операциях 1943—1944 гг. Советские Вооруженные Силы нанесли фашистским ордам сокрушительные удары на Украине и под Ленинградом, в Крыму и Белоруссии, в Прибалтике и Заполярье. Вся территория СССР, захваченная гитлеровцами в начале войны, была полностью очищена от оккупантов. Наши войска перенесли военные действия за пределы советских границ, чтобы довершить разгром врага.

Осуществляя свою благородную миссию, советские воины не щадили своей крови и жизни для избавления многих народов стран Восточной, Центральной и Юго-Восточной Европы от ига фашистских поработителей. Под Варшавой и Бухарестом, Белградом и Будапештом, Веной и Прагой, в завершающем грандиозном сражении за Берлин (апрель — начало мая 1945 г.) наша героическая армия одержала новые выдающиеся победы и окончательно разгромила немецко-фашистских захватчиков. Знамя Победы, водруженное сынами советского народа над рейхстагом, символизировало богатырскую силу родины Октября, означало полный крах разбойничьих планов гитлеровской Германии.

С тех пор минуло 25 лет. И с каждым годом, удаляющим нас от памятных событий Великой Отечественной войны, все полнее и нагляднее проявляется историческое значение победы советского народа и его Вооруженных Сил.

В Тезисах ЦК КПСС «К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина» отмечается: «Бессмертный подвиг во имя социализма свершил наш народ под руководством Коммунистической партии, продемонстрировав массовый героизм в Великой Отечественной войне. Эта война явилась и тягчайшим испытанием и школой мужества. Она закончилась великой победой потому, что социализм обеспечил несокрушимое единство всего советского общества, мощь и невиданную мобильность его экономики, высокое развитие военной науки, воспитал замечательных воинов и военачальников».

Буржуазные фальсификаторы истории, битые Красной Армией гитлеровские генералы исписали горы бумаги, чтобы извратить ход второй мировой войны, умалить решающую роль Советского Союза и его армии в разгроме фашистских полчищ. Тщетные потуги! Домыслы фальсификаторов опровергаются достоверными фактами.

Начиная с июня 1941 года вплоть до окончания войны в Европе, советско-германский фронт был главным, решающим фронтом второй мировой войны. Здесь было сосредоточено до 70 процентов сухопутных войск, основные силы военной авиации и подавляющая часть другой боевой техники гитлеровской армии. Здесь развернулись самые крупные, наиболее кровопролитные сражения минувшей войны, в ходе которых был сломан хребет фашистскому хищнику. Наши Вооруженные Силы разгромили 607 дивизий противника, в то время как англо-американские войска в Европе и Африке разбили и пленили 176 дивизий. На восточном фронте людские потери Германии составили 10 миллионов человек, или более 70 процентов ее общих потерь за годы войны.

Не имея возможности отрицать сам факт выдающейся победы советского народа и его армии над гитлеровской Германией, недруги СССР измышляют различные версии о причинах военного и политического краха фашизма. Тут и «роковые ошибки» Гитлера, и безбрежные просторы России с ее суровым климатом, и раздувание значения операций на второстепенных фронтах войны, и преувеличение роли материально-технической помощи СССР по ленд-лизу.

Такой подход к анализу минувшей войны объясняется классовыми позициями подобных «историков», их боязнью открыто признать величайшую силу и преимущества социалистического строя, его военной организации, массовый героизм советского народа, организующую и вдохновляющую роль Коммунистической партии. А ведь именно эти факторы и явились основой блистательной победы Советского Союза и его доблестных Вооруженных Сил.

Советский государственный и общественный строй, основанный на единстве интересов рабочих и крестьян, братской дружбе народов СССР, их морально-политическом сплочении обеспечил гигантский подъем экономики и культуры нашей страны, укрепление ее обороноспособности. В годы войны социализм доказал свое неоспоримое превосходство над капитализмом в политическом, экономическом и военном отношениях.

Руководствуясь учением В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, исходя из его указания о том, что всякая революция лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет организовать надежную защиту своих завоеваний, Коммунистическая партия в предвоенные годы провела огромную работу по подготовке страны к отражению назревавшей империалистической агрессии.

Наряду с бурным развитием оборонной промышленности и ростом численности Советских Вооруженных Сил в стране проводилась большая военно-патриотическая работа. Девиз — «Готов к труду и обороне!», был широко распространен среди советских людей, нашей молодежи. Значительный вклад в укрепление обороны СССР вносило добровольное патриотическое общество — Осоавиахим, в рядах которого к началу войны насчитывалось 13 миллионов человек. В

...этих дней не смолкнет слава





организациях, клубах, кружках Осоавиахима получали первоначальную военную подготовку сотни тысяч будущих бойцов и командиров Армии, Авиации и Флота.

Организатором и вдохновителем всемирно-исторической победы советского народа в Великой Отечественной войне явилась Коммунистическая партия. Партия объединила в одно целое усилия фронта и тыла, направила их к общей цели — на разгром врага. Под ее ленинским знаменем тесно сплотились многонациональные народы нашей страны, проявившие высокое сознание своего патриотического и интернационального долга, массовый героизм и самоотверженность.

За мужество и отвагу в борьбе с фашистскими захватчиками орденами и медалями награждено более 7 миллионов советских воинов и партизан. 11603 из них удостоены высокого звания Героя Советского Союза — представители 100 национальностей и народностей СССР.

В славной плеяде храбрейших из храбрых почетное место принадлежит крылатым богатырям нашей Родины — военным летчикам, авиационным командирам и политработникам, вписавшим ярчайшие страницы в героическую летопись Великой Отечественной войны. Советские Военно-Воздушные Силы, выпестованные партией и народом, сыграли огромную роль в разгроме фашистских захватчиков.

Более 3 миллионов самолето-вылетов, свыше 30 миллионов 450 тысяч бомб разного калибра, сброшенных на позиции противника, около 55 тысяч уничтоженных в воздухе и на земле вражеских самолетов, — вот лаконичный, но многозначительный «послужной список» боевой работы наших Венно-Воздушных Сил.

Цементирующей силой армии, авиации и флота, деятельности славных партизан, тружеников тыла были коммунисты и комсомольцы. Верные сыны партии находились на самых трудных и опасных участках борьбы, пламенным словом и личным примером они увлекали массы на подвиги во имя победы над врагом. Сотни тысяч и миллионы коммунистов отдали свои жизни в борьбе с фашизмом, но ряды партии непрерывно пополнялись новыми силами. В конце войны партия насчитывала 5,9 миллиона человек — на 2 миллиона больше, чем в июне 1941 года. Партийно-политическая работа, которую по указанию партии вели военные советы, командиры, политорганы, партийные и комсомольские организации, сыграла выдающуюся роль в боевых успехах наших Вооруженных Сил.

Советский тыл, героический рабочий класс, колхозное крестьянство, наша интеллигенция в годы войны питали фронт всем необходимым для победы. Всенародную признательность за самоотверженный труд заслужили советские женщины, наша мужественная молодежь.

Великая победа советского народа и его Вооруженных Сил над гитлеровской Германией имеет огромное всемирно-историческое значение. «Разгром ударных сил мирового империализма — германского фашизма и японского милитаризма, осуществление Советской Армией своей освободительной миссии, — отмечается в Тезисах ЦК КПСС к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, — в решающей степени способствовали успеху народно-демократических революций в ряде стран Европы и Азии».

Итоги Великой Отечественной войны Советского Союза убедительнейшим образом показали, что в мире нет таких сил, которые смогли бы сокрушить социализм, поставить на колени народ, верный идеям марксизма-ленинизма, преданный социалистической Родине, сплоченный вокруг ленинской партии. Эти итоги — грозное предостережение империалистическим агрессорам, суровый и незабываемый урок истории.

Преимущества социалистического строя, так ярко проявившиеся в ходе минувшей войны, с новой силой продемонстрированы в послевоенный период. Быстро залечив раны, нанесенные войной, восстановив разрушенное захватчиками в западных областях народное хозяйство, советский народ под водительством Коммунистической партии добился выдающихся успехов в развитии экономики, культуры, науки и техники, в улучшении благосостояния миллионов трудящихся. Большие достижения в этих областях имеют и другие социалистические страны, использующие опыт и братскую помощь первой в истории и самой мощной страны социализма — Советского Союза.

Воздвигая светлое здание коммунизма, партия и народ ни на минуту не забывают, что в мире есть реакционные империалистические силы, которые вопреки воле и чаяниям всех народов игнорируют уроки минувшей войны, усиливают гонку вооружений, обостряют международную напряженность и угрожают миру новой истребительной войной. Эти силы возглавляются и вдохновляются империалистами США, сколотившими несколько агрессивных военно-политических блоков, направленных в первую очередь против СССР и других стран социализма. Грязная война против вьетнамского народа, военные авантюры израильской военщины против арабских стран, возрождение реваншизма и неонацизма в Западной Германии, угрозы Кубе, неудавшаяся попытка вырвать Чехословакию из семьи социалистического содружества — все это звенья одной цепи, характеризующие агрессивную природу современного империализма. На необходимость сплочения всех антиимпериалистических сил в борьбе за прочный мир со всей силой указано в материалах международного Совещания коммунистических и рабочих партий.

Занимаясь мирным коммунистическим строительством, советский народ, партия и правительство проявляют неустанную заботу об укреплении обороны страны, совершенствовании боевой мощи наших Вооруженных Сил, оснащении их современной техникой. И это приносит хорошие результаты. За последние годы на вооружение всех родов войск поступили новые, самые совершенные образцы оружия и боевой техники, обладающие колоссальной огневой и ударной мощью. Военно-техническая революция коренным образом изменила лицо всех видов Вооруженных Сил и родов войск, основу боевой мощи которых составляют ракетно-ядерное оружие и другая новейшая техника. Создан и вырос в грозную для агрессоров силу новый вид Вооруженных Сил — Ракетные войска стратегического назначения. Во много раз возросли боевые возможности Военно-Воздушных Сил, на вооружении которых состоят сверхзвуковые ракетоносные самолеты, обладающие огромным радиусом действий, способные летать в любую погоду и выполнять самые сложные задачи по защите воздушных рубежей нашей Родины.

Но как бы ни была совершенна и могуча боевая техника, главной силой армии и флота, решающим условием могущества наших Вооруженных Сил являются люди, воины, воспитанные партией и народом на героических традициях старших поколений, в духе коммунизма, пламенного патриотизма и постоянной готовности к защите социалистического Отечества от любого агрессора. Золотой фонд обороны страны — коммунисты и комсомольцы, составляющие свыше 80 процентов общей численности советских воинов.

В дни подготовки к великой дате — 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, которое так торжественно было отмечено недавно советским народом и всем прогрессивным человечеством, личный состав наших Вооруженных Сил добился высоких показателей в боевой и политической подготовке. Выросли ряды отличников учебы, классных специалистов, передовых частей и соединений, многие из которых удостоены Ленинских юбилейных почетных грамот ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета Министров СССР. Знаменательно, что в их числе — инициатор юбилейного соревнования Краснознаменный авиационный полк имени В. И. Ленина. С чувством величайшей гордости будут носить советские воины Юбилейную медаль «За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», которой многие из них награждены за успешное выполнение священного воинского долга.

Забота о защите Отечества, укрепление наших Вооруженных Сил — всенародная задача, почетная и благородная обязанность каждого гражданина СССР.

Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев указывал: «И в наши дни военно-патриотическое воспитание остается одной из важных задач формирования молодого поколения... Сегодня защитники Советской Родины должны владеть искусством управления межконтинентальными ракетами, вождения сверхзвуковых самолетов, атомных подводных лодок, быть знатоками многих других сложнейших видов оружия». Задачи подготовки молодежи к военной службе стали более сложными, ответственными.

Достойный вклад в это дело вносит массовая добровольная патриотическая организация — ДОСААФ, насчитывающая в своих рядах многие миллионы верных сынов и дочерей Родины. Подготовка к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и 25-летию Победы над гитлеровской Германией ознаменовалась значительным подъемом активности организаций ДОСААФ, улучшением военно-патриотической работы среди трудящихся, нашей молодежи. Накопленный опыт, оправдавшие себя формы этой работы следует не только бережно сохранить, но и приумножить, развивать и совершенствовать. Это наша общая первостепенная задача.

Отмечая 25-летие победоносного завершения Великой Отечественной войны, советские люди славят героев и героинь борьбы с фашистскими захватчиками, склоняют свои головы перед памятью тех, кто отдал свои жизни во имя торжества нашего правого дела. Легендарные подвиги сынов и дочерей родины Октября на полях минувшей войны будут вечно служить неиссякаемым источником вдохновения, примером для новых поколений нашего народа — защитника и строителя коммунизма.

Генерал-майор В. РЯБОВ





Разгром немецко-фашистских войск под Москвой ознаменовал собой полный провал гитлеровского плана «молниеносной» войны, стал предвестником грядущей окончательной победы советского народа. Наша авиация активно содействовала наступлению сухопутных войск. Многие авиационные части отличились в Московской битве.

* * *

Один из лучших воздушных бойцов 5-го гвардейского истребительного авиаполка Григорий Онуфриенко. Объектив запечатлел его 8 декабря 1941 года. Простое лицо, теплая улыбка, на петлицах знаки различия старшего лейтенанта. А на следующий день был подписан приказ о присвоении Г. Онуфриенко за отвагу и боевое мастерство внеочередного воинского звания «майор». В апреле 1942 года он стал Героем Советского Союза.

И ныне Г. Онуфриенко продолжает служить в авиации, передает молодежи боевой и жизненный опыт.

* * *

Январь 1942 года. Боевой экипаж самолета Пе-2, слева направо: штурман младший лейтенант Н. Ф. Старостин, летчик младший лейтенант Н. С. Мусинский, стрелок-радист старший сержант С. Я. Фильченков. Уже в начале войны их экипаж — один из самых отважных, самых героических экипажей 128-го бомбардировочного полка. Через год, в январе 1943-го Мусинскому присвоено высокое звание Героя Советского Союза, а в октябре 1944 года кавалером ордена Ленина и медали Золотая Звезда стал Фильченков, штурман экипажа, бывший стрелок-радист.

Этих дней не смолкнет слава

Конец фашистского рейха

Маршал авиации С. РУДЕНКО,
Герой Советского Союза

Маршал авиации С. И. Руденко — видный советский авиационный военачальник, Герой Советского Союза. Он командовал 16-й воздушной армией, отличившейся во многих решающих сражениях Великой Отечественной войны. Мы публикуем воспоминания Сергея Игнатьевича Руденко о действиях этого славного авиационного объединения в Берлинской операции.

Литературная запись кандидата военных наук полковника М. Иртюга.

К весне 1945 года на Берлинском направлении создалась своеобразная и сложная обстановка. Неизбежность гибели германского фашизма была очевидной. Зимой Советские Вооруженные Силы разгромили крупную группировку противника в Польше, глубоко вклинились в территорию Германии, форсировали Одер и оказались в 60 км от Берлина. Наша авиация прочно удерживала господство в воздухе. Вместе с тем для завершения разгрома врага требовались еще немалые усилия.

Гитлеровское руководство намеревалось любой ценой удержаться на Восточном фронте, все еще надеясь на возникновение серьезных разногласий между странами антифашистской коалиции. На Берлинском направлении противник создал мощную систему укреплений общей глубиной до 100 км. Она включала три оборонительных полосы Одерского рубежа и три оборонительных обвода Берлинского укрепленного района. Оборона была густо насыщена прочными железобетонными сооружениями, а многочисленные населенные пункты превращены в узлы сопротивления. Особо сильно укрепленные Зееловские высоты и город Зеелов противник считал ключом обороны Берлина с востока. Подготовленную оборону плотно заполняли лучшие немецко-фашистские войска из состава групп армий «Висла» и «Центр».

Для защиты столицы с воздуха гитлеровское командование привлекло около двух тысяч боевых самолетов. Авиация противника более чем на 70 проц. состояла из истребителей, главным образом типа «ФВ-190». Этот самолет можно было использовать не только для воздушного боя, но также в качестве легкого бомбардировщика и штурмовика. Под Берлином противник пустил в дело авиационные новинки того времени — до 120 реактивных истребителей и самолеты-снаряды. Развитая сеть стационарных аэродромов позволяла гитлеровцам осуществлять широкий маневр авиацией по фронту и в глубину. Для обнаружения воздушных целей и наведения на них истребителей имелись радиолокационные центры.

Противовоздушная оборона фашистских войск располагала более чем 100 батареями зенитной артиллерии, а непосредственно Берлин прикрывали 600 зенитных орудий различного калибра.

Оценка сил авиации и противовоздушной обороны противника приводила к заключению, что в районе Берлина предстоит упорная и ожесточенная борьба в воздухе. Именно к такой борьбе и нужно было всесторонне подготовить воздушную армию.

По замыслу Верховного Главнокомандования 1-му Белорусскому фронту, в состав которого входила 16-я воздушная армия, отводилась в Берлинской операции важная роль. Ему предстояло во взаимодействии с войсками 2-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов окружить, рассечь на части, а затем разгромить основные силы врага и овладеть Берлином. Исходя из этого Верховное Главнокомандование

значительно усилило 1-й Белорусский фронт войсками и боевой техникой.

Большое пополнение получила и наша 16-я воздушная армия. В ее состав влились два авиационных корпуса — истребительный, бомбардировочный и две дивизии. Укомплектованность самолетами и экипажами всех соединений и частей была доведена почти до 100 проц. В итоге к началу Берлинской операции численность 16-й воздушной армии достигла 2183 боевых самолетов. Кроме того, нам оперативно были подчинены ВВС Войска Польского, которые насчитывали в то время более двухсот самолетов.

За всю Великую Отечественную войну мне не доводилось руководить авиационным объединением столь большого состава, как 16-я воздушная армия в Берлинской операции. Естественно это радовало. Армия располагала огромными боевыми возможностями и способностью успешно решать любые задачи. Вместе с тем на командование и штаб воздушной армии ложилась большая ответственность за правильное планирование, умелую организацию и обеспечение непрерывного управления боевыми действиями авиации. Ставка Верховного Главнокомандования решила привлечь для действий в интересах 1-го Белорусского фронта 800 самолетов 18-й воздушной армии дальней авиации под командованием Главного маршала авиации А. Е. Голованова. Потребовалось немало труда и времени для согласования совместных действий фронтовой и дальней авиации.



16-я воздушная армия готовилась к Берлинской операции с особой тщательностью. Все ее воины — от рядового до генерала понимали, что битва за Берлин венчает Великую Отечественную войну. Именно здесь должна быть решена главная задача завершения разгрома фашистского зверя в его собственном логове и обеспечения народам Европы долгожданного мира.

Между тем условия для подготовки были крайне трудными. Почти весь март продолжались упорные сражения за расширение плацдармов на реке Одер. В них непрерывно участвовали значительные силы 16-й воздушной армии. Авиационные соединения, предназначенные для ее усиления, вели боевые действия на других участках фронта и начали прибывать на Берлинское направление только в конце марта. Им необходимо было время, чтобы освоиться в новом районе и подтянуть свои тылы. Лесисто-болотистая местность усложняла подготовку аэродромов и подвоз материальных средств. А обстановка требовала — провести подготовку практически за две недели.

Из общего комплекса подготовительных мероприятий выделялись главные. Прежде всего, нужно было обеспечить командование и штабы сухопутных войск и авиации разведывательными данными о противнике. К воздушной разведке в конце войны предъявлялись высокие требования. По указанию командующего фронтом ей надлежало вскрыть всю систему оборонительных сооружений, установить группировку войск, штабов и узлов связи до отдельной части включительно, определить расположение артиллерийских и минометных батарей противника с точностью до 100 метров. Кроме того надо было разведать, где и сколько базировалось немецко-фашистской авиации и ее возможности к осуществлению маневра.

Решать эти задачи приходилось в условиях, когда противник принимал все меры, чтобы обмануть нашу воздушную разведку. Немецко-фашистское командование производило ложные перевозки и имитацию сосредоточения восточнее Берлина крупных сил танковых войск, артиллерии и пехоты, создавало ложные аэродромы. Однако наша разведка оказалась на высоте, и все ухищрения врага провалились.

Успех обеспечила хорошая организация дела, в чем большая заслуга начальника штаба воздушной армии генерала П. И. Брайко, а также привлечение достаточного количества разведывательных полков и специально подготовленных эскадрилий всех родов боевой авиации. Каждая часть и подразделение имели свои конкретные районы и объекты разведки. Это позволило экипажам быстро изучить построение обороны и группировки войск противника и буквально с первого взгляда определять все изменения. Просмотр неприятельских объектов производился по несколько раз в сутки.

Основным способом разведки явилось воздушное фотографирование. Фотоснимки в руках умелых и опытных дешифровщиков давали объективные и достоверные данные о всех объектах противника. Одерский оборонительный рубеж на глубину до 50 км был сфотографирован 8 раз. Точно так же и вся система обороны — от переднего края до Берлина фотографировалась несколько раз. Об огромном размахе воздушного фотографирования говорит тот факт, что охваченная им общая площадь составляла свыше 155 тысяч кв. км.

По данным воздушной разведки составили подробные карты-схемы обороны и группировки войск противника. После размножения ими снабдили штабы и командиров всех степеней. Отдельно подготовили план, а затем сделали макет обороны Берлина. На макете отрабатывались действия войск и авиации в городе.

Одновременно велась огромная организаторская работа. Требовалось согласовать действия в ограниченном по размеру районе многих десятков авиационных соединений и частей, насчитывавших тысячи самолетов. Началась решительная концентрация основных сил воздушной армии на направлении главного удара фронта. Для поддержки основной группировки, наносившей удар с Кюстринского плацдарма на реке Одер, привлекались 3-й и 6-й бомбардировочные, 9-й и 6-й штурмовые авиационные корпуса, 221-я и 188-я бомбардировочные, 9-я гвардейская и 242-я ночные бомбардировочные авиационные дивизии. Борьба за господство в воздухе и прикрытие войск возлагалось на 3-й истребительный авиационный корпус, 283-ю и 240-ю истребительные дивизии.

Во всех соединениях, нацеленных для действий на направлении главного удара фронта, общая численность вместе с истребителями обеспечения бомбардировщиков и штурмовиков достигала 2700 самолетов.

В связи с тем, что войска 1-го Белорусского фронта переходили в наступление за два часа до рассвета, авиационная подготовка атаки планировалась силами 124 самолетов ночной легкомоторной авиации. Затем 800 самолетов 18-й воздушной армии дальней авиации должны были нанести массированный удар по основным опорным пунктам второй полосы обороны противника и тем самым помочь сухопутным войскам прорвать ее с ходу. Кроме того, на рассвете в интересах войск 1-го Белорусского фронта должен был сделать один вылет 5-й бомбардировочный авиационный корпус 4-й воздушной армии.

В светлое время поддержку и прикрытие войск фронта осуществляла 16-я воздушная армия. В течение первых двух часов запланировали массированный удар с участием более двух тысяч самолетов. Всего на первый день операции в 16-й воздушной армии планировалось произвести более 8 тысяч боевых вылетов.

Особенно тщательно были организованы боевые действия авиации по обеспечению ввода в сражение и поддержке подвижных войск фронта. И я, и начальник штаба, и командиры авиационных соединений неоднократно выезжали в танковые армии и корпуса. В планах взаимодействия точно указывались задачи танковых войск и авиации по дням операции, порядок боевых действий и управления авиацией на поле боя, средства и способы обозначения переднего края своих войск. Крупные силы штурмовиков и бомбардировщиков должны были разрушать опорные пункты, подавлять противотанковую оборону, уничтожать контратакующие танки и войска противника впереди и на флангах танковых и механизированных соединений.

Большого внимания потребовала организация взаимодействия с соседними воздушными армиями. В период прорыва обороны в интересах войск 1-го Белорусского фронта кроме 16-й и уже упоминавшейся 18-й воздушной армии дальней авиации, должна была действовать часть сил 4-й воздушной армии. В боях за Берлин предусматривались совместные действия 16-й, 18-й и 2-й воздушных армий. Подсчеты показывали, что в районе города в отдельные моменты могли оказаться в воздухе одновременно несколько тысяч самолетов различных воздушных армий.

Возглавил организацию взаимодействия между воздушными армиями командующий Военно-Воздушными Силами Маршал авиации А. А. Новиков. Он указал, когда, какими силами и с какой целью будут действовать совместно с 16-й воздушной армией другие авиационные объединения. Что касается конкретных объектов и времени ударов, то они определялись командующим 1-м Белорусским фронтом, поскольку в интересах войск этого фронта должна была действовать авиация.

При личных встречах с командующими 18-й, 4-й и 2-й воздушных армий (Главным маршалом авиации А. Е. Голова-

новым, генералами К. А. Вершининым и С. А. Красовским), а также через штабы договорились о всех деталях совместных действий. В частности, условились о непрерывной взаимной информации по обстановке, данным воздушной разведки, состоянии погоды, итогах боевых действий за день и задачах на следующие сутки. Между штабами воздушных армий была установлена прямая связь по телефону, телеграфу и радио.

При организации взаимодействия с 18-й воздушной армией решили, что средствами нашей армии будет обеспечиваться самолетовождение дальних бомбардировщиков по маршруту и точность выхода на цели. Для этого развернули сеть световых и радиомаяков. На случай вынужденных посадок самолетов дальней авиации выделили аэродромы, оборудованные для ночных полетов.

В основу организации управления авиацией был положен принцип централизации. Практически иначе и не могло быть. Только при руководстве из единых центров можно достигнуть гармоничного и эффективного применения столь больших масс авиации, не создавая сутолоки в воздухе над полем боя.

Общая координация действий всех воздушных армий возлагалась на Маршала авиации А. А. Новикова, который с группой офицеров располагался на командном пункте 16-й воздушной армии. Здесь же находился командующий 18-й воздушной армией с оперативной группой штаба дальней авиации.

В 16-й воздушной армии, кроме основного командного пункта, был создан вспомогательный пункт управления (ВПУ), который возглавлял заместитель командующего генерал А. С. Сенаторов. ВПУ располагался в 6 км от переднего края и предназначался главным образом для управления бомбардировочной авиацией на поле боя. При необходимости его можно было использовать в качестве передового командного пункта всей воздушной армии.

Новым в организации управления явилось создание централизованной радиолокационной системы, которая состояла из армейского и двух корпусных узлов наведения. Задачи узлов состояли в том, чтобы с помощью радиолокаторов наблюдать за воздушной обстановкой, наводить на самолеты противника своих истребителей, оповещать воздушную армию, зенитную артиллерию и войска о подходе фашистской авиации. Армейский узел руководил работой корпусных узлов наведения.

Придерживаясь принципа централизации управления авиацией, мы в то же время создавали все условия для проявления творческой инициативы командиров и штабов при выполнении боевых задач. Особенно это относилось к штурмовой авиации, которой предстояло действовать преимущественно на поле боя. Все штурмовые авиационные соединения были заранее уведомлены, с какими общевойсковыми и танковыми армиями им предстоит взаимодействовать в ходе всей операции. Это позволило командирам и штабам сухопутных войск и авиации установить личные контакты, достигнуть более четкого взаимопонимания, согласовать все вопросы о совместных действиях и отработать необходимую документацию. Кроме того, летчики получили возможность изучить характер и расположение объектов предстоящих ударов путем просмотра их с наблюдательных пунктов у переднего края и облетом.

В ходе подготовки к Берлинской операции командование, политорганы, партийные и комсомольские организации воздушной армии провели среди личного состава большую политико-воспитательную работу. Воинам-авиаторам глубоко разъясняли политическое и военное значение Берлинской операции как завершающего удара по немецко-фашистским захватчикам. По плану политотдела организовали встречи летчиков с воинами стрелковых и танковых частей. Побывавший у пехотинцев командир звена 724-го штурмового авиаполка старший лейтенант Чебаков заявил: «Мы по-настоящему увидели жизнь славных пехотинцев, побывали у них в траншеях, под огнем орудий и минометов. Теперь, когда я буду пролетать над своими друзьями, вспомню, как им трудно, и буду сильнее бить врага».

Одной из действенных форм мобилизации воинов на успешное выполнение боевых задач служили митинги личного состава авиационных частей. Пламенные выступления прославленных командиров, заслуженных воинов вдохновляли людей на боевые дела, умножали их силы в борьбе за полное искоренение немецкого фашизма, способствовали нарастанию высокого наступательного духа.



Отлетался фашист... Вот все, что осталось от немецкой машины: обломки и столб черного дыма.

С первого дня войны борьба с вражеской авиацией за господство в воздухе отличалась небывалой напряженностью, упорством и велась всеми способами: бомбовыми и штурмовыми ударами по аэродромам противника, в воздушных боях.

В первый период войны, уничтожив 15 тысяч фашистских самолетов, наши летчики создали условия для коренного перелома в борьбе за господство в воздухе. В битве под Курском оно полностью перешло на сторону нашей авиации и удерживалось до конца войны. Всего с 1941 по 1945 год советские летчики уничтожили 57 тысяч вражеских самолетов.

Этих дней не смолкнет слава

О небывало высоком морально-политическом и боевом подъеме личного состава армии накануне Берлинской операции говорит страстное желание лучших летчиков, штурманов, техников и работников тыла стать коммунистами. В дни подготовки и ведения боев под Берлином было принято в партию две тысячи авиаторов, что почти в 5 раз больше, чем в январе 1945 г. Вступая в партию, командир звена 779-го бомбардировочного авиаполка капитан С. В. Сигодняев в заявлении писал: «В дни решающих боев мое наивысшее желание — стать коммунистом. Я не пожалею сил, а если потребуется, то и жизни за дело ленинской партии, за нашу победу».

К середине апреля воздушная армия закончила подготовку к Берлинской операции. Можно с уверенностью сказать, что продуманная и всесторонняя подготовка явилась решающим фактором успешных боевых действий авиации при завершении разгрома фашистской Германии.

(Продолжение следует)



В ПОСЛЕДНИЙ МЕСЯЦ ВОЙНЫ

Очень важная и ответственная задача возлагалась на истребительную авиацию фронта. Наше командование знало, что на этом направлении гитлеровцы имели около тысячи самолетов, в основном бомбардировщиков, в задачу которых входило полное разрушение промышленных центров Чехословакии после оставления их фашистскими войсками. Поэтому, на истребительные авиационные соединения возлагались не только задачи по сопровождению своих бомбардировщиков и штурмовиков, прикрытию войск, аэродромов, коммуникаций и др., но и самое надежное прикрытие от ударов фашистских бомбардировщиков шахт и заводов Моравско-Остравского индустриального района.

— Ни один фашистский самолет, — требовал маршал авиации, — не должен проникнуть в район Чехословацкой кочегарки. Ни одна вражеская бомба не должна ранить индустриальное сердце дружественной нам страны...

Наступило утро 15 апреля. В условленное время с КП командующего 4-м Украинским фронтом был дан сигнал начала боевых действий под Моравской Остравой. В небо взвилось множество ракет. Раздались громовые раскаты «Катюш», в воздух полетели реактивные снаряды, положив начало мощной артиллерийской и авиационной подготовки прорыва обороны гитлеровских войск. Противник был подавлен на всю глубину его обороны. Началась атака. На врага накатывались железные лавины танков и мотопехоты. Плечом к плечу с советскими воинами храбро дрались и чехословацкие танкисты, пехотинцы и летчики.

Наступление развивалось в исключительно тяжелых условиях. На подступах к Остраве гитлеровцы имели превосходные условия для обороны. Город расположен у слияния трех рек — Опавы, Одера и Островице. Сближающиеся горы оставляли очень узкую, почти недоступную долину. «Моравские ворота» запирали северный рубеж Чехословакии. Проходившая неподалеку государственная граница Чехословакии и Германии была сильно укреплена дотами. Наземные войска противника, используя все это, ожесточенно сопротивлялись. С воздуха их поддерживали большие группы фашистских самолетов.

Однако и в этих условиях наши войска наступали успешно. Массовый героизм проявляли воины 1-й гвардейской армии генерала А. А. Гречко, 18-й армии генерала А. И. Гастиловича, 38-й и 60-й армий, которыми командовали генералы К. С. Москаленко и П. А. Курочкин, — наступавшие на направлении главного удара. Самоотверженно дрались с врагом и воины 1-го армейского Чехословацкого корпуса под руководством генерала Людвика Свободы, и особенно танкисты 1-й Чехословацкой танковой бригады Владимира Янко.

В небе Моравии неувядаемой славой покрыли себя летчики 8-й воздушной армии и 1-й Чехословацкой авиационной дивизии. В эти дни в воздухе стоял непрерывный рокот авиационных моторов. Отражая налеты фашистских бомбардировщиков, наши истребители вели напряженные воздушные бои. Трудно выделить отдельных героев неба в этом воздушном сражении. Летчики-истребители генерала Жданова с честью выполнили возложенную на них задачу. Ни один завод или шахта Моравско-Остравского промышленного района не были разрушены ударами фашистской авиации.

Сложные и ответственные задачи выполняли наши бомбардировщики и штурмовики. В ходе поддержки своих войск уничтожать и подавлять живую силу и многочисленную технику врага нужно было так, чтобы ударами своих бомб и снарядов не повредить фабричных и заводских корпусов, шахтных копров и других сооружений Моравской Остравы. Со всеми этими задачами экипажи наших бомбардировщиков и штурмовиков справились мастерски. Они вместе со своими чешскими товарищами по оружию совершили в те дни много незабываемых подвигов.



Офицеры штаба 5-й воздушной армии изучают цели для нанесения ударов с воздуха по танкам противника в районе Брно. (Апрель 1945 г.)

Окончание. Начало см. в № 4.

16 апреля группа штурмовиков капитана И. Нижнянского, преодолев сильный огонь гитлеровских зениток, разгромила скопление фашистских войск у переправы через Одер в районе Ольза. 17 апреля группа бомбардировщиков, которую вел майор Г. Осипов, несмотря на яростное противодействие вражеских истребителей, нанесла тяжелое поражение крупным силам танков и мотопехоты противника в районе Олавы.

Советские и чехословацкие авиаторы боролись с врагом вдохновенно, не жалея ни крови, ни самой жизни. 19-го апреля, выполняя боевое задание на самолете-штурмовике, геройски погиб в районе Новы-Богумек чешский экипаж— летчик ротмистр П. Слатинский и воздушный стрелок десятник Ю. Вилька. 20 апреля повторили подвиг экипажа Гастелло экипажи Ил-2 в составе летчика чеха ротмистра Я. Божика и стрелка-радиста русского сержанта В. Дорофеева, ротмистра Ф. Майхрана и сержанта С. Пономарева. Каждый из погибших советских и чешских авиаторов отдал свою молодую жизнь за свободу и независимость своего народа и счастливую жизнь грядущих поколений социалистической Чехословакии.

30 апреля наши войска освободили Моравскую Остраву. В этот же день в город прибыли члены правительства Чехословацкой Республики — Клемент Готвальд, Людвик Свобода и другие. Они как бы приняли из рук наших воинов-освободителей целым и невредимым все то, что было здесь создано рабочими руками простых людей Чехословакии на протяжении многих лет. Жители освобожденной Моравской Остравы трогательно благодарили своих избавителей: пожимали им руки, обнимали, дарили цветы. Наши бойцы сердечно отвечали на всенародное изъявление благодарности и любви. Они брали на руки детей, дарили друзьям-остравцам пятиконечные звездочки.

В один из первых дней после освобождения Моравской Остравы на собрании специалистов индустриального района с величайшим воодушевлением был принят текст письма воинам 4-го Украинского фронта. В нем говорилось:

«Чехословацкие горные и металлургические инженеры Остравского каменноугольного бассейна, участники первого собрания горных и металлургических инженеров в Моравска-Остраве после ее освобождения, благодарят доблестные войска 4-го Украинского фронта за то, что в течение военных действий горная и металлургическая промышленность нашего бассейна осталась совершенно не разрушенной и Чехословацкая Республика не была лишена своей основной промышленной базы...

Да здравствует вечная дружба между Союзом Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Республикой!»

...А тем временем наступление наших войск в глубь Чехословакии успешно развивалось.

Второй крупнейший промышленный центр Чехословакии, важный стратегический узел железных и шоссейных дорог город Брно обороняли крупные силы фашистских войск и авиации. К двадцатым числам апреля в этот район гитлеровское командование подтянуло много



На аэродроме 8-й воздушной армии перед началом Моравско-Остравской наступательной операции. Справа налево — Маршал Советского Союза И. Конев, генерал Людвик Свобода и заместитель командующего 8-й Воздушной армией по политической части генерал-майор авиации А. Рытов.

танков, мотопехоты и авиации. Данные нашей разведки подтверждали, что танковые резервы противника были сосредоточены в районах, непосредственно примыкающих к заводам, или прямо на территории больших промышленных предприятий.

С наблюдательного пункта 53-й армии, расположенного на одной из господствующих высот в районе юго-восточнее Брно, дальние окраины города вырисовывались многими силуэтами заводских корпусов. Который раз прибывали сюда для рекогносцировки и уточнения задач войскам на местности командующие объединениями различных родов войск. И всякий раз все, начиная от командующего 2-м Украинским фронтом маршала Р. Я. Малиновского и до командиров частей, всматриваясь в далекие силуэты, приходили к одному заключению:

— Брать город в лоб, выкуривать засевшего там врага артиллерийским огнем и бомбовыми ударами авиации— значит подвергнуть разрушению многие фабрики, заводы и жилые массивы. Этого делать мы не можем. Наступать нужно в обход города с двух сторон...

На заседании Военного совета фронта было утверждено решение на проведение наступательной операции в районе Брно, в основу которой были положены указанные выше соображения.

По предложению начальника штаба фронта генерал-полковника М. В. Захарова операция должна была начаться с утра 23 апреля прорывом обороны противника юго-восточнее Брно, осуществляемым войсками 53-й армии генерала И. М. Манагарова. В образовавшийся прорыв намечалось ввести 6-ю гвардейскую танковую армию генерала А. Г. Кравченко для охвата Брно с северо-востока. С юго-востока город окружала 1-я гвардейская конно-механизированная группа генерала И. А. Плиева.

Боевые действия наших войск обеспечивали с воздуха истребители, бомбардировщики и штурмовики 5-й воздушной армии генерала С. К. Горюнова. Непосредственное овладение городом Брно возлагалось на части 18-го гвардейского стрелкового корпуса генерала И. М. Афонина, которые поддерживали с воздуха части 5-го штурмового авиакорпуса, действовавшего под командованием Героя Советского Союза, генерал-лейтенанта авиации Н. П. Каманина. Обеспечение боевых действий своей авиации и прикрытие с воздуха всего промышленного района Брно от ударов фашистских бомбардировщиков возлагалось на истребительный авиационный корпус генерала И. Д. Подгорного.

...Утром 20 апреля пара штурмовиков 92-го авиаполка, которую вел майор Валеев, произвела с высоты ста метров воздушную разведку в районе Брно. Западнее города и в районе Сухоградлы было обнаружено большое количество фашистских танков. Аэрофотоснимки немедленно доставили командующему 5-й воздушной армией. После детального изучения фотопланшетов на них было выявлено около 300 танков и множество другой боевой техники гитлеровцев. Генерал-полковник авиации С. К. Горюнов, начальник штаба армии генерал-лейтенант авиации Н. Г. Селезнев и начальник оперативного отдела полковник С. Н. Гречко обсудили все вопросы, связанные с разгромом танковой группировки врага в районе Брно. Перед принятием решения заслушали доклады начальников разведотдела и аэрофотослужбы, главного штурмана воздушной армии и других офицеров. Они сообщили много ценных сведений. Все это помогло организовать массированный воздушный удар таким образом, чтобы исключить возможность разрушения промышленных объектов и в то же время достигнуть максимального поражения танков противника.

В течение 20 и 21 апреля согласованными усилиями соединений 5-й воздушной армии танковая группировка гитлеровцев в районе Брно была разгромлена. При этом не пострадал ни один мирный объект.

Наступило утро 23 апреля. В назначенное время началась мощная артиллерийская и авиационная подготовка прорыва вражеской обороны, за которой последовала атака. Наша пехота, наступая за танками при непрерывной поддержке с воздуха, успешно продвигалась в направлении Брно. Противник оказывал упорное сопротивление особенно в районах, где уцелели его опорные пункты, и на направлениях, где он предпринимал непрерывные контратаки своими резервами. Нередко контратаки готовились скрытно с использованием различных промышленных сооружений для маскировки живой силы и техники. Задача — сорвать контратаки противника возлагалась на группы наших бомбардировщиков и штурмовиков, которые одна за другой появлялись над полем боя.

В этой сложнейшей, до предела напряженной наземной и воздушной обстановке руководить многочисленными группами самолетов, одновременно действовавшими над полем боя, было невероятно трудно. Своевременно удовлетворяя просьбы танкистов и пехотинцев о поддержке с воздуха, нужно было в то же время так ставить задачи бомбардировщикам и штурмовикам, так наводить их на цели, чтобы противник понес максимальные потери, а промышленные объекты, которые здесь встречались буквально на каждом километре, не понесли ущерба.

Передовой командный пункт 5-й воздушной армии располагался в эти дни примерно в трехстах метрах от командно-наблюдательного пункта фронта, на котором находились представители Ставки маршалы С. К. Тимошенко и Г. А. Ворожейкин, командующий фронтом маршал Р. Я. Малиновский с группой генералов, в составе которой были командующий и начальник штаба воздушной армии.

Оперативную группу на передовом командном пункте армии возглавлял полковник С. Н. Гречко. Мне было поручено держать постоянную связь с оперативной группой и своевременно информировать представителей Ставки о действиях авиации в полосе наступления каждого корпуса и даже дивизии, докладывать свежие данные воздушной разведки, результаты бомбовых и штурмовых ударов и др. Приходилось очень часто стремглав бежать к авиаторам за новыми данными или с новым приказанием. И всякий раз, при приближении к небольшому окопу, возле которого с микрофоном стоял полковник С. Н. Гречко, слышались спокойные и четкие слова команды, адресованные командиру-руководителю полетов, или ведущему группы боевых машин в воздухе, или офицеру наведения самолетов на цели, находящемуся в наступающих войсках.

— Я Байкал-один, я Байкал-один, — обычно начинал начальник оперативного отдела, — для Рубин-пять задачу подтверждаю прежнюю...

Или:

— Сокол-пять, Сокол-пять, танки подходят к заводам, действуйте по запасной цели... Удары только по наблюдаемым целям... Как поняли?.. Прием...

Развивая успех, наши стрелковые части при непрерывной поддержке с воздуха групп штурмовиков и бомбардировщиков, на второй день операции повели непосредственное наступление на Брно. На подступах к городу они овладели Праценскими высотами. Советские воины, несмотря на тяжелые бои на этих высотах, сумели спасти от разрушения исторические памятники. В их числе памятник «Русским воинам, павшим в боях на полях Аустерлица в 1805 году» и небольшой домик-музей, созданный в честь знаменитой битвы.

К исходу 26 апреля немецко-фашистские войска в районе Брно были разгромлены, а сам город полностью очищен от противника. В этих боях с гитлеровскими войсками особенно отличились летчики, танкисты и пехотинцы частей и подразделений 5-го штурмового авиационного и 18-го гвардейского стрелкового корпусов.

Так, группа штурмовиков майора И. Николаева на западной окраине Брно сожгла и подбила около 30 танков противника. Отлично выполнили свою задачу летчики-истребители авиационного корпуса генерала И. Д. Подгорного. Они создали вокруг Брно мощнейший воздушный заслон и не позволили ни одной группе фашистских самолетов отбомбиться по нашим войскам и по промышленным объектам этого крупнейшего индустриального центра Чехословакии.

...А потом началась Пражская наступательная операция. Из танковых и мотопехотных соединений 2-го и 4-го Украинских фронтов были созданы ударные подвижные группы, которые при активной поддержке с воздуха частей 5-й и 8-й воздушных армий быстрыми темпами двигались к Праге навстречу войскам 1-го Украинского фронта. Стремительно продвигаясь вперед, наши танки и мотопехота накатывались на врага подобно океанским валам, опрокидывали арьергарды гитлеровских войск и начисто сметали с Чехословацкой земли фашистскую нечисть. На путях победоносного наступления наших войск в эти заключительные дни войны можно было видеть множество разбитой и изуродованной фашистской боевой техники. Но нигде на боевых маршрутах воинов-освободителей советские самолеты, танки, бронемашины и орудия не разрушили и не повредили ни одного мирного объекта, не сломали ни одного дерева, не помяли ни одного квадратного метра озимых и яровых посевов.

Советские воины, проникнутые сознанием интернационального долга, своей высокой освободительной миссии, ценой огромных усилий и многих жизней освободили Чехословакию из-под фашистского ига, вернули чехам, словакам и другим национальностям, проживающим в этом государстве, свободу, независимость и все богатства, созданные руками народа.

...Прошло четверть века после описанных событий, но они свежи в памяти фронтовиков. Ведь память сердца — самая прочная. Она хранит прошлое, а мысль человеческая устремлена в будущее. Вот почему, вспоминая бои, пронесшие в последний месяц войны, мы видим в них прочный фундамент нашей дружбы с народами освобожденных от фашизма стран, которой жить в веках, крепнуть и развиваться на благо могучего лагеря социализма.

Полковник П. ПЛЯЧЕНКО,
доцент

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА СПУСТЯ

Перед нами вырезка из газеты военного времени. На снимке кавалер орденов Красного знамени и Красной Звезды летчик-штурмовик И. Н. Хременков и подпись: «Знатный летчик нашей части. Вчера мы сообщили о боевом успехе летчиков-штурмовиков Героя Советского Союза В. Опалева и И. Хременкова, уничтоживших в полете на разведку и «свободную охоту» до взвода гитлеровцев. На нашем снимке участник этого полета Иван Нестерович Хременков. Летчик-коммунист, он совершил уже около 70 боевых вылетов и уничтожил большое количество живой силы и техники противника».

Кто он? Кем был до войны, как воевал, как сложилась его дальнейшая судьба?

В январе 1941 года Иван Хременков окончил Белорусский политехнический институт, одновременно летал в аэроклубе. Война помешала заняться любимым делом и инженер-торфяник ушел в военную авиашколу. С 1943 года — на фронте. До конца Великой Отечественной совершил 120 вылетов на штурмовку, вылетов, полных труда, опасности, безграничного мужества.

Четыре раза сбивали его зенитки и четыре раза он садился на лес. Конечно, самолет разбивался, летчика оглушало, контузило, но кроны деревьев амортизировали силу удара, гасили скорость и в общем все кончалось довольно благополучно: летчик снова и снова возвращался в строй. Однажды он упал за линией фронта, в 75 километрах, и все-таки вышел к своим, в лапы врага не попал.

Уничтожая фашистов, он мстил за отца и младшего брата, расстрелянных гитлеровцами, за двух братьев, погибших в боях. И эта священная месть придавала силы и мужество. Он особенно отличился в боях за Прибалтику.

После войны кавалер многих боевых наград И. Н. Хременков возвратился в Минск, приступил к любимой работе. В настоящее время он — ведущий инженер, заканчивает кандидатскую диссертацию.

И. Н. Хременков нередко бывает в Риге, за которую дрался с фашистами. Там находится совет ветеранов полка, в составе которого он воевал, там же и его коллеги-ученые. В октябре 1969 года, отмечая 25-летие освобождения Риги, горком КПСС и горисполком прислали И. Н. Хременкову письмо: «Ваши подвиги не забудет латвийский народ...».

Е. САДОВСКИЙ
Минск



Этих дней не смолкнет слава

Герой Советского Союза! Высокое звание, олицетворяющее пламенный патриотизм, мужество, беспредельную преданность нашей Отчизне, народу, Коммунистической партии. Это почетное звание заслужили люди подвига, в первую очередь прославившие советское оружие воины, в том числе многие и многие богатыри неба.

Как пришли они в авиацию? Где, когда, в каких условиях начинали свой путь к вершинам славы? Обо всех них и, в том числе, об авиаторах — воспитанниках нашего оборонного Общества, увенчанных Золотой Звездой Героя, рассказывают материалы, собранные за три с половиной десятилетия в Центральном Доме авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе.

День за днем, месяц за месяцем накапливали мы эти материалы. В первое время единственным их источником были Указы Президиума Верховного Совета СССР. Но затем постепенно росла переписка с самими героями, с семьями погибших, войсковыми частями, писали мы в административные органы, школы, где герои жили, учились. Немало, конечно, пришлось поработать в архивах. Ценные сведения удалось почерпнуть из книг, посвященных землякам-героям, выпущенных местными издательствами. Для уточнения фактических данных приходилось обращаться в организации ДОСААФ и непосредственно в авиационные клубы.

И вот результат многолетнего (далеко еще не оконченного) труда. В списке аэроклубовцев, удостоенных высшего отличия Родины — 927 фамилий.

Через аэроклубы, летные и планерные школы оборонного Общества прошел каждый третий авиатор — Герой Советского Союза. Из общего числа героев-аэроклубовцев семь отличились еще в довоенную пору, 900 — отмечены высшей наградой за подвиги в Великой Отечественной войне и 20 — в послевоенные годы (в их числе — 6 космонавтов, остальные — летчики-испытатели).

Под руководством опытных инструкторов расправляли крылья спортсмены, которым позднее суждено было стать храбрейшими из храбрых воздушных воинов. Они взмывали в высь со средне-русских равнин, крымских плато, кавказских и уральских предгорий, приволжских степей, долин далекого Приморья.

В аэроклубах получили путевку в небо трижды Герои Советского Союза, ныне авиационные генералы А. Покрышкин и И. Кожедуб. Из 74-х авиаторов-кавалеров двух Золотых Звезд — 45 питомцев наших авиационных клубов.

Первоначальную авиационную подготовку в клубах оборонного Общества приобрели 26 из 34 женщин-летчиц, которым присвоено звание Героя Советского Союза.

Известный полярный летчик Павел Георгиевич Головин — авиамоделист, участник планерного кружка. В 1927 году он окончил Тушинскую летную школу Осоавиахима, остался в ней инструктором, потом перешел в полярную авиацию. В мае 1937 года первым в мире достиг воздушным путем Северного полюса и был удостоен звания Героя Советского Союза. Уже известным летчиком он не оставлял увлечения безмоторным летанием. Ему принадлежал мировой рекорд продолжительности полета на двухместном планере.

П. Г. Головин — один из 120 Героев Советского Союза, воспитанников аэроклубов Москвы и столичной области.

Штурман Н. Игнатьев, стрелок-радист бомбардировщика В. Капитонов, летчик-истребитель В. Савельев путь к славе начали с ленинградского аэроклубного аэродрома.

В газете военного времени зафиксирован телефонный разговор между командующим одним из фронтов и командиром авиационного полка:

— Сообщите имя, отчество и фамилию летчика, который сегодня один выдержал бой с четырьмя истребителями противника в районе разъезда Калинино.

Последовал ответ: Василий Антонович Савельев.

Однажды зимой после воздушного поединка Савельеву пришлось покинуть горящий самолет с парашютом. Обугленные унты сорвало потоком воздуха. Приземлившись босиком, он отморозил ноги. Летная служба кончилась. Но советский патриот снова нашел себе место в строю — он депутат местного совета, член партбюро, ведущий конструктор крупного предприятия. Успешно продолжает службу в авиационной части полковник Н. Игнатьев. Возглавляет Куйбышевский районный комитет ДОСААФ Ленинграда В. Капитонов.

Интересна судьба Василия Чочиева из южно-осетинского села Ортеви. После школы-семилетки он поселился у родственников в Тбилиси. Учась в старших классах, Василий окончил аэроклуб, а затем поступил в Батайскую летную школу. Отсюда Чочиев пошел в Сталинирский аэроклуб. За три года он обучил летному делу 62 горца. В 1941 году его и товарища по инструкторской работе Сергея Коблова, тоже аэроклубовца, приняли в Военно-воздушную академию, где их застала война. Друзья отправились на фронт. Чочиев стал штурмовиком, Коблов — истребителем. В 1943 году обоим летчикам присвоено звание Героев Советского Союза.

Рассказать сколько-нибудь подробно о бывших аэроклубовцах, носящих звание героев, в журнальной статье просто невозможно. А жизнь, боевая деятельность каждого из них поучительны, их вклад в дело победы значителен. И, естественно, возникает необходимость издать книгу о людях, составляющих нашу славу и гордость. Оборонное Общество, весь народ должны знать своих героев и воспитывать на их примерах молодых патриотов.

Н. СЕМЕНКЕВИЧ,
заслуженный работник культуры РСФСР

На снимке: группа прославленных советских летчиков. В подавляющем большинстве они начинали свой путь в авиацию с аэроклубных аэродромов. Трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб (сидит в центре) первоначальное летное обучение прошел в Шосткинском аэроклубе. Сидят (слева направо): дважды Герои Советского Союза воспитанники аэроклубов: Криворожского — Д. Глинка, Сухумского — В. Попков, Курского — А. Боровых, Гомельского — П. Головачев. Стоят: А. Ефимов, закончивший Луганский аэроклуб, А. Недбайло — Краматорский. Крайний справа: дважды Герой Советского Союза В. Мыхлик.

НАСЛЕДНИКИ

Генерал-полковник авиации
Е. ГОРБАТЮК,
Герой Советского Союза

Все было как на войне. Был пожар на машине, поднявшейся в небо. Был полет на одной турбине. И был выбор: или остаться живыми, бросив самолет на город, или погибнуть, спасая других. Летчики Леонтий Кривенков и Сергей Шерстобитов любили жизнь. Но они были советскими офицерами, коммунистами. И они совершили подвиг. Выбрав единственный, небольшой клочок пустующей земли среди многоэтажных строений, они направили туда свой самолет.

В опасной, аварийной обстановке, от самого взлета и до последней секунды жизни Кривенков и Шерстобитов проявили изумительную стойкость. Об этом говорят все, кто был в те трагические минуты на аэродроме, на командном пункте, на месте падения самолета. Об этом же говорит магнитофонная запись, зафиксировавшая последние слова экипажа. Ни капли страха. Ни тени паники. Четкие команды, уверенные действия и единственно правильное решение.

Мы часто говорим: «Опыт войны показал...», «Война научила...». И это не случайно. В подвигах мирного времени, в характере офицеров и солдат сегодняшних дней мы видим отражение фронтовой героической жизни. Это — великая связь. Она делает нас более зоркими, заставляет пристальнее присматриваться к молодежи, к ее боевой учебе. И нам, летчикам старшего поколения, участникам войны, приятно видеть, что молодые офицеры с достоинством и честью несут эстафету мужества, отваги и стойкости, следуя традициям отцов. И нередко, наблюдая как действуют лейтенанты, наши наследники, отмечаешь: «Так было на войне...», «Так поступали и мы...».

На всю жизнь мне запомнился снимок, опубликованный летом 1942 года в «Красной звезде». Освобожденная деревня. Разрушенный дом. И 12-летняя девочка Нина Афанасьева с деревянной биркой на груди. На бирке — номер... Газета шла по рукам. Люди смотрели молча, стиснув зубы. В сердцах закипала злость. Летчики рвались в небо, вступали в бой с превосходящими силами врага. Они шли на таран. Они мстили.

Связь с народом, любовь к Родине были для нас источником мужества, храбрости, стойкости. Мы с волнением читали в газетах все, что касалось жизни страны. Мы знали, сколько уральцы дали металла, сколько изготовлено танков, самолетов, пушек. Для нас было великой радостью получить небольшую посылку из неизвестной, далекой сибирской деревни от неизвестной женщины. На бортах своих самолетов мы писали два слова: «За Родину!». На бомбах оставляли короткую и выразительную надпись: «За народ!».

Традиции, которым мы, фронтовики, были верны, не утратили своей притягательной силы и сегодня. Нерушима связь народа и армии. Она, как неиссякаемый родник. Вернемся к подвигу, который совершили Кривенков и Шерстобитов. Я хорошо знал Кривенкова. Это был офицер широкого кругозора. Политработник. Он живо интересовался всеми событиями, происходящими в стране, часто выступал перед летчиками, техниками, механиками. С какой убежденностью, с каким глубоким знанием дела рассказывал он об освоении богатств Сибири и Дальнего Востока! Не случайно поэтому многие его подчиненные, увольняясь в запас, уезжали по путевкам на новостройки.

Кривенков любил город, в котором жил и служил. Он часто бывал на заводах, на фабриках, в школах. Не гостем бывал — депутатом городского совета. Народ оказал ему честь, избрав полномочным представителем государственной власти. И Кривенков в критическую минуту заплатил ценой своей жизни за жизнь тех, кто доверил ему оружие и самое священное дело — защиту Отечества.

Связь народа и армии. Какая это искренняя и какая сильная связь. В ней, как в фокусе, скрестилось все: и уважение к человеку в серой шинели, и гордость за Родину, которую армия охраняет от врагов, и веками воспитанная вера в силу оружия русского.

«Вестник воздушного флота» в 1927 году поместил небольшую заметку: «Летом прошлого года, — говорилось в ней, — разбился на полигоне летчик-наблюдатель Березин. Наступил призыв его младшему брату. Отец их, старик (Тверской губернии Бежецкого уезда дер. Бокарево) решил заменить погибшего Алексея младшим сыном, направив его по тому же пути и в ту же часть, где служил и погиб его старший сын Алексей. Он решается направиться хлопотать в Москву, в Реввоенсовет, думая, что местные воинские власти или его не поймут, или же отнесутся к его делу формально. Старик доходит до Реввоенсовета и удовлетворенный возвращается домой».

Под заметкой помещена фотография. Белобородый крестьянин стоит у свежей могилы. На могиле — венки. Вместо памятника — пропеллер самолета, высоко поднятый на деревянной стойке. Именно тогда, у этой самой могилы, Арсений Березин поклялся послать в авиацию младшего сына. Вот как об этом рассказывает сейчас Иван Арсеньевич Березин: «Как только отец приехал из Москвы, у нас был собран семейный совет. Отец привез письмо в Бежецкий военкомат с просьбой направить на военную службу моего брата Николая, а если он не подойдет по здоровью, тогда направить в часть, где служил Алексей, меня. Но Николай комиссию прошел. Сейчас он подполковник в отставке, живет в Новороссийске».

Завидное мужество проявил простой русский крестьянин Арсений Березин. Его сыновья храбро защищали свою Отчизну. И добрая традиция, которой следовали Березины, сохранилась и приумножилась. Сыновья фронтовиков, сыновья героев Великой Отечественной войны показывают пример высокой сознательности, дисциплины и стойкости.

Стойкость бойца — это проявление высокого морального духа, непоколебимости, твердости, решительности; способность упорно, напрягая все силы, преодолевая любые трудности, выполнить поставленную задачу. В основе стойкости лежит идейная убежденность, поэтому наши молодые офицеры, наши наследники, продолжая традиции старшего поколения воздушных бойцов, упорно, настойчиво, сохраняя твердость духа в сложнейших условиях, овладевают летным мастерством, готовят себя к защите Отчизны. Они видят смысл своей жизни в служении партии, народу, в выполнении интернационального долга.

Младший лейтенант Владимир Стасюк призван в армию из запаса. Ему выпала честь служить в авиации. А современная военная авиация — это сложнейшая техника, высокие скорости, огромные высоты. Летать, готовить самолеты к полетам, обслуживать их стало намного труднее, чем раньше. Не легко пришлось Стасюку входить в строй. Но он проявил завидное упорство, выдержку и настойчивость. В короткий срок Стасюк стал полноправным членом воинского коллектива, хорошим специалистом. Как один из лучших, он был направлен делегатом на Всеармейское совещание молодых офицеров. И там, обмениваясь с товарищами опытом, говорил:

— За год службы в армии я изучил и законспектировал шесть работ Ленина. Именно в работах вождя, в его военных заветах я и мои сослуживцы находим ответы на многие волнующие нас вопросы. Читая и изучая работы Ленина, мы все больше понимаем важность и ответственность нашей службы.

Младший лейтенант Стасюк, прослужив год в авиации, понял, что перед ним открывается замечательная перспектива — посвятить свою жизнь укреплению военного могущества нашей Родины. И он решил остаться в кадрах военной авиации, все свои силы отдать избранному делу. Это человек идейно стойкий, понимающий смысл своей службы. Таким его воспитала школа, комсомол, наша советская действительность. А труды В. И. Ленина помогли ему глубже понять идеи защиты первого в мире государства ра-

бочих и крестьян, нашего сплоченного социалистического содружества.

Воспитанию молодых офицеров в войсках придается очень большое значение. Прибывшего из училища или призванного из запаса лейтенанта прежде всего знакомят с историей части, с традициями боевого коллектива. А они у нас богатые. Взять, например, полк, в составе которого пришлось мне воевать. Здесь выросло немало подлинных мастеров воздушного боя, проявивших в схватках с врагом беспредельную смелость. Я часто рассказываю молодежи об одном из бывших моих сослуживцев. Это Герой Советского Союза, ныне генерал-майор авиации Иван Михайлович Холодов. Человек изумительной храбрости, он всегда был напорист в бою, инициативен, верил в свое мастерство и в силу оружия, созданного трудом советского человека. Это помогало ему одерживать победы в самых сложных ситуациях. Пройдя по фронтам Великой Отечественной, он уничтожил 26 вражеских самолетов, совершил сто вылетов на штурмовку. В 1944 году, в одной из воздушных схваток, сбив два самолета противника, пошел в атаку на третий. В этот момент он заметил, что другу угрожает опасность, и сразу устремился на помощь. Пытаясь отсечь истребитель противника, открыл по нему огонь. Боезапас иссяк, а фашист оказался упорным, и тогда, не выходя из атаки, Холодов ударил его крылом. И сбил, а сам спасся на парашюте, выпрыгнув на высоте 300—400 метров.

Мастерство всегда было главным оружием летчика. Побеждал тот, кто лучше владел своим самолетом, метко стрелял. В наши дни мастерство приобрело особое значение. Техника усложнилась — и управлять ею стало труднее. Мощь оружия возросла, и ответственность за каждую стрельбу, бомбометание, за каждый пуск ракет повысилась. К тому же полеты ныне практически организуются почти в любых метеорологических условиях. Это, соответственно, требует от летчика не только мужества, стойкости, но и умения безукоризненно пилотировать самолет по приборам, выполнить при этом атаку, вести стрельбу.

Расскажу об одном полете на перехват. Выполнял его летчик-инженер капитан Даутов. Погода выдалась на редкость хмурая. Огромная десятикилометровая толща облаков плотно окутывала землю. А выше, в стратосфере, на огромной скорости шла цель. Причем, не просто шла по прямой, она маневрировала, меняя курс, высоту. Даутову приходилось по командам штурмана наведения выполнять многочисленные развороты. А ведь он, пока набирал высоту, летел в облаках, когда не видно ни неба, ни земли, ни горизонта. Единственный помощник — приборы. Их в кабине немало — и каждый нужно своевременно «прочитать», на показание каждого немедленно реагировать.

Но полет в облаках для такого летчика, как Даутов, не самое трудное. Главное — это атака. Скорость почти в два раза больше скорости звука. «Противник» старается выйти из-под удара. На какой-то момент это ему удается, однако, перехватчик снова настигает его. Точное прицеливание. «Пуск» ракет. Задание выполнено. Перейдя на дозвуковую скорость, Даутов снижается и вскоре производит посадку.

Я умышленно не назвал дату, когда совершался этот полет. На счету капитана Даутова он не единственный и не самый трудный. Этот летчик после выпуска из училища быстро вошел в строй и в 1967 году на воздушном параде в Домодедово наравне с мастерами высшего пилотажа демонстрировал свое искусство. В короткий срок он по-

оборудованием, грамотно эксплуатировать двигатель, оружие.

Стремительному росту молодых способствует и то, что у них есть все необходимое для боевой учебы. Им обеспечен большой налет. Для предварительной подготовки к полетам имеются прекрасно оборудованные классы. Летчики имеют возможность регулярно пользоваться тренажной аппаратурой, которая позволяет имитировать весь полет от взлета до посадки.

У наших лейтенантов есть и стойкость, и мужество, и воля к победе. Есть и умение. Они любят свое дело,



В партию принимали по-фронтовому: в капонире, под крылом самолета, под гул моторов. И это углубляло торжественность момента, еще больше обязывало. На бюро приходили с подарком Матери-Родине, с боевыми успехами: техник — после того, как командир его экипажа совершит какое-то количество вылетов, летчик — после успешных воздушных боев, штурмовок, бомбардировок. На снимке: в одни из летних дней 1944 года заседает бюро комсомольской организации. Решено: рекомендовать в ряды Коммунистической партии летчика-черноморца младшего лейтенанта Асямолова (стоит в центре), сбившего в первом своем бою фашистский истребитель «ФВ-190».

этих дней не смолкнет слава

лучил звание «Военный летчик 2-го класса» и не далек тот день, когда достигнет новой ступени боевого совершенствования.

Даутов — не исключение, и путь его профессионального становления я назвал бы характерным для сегодняшних летчиков. Если лет 10—15 назад молодой летчик получал второй класс через 3—4 года после прибытия в полк, то сейчас большинство лейтенантов достигают этой цели на первом-втором году. Такой рост закономерен. И вот почему.

Капитан Даутов, как я уже говорил, летчик-инженер, получил высшую специальную подготовку. Высокие технические знания помогают ему быстрее и лучше овладевать техникой пилотирования, сложным радиотехническим

поэтому не останавливаются на достигнутом. Мастерство их сегодня выше, чем вчера, а завтра будет выше, чем сегодня. Они отлично знают свой самолет, умело используют его тактико-технические и боевые возможности. Они участвуют в учениях в одном строю с асами и успешно справляются с самыми трудными задачами. Все это закономерно. И все это радует нас, летчиков старшего поколения. Ведь им, нынешним лейтенантам, принадлежит будущее авиации. Им командовать эскадрильями, полками. Им летать на самолетах завтрашнего дня. И чем быстрее они станут подлинными мастерами своего дела, тем выше будет боевая готовность подразделений, частей, тем крепче обороноспособность нашей Родины.

«Мое место — Берлин»

М. ЛЬВОВ
Рис. Н. Захаржевского



2. Между жизнью и смертью

Об этом полете Советское Информбюро сообщало так.

«В ночь с 8 на 9 августа группа наших самолетов совершила второй полет в Германию, главным образом с разведывательными целями, и бросила в районе Берлина на военные объекты и железнодорожные пути зажигательные и фугасные бомбы. Летчики наблюдали пожары и взрывы. Действия германской зенитной артиллерии оказались мало эффективными.

Все наши самолеты вернулись на свои базы, кроме одного, который разыскивается».

И через двое суток:

«В ночь с 11 на 12 августа имел место новый налет советских самолетов на военные объекты в районе Берлина.

Сброшены зажигательные и фугасные бомбы большой силы. В Берлине наблюдались пожары и взрывы.

Все наши самолеты вернулись на свои базы. Экипаж самолета, не возвратившегося из предыдущего полета, разыскан и возвратился на свою базу».

То, что предшествовало второму сообщению, заставило летчиков немало поволноваться. Перед самым стартом совершенно испортилась погода. Облачность закрыла аэродром и взлетать пришлось в серую вечернюю мглу. Не видно было ни моря, ни берега, ни идущих на задание воздушных кораблей. И поэтому командир приказал точнее точного соблюдать установленный интервал времени. По расчетам самолеты были на полпути между аэродромом и вражеским берегом, когда Преображенский обнаружил, что перегревается левый мотор. Прибор показывал все более возрастающую температуру масла. Конечно, сказывалось увеличение бомбовой нагрузки. Но главное было в том, что техника в боях уже значительно поизносилась, а времени на ремонт не было — ведь прошли лишь сутки после первого рейда.

Как быть? По инструкции надо поскорее повернуть и, пока не заглох мотор, добраться до своего аэродрома. Но в практике у Преображенского не было случая, когда бы он вернулся с бомбами домой, не выполнив задания.

Полковник посмотрел на Хохлова. Штурман работал.

— Вот и хорошо, — подумал командир, — хорошо, что не замечает, как мотор «барахлит». А то разволнуется...

Итак — лететь, лететь к Берлину.

В районе берега ненадолго прояснилось, и командир пересчитал идущие за ним бомбардировщики. Отставших не было.

Зенитные батареи противника открыли огонь. С аэродрома поднимались перехватчики. Никто не приглашал на посадку, как вчера. «Получили, наверное, нагоняй от начальства», — усмехнулся Преображенский.

Облака снова закрыли все небо. Они словно издевались: «окно» заволокло, и снова вокруг темень и вести самолеты можно только по приборам. Но что это? Гироскопические приборы не действуют. Застыл, не реагирует на работу рулей «авиагоризонт». Остановилась, не колеблется стрелка магнитного компаса.

А надо определить свое место, обязательно определить, потому что иначе можно промахнуть мимо Берлина. О том, что мотор «барахлит», Преображенский не сказал штурману. Но компас...

Без него нельзя. Хохлов должен знать...

— Петя, у меня отказал гирокомпас. Не пойму, почему...

— На термометр посмотри. Сколько?

— Минус тридцать два.

— Застыл, значит.

— Что будем делать?

— Отогревать надо. А пока по моему пойдем.

— А у тебя, Петя, не застыл компас?

— Хотел было, да я отогрел.

— Чем?

— Чем придется, пожал плечами Хохлов.

Флагштурман давно уже сбросил рукавицы, растирал ладонями металлический корпус компаса, дышал на него. Потом он расстегнул комбинезон, наклонился к самому компасу, закрыл мехом. И ожившая стрелка, дрожа, показывала, где Север.

— Здорово замерзли руки, Петя?

— Ничего. Ничего. Не беспокойся. Ты, главное, за движком смотри.

— Что? — вскинул глаза командир.

— За левым движком, говорю, смотри.

— Давно заметил? — осторожно выпытывает Преображенский.

— Давно, когда еще над водой были.

Вот тебе и раз! Старался не тревожить штурмана, а тот все знал и тоже молчал, чтобы не трепать нервы командиру.

— Он вроде тянет нормально, — как

---

* Первый отрывок из документальной повести М. Львова см. «Крылья Родины» № 3.

бы извиняясь, произнес Преображенский.

— Мне тоже так кажется.

Непогода заставила довольно долго идти на большой высоте, и это потребовало усиленного расхода кислорода. Стало трудно дышать, в глазах поплыли красные круги. И снижаться нельзя — по расчетам вот-вот Штеттин, аэростаты заграждения, зенитки, ночные истребители.

Рискуя остаться без кислорода при возвращении, Преображенский открыл аварийный краник, вдвое увеличил подачу воздуха. Дышал он жадно и только одна мысль будоражила мозг:

— Не потерять сознание, не потерять сознание!

Посмотрел за борт — небо открылось. Облака проходили стороной.

Штеттин. Ни одного огонька в гавани. Ни одного — в городе. Его можно было и не заметить, но выдают вспышки залпов зенитных батарей, прожектора и фары снующих в ночи «мессершмиттов». Кто-то из наших отстал. Нет, идет через разрывы, занимает место в строю.

Огненное «шоссе» разрывов сопровождает полк до самого Берлина.

А мотор все греется.

— Долго еще? — каждую минуту спрашивает Преображенский.

— Осталось пять минут.

Триста секунд! Тянутся, тянутся секунды. Но вот Берлин открылся — вышли точно, хотя пользовались лишь одним гирокомпасом.

Если бы попытаться «заказать погоду» для свободного обозрения набегающего внизу города, то лучшей не придумать. Вчера Берлин светился тысячами уличных фонарей, сегодня — съежился в абсолютной темноте, притих, приготовился к встрече. Но условия для бомбометания благоприятнее. Освещение, как это ни странно, отвлекало и рассеивало внимание. А сейчас перед балтийцами весь Берлин, как на геодезической карте, — река, озера, канал расшифровали объекты, на которые скоро полетят бомбы.

Хохлов дает курс — северозападный район, бросает бомбы, и считает разрывы своих фугасок и фугасок друзей.

Бешенствуют зенитки, но балтийцы словно не замечают этого. Зрелище пожаров, вызванных бомбардировкой, приковало их внимание.

— Это возмездие, — говорит Хохлов, — возмездие за Москву, Ленинград, за все!

Обратный курс.

Только развернув машину на восток, Преображенский вспомнил о моторе. Несмотря на то, что самолет, освободившись от груза, стал намного легче, левый мотор все более терял мощность. Но теперь командир был почти спокоен. Приказ выполнен, он доложил об этом на землю.

...Дотянули. Сели осторожно. А подрулить к капониру не смогли. Левый мотор затрясся, как в лихорадке, и винт замер. Случись это там, над Берлином, — верная гибель.

Молча смотрели друг на друга Преображенский и Хохлов.

— Счастливые мы, Петр.

— Это точно — счастливые, командир.



Е. Преображенский (слева) и комиссар полка Г. Оганезов.

Подбежал инженер. Беглого осмотра ему хватило, чтобы понять, что случилось с двигателем. Спросил:

— Давно греться начал?

— Шесть часов назад.

— Шесть часов! — вскрикнул инженер. Он представил себе всю меру опасности, которой подвергся экипаж. — Надо снимать мотор, товарищ командир.

— Делайте, что хотите, но днем я должен услышать ваш доклад: самолет в строю...

Преображенский считал идущие на посадку самолеты. Один не пришел.

— Кого нет?

— Афанасия, — ответил подошедший к командиру комиссар Оганезов.

— Где же он? Над Берлином я его видел. А вот дальше... Неужели сбит?

Беспокоясь за друзей, Преображенский не мог долго отдыхать. Оделся, вышел на поле. Навстречу шел инженер.

— Самолет в строю, — доложил он.

Полковник взглянул на часы — стрелки показывали полдень. Сказал: спасибо.

Подумал: ай да техники, герои!

...Афанасий Фокин слыл человеком «с характером». Воля у него была крепкая, и при этом он хотел всегда быть первым. Если полк получал сложное задание, он требовал:

— Прошу послать меня!

До того как попасть по комсомольской путевке в авиационное училище, Афанасий водил поезда на Московско-курской железной дороге. То было время первых пятилеток, время широко развернувшегося социалистического соревнования, и юноша с гордостью носил звание ударника.

Фокин был крайне взбудоражен и счастлив, что пробился к фашистской столице, и, не полагаясь на штурмана, сам сбросил бомбы. Жадно считая взрывы и пожары, Афанасий кричал, перекрывая гул двигателей и разрывы зенитных снарядов, клял Гитлера.

Ну, на сколько больше пробыл Афанасий над логовом врага? На одну-две минуты. А группа ушла, и штурман поежился: он не был уверен, что один сможет правильно проложить обратный курс. Да, мало одной смелости, нужен еще точный хохловский расчет. Нервное перенапряжение усилило физическую усталость, а когда, как и у Преображенского, замерз компас, штурман и совсем сник.

Пелена тумана окутала самолет. Лететь можно было только по приборам, а компас мертв.

— Давай курс, — требовал Фокин.

Штурман не отвечал.

И стрелок-радист молчал.

«Кислород, — мелькнуло в голове, — израсходовали кислород».

Афанасий глубоко, сильно вдохнул воздух, сбросил маску с запрокинувшего голову штурмана, и подставил ему свою...

Нечего было и думать о сохранении высоты. Фокин, хватая воздух открытым ртом, резко повел самолет на снижение. Больно закололо в ушах...

Случалось ли вам быть в штормовом море?

Валы бьют в скулу корабля: то он зарывается носом, то почти ложится на борт. Дикая качка! И молодой матрос не выдерживает. Зеленеет лицо, опускаются руки, подгибаются колени. Ни на что не годен тогда человек. Но вот подойдет старшина, морской волк, и прикажет стать у орудия, подавать снаряды, или заделать пробоину, в которую хлещет забортная волна. И приказ делает чудо. «Салажонок», который только что готов был упасть, начинает действовать, стрелять. И становится снова воином...

— Отогревай компас, — приказал Фокин. — Нанеси на карту наше место... Опробуй пулемет.

Штурман начал работать.

Посты наблюдения Балтийского флота обнаружили приближающийся к острову бомбардировщик. Приготовились к бою, но огонь не открыли.

— Свой, — передал дальномерщик, увидев на плоскостях красные звезды.

Бомбардировщик совершил посадку. Когда моряки подбежали, экипаж спал на траве.

— Видно, здорово притомились, — сказал старшина, — пусть спят, а я доложу начальству.

Остальное известно из сообщения Информбюро.



Пе-2 идут на боевое задание... Знаменитая «Пешка» — основной ближний бомбардировщик в годы войны. Скоростной. Пикирующий. Используя высокие тактические возможности этой машины, замечательный советский летчик полковник И. С. Полбин разработал и освоил метод снайперских бомбовых ударов по малоразмерным целям, что сыграло большую роль в разгроме танковых колонн противника под Смоленском, Ржевом, Москвой, Сталинградом...

И вот июль 1944 года, Львовско-Сандомирская операция. Бомбардировщики Пе-2 наносят массированный удар по крупной группировке вражеских танков в районе Плугува. Во главе пикировщиков — Полбин, Герой Советского Союза, генерал, командир 2-го гвардейского корпуса.

Этих дней не смолкнет слава

Готовность номер 1

Готовность номер один:
Это — почти что взлет,
Это — оркестр турбин
Взмах дирижерский ждет.
Это — когда граната
Сжата уже в руке,
Это — когда солдаты
Готовы рвануться в броске.
Пусть ты еще не слышишь,
Пули о чем поют.
Считай, что это затишье
В уже идущем бою.

Владимир ЛЕШКИНОВ

Владимир

Стальная молния

Расколола тишину турбина,
Заходила ходуном земля:
Над пшеницей
Молния-машина
Пролетела,
Синеву сверля.
И невольно,
По пути в селенье,
На тропинке желтой полевой,
Школьники застыли в изумленье:
«Что за самолет над головой!
Может, реактивный истребитель
Иль ракетоносец-бомбовоз!..»
След инверсионный
Стыл в зените,
И на миг
Почудилось мальчишкам
Вместо ранцев —
Крылья за спиной,
А в глазах
Все разгорались вспышки,
Молнией зажженные стальной.

Павел БЫКОВ

Латвийская ССР.
Елгава

Вдоль границы

«Штурман — курс!» Лаконичное:
«Есть!»
Мы полетом живем крылатым, как
песнь.
Не страшны нам любые невзгоды,
В дело летное мы влюблены.
В небесах охраняем подходы
к рубежам необъятной страны.
Трасса тонкой проходит линией
по ладони материка.
Под крылом — щедрый солнечный
ливень.
Реактивный след, как строка.
Буйно шарят лучи по сопке,
по дремучей, мохнатой тайге,
по увалам, по тундре топкой
и по светлой речной дуге.
Зорька плещет малиновым парусом.
Мы глядим с исполинских высот.
В три обхвата светило яростно
светозарною глыбой встает.
Командир видно прав, говоря:
«Нам завидовать могут орлы!»
Индевеют пушек стволы.
«Штурман — курс!» Лаконичное:
«Есть!»
Мы полетом живем, крылатым, как
песнь.
Над зазубренным горным кряжем,
над притихнувшею тайгой...
Жмурясь, тонет в пуху лебяжьем
бледный месяц.
Повис серьгой.
Вдоль границы СССР
мы проносимся над океаном,
что предстал нам во всей красе
полированный,
первозданный...

Олег ЗЕРНОВОЙ

Одесса

ПЕРВЫЙ ОРДЕН...

Перед Великой Отечественной войной советские планеристы занимали ведущее положение в мире. Им принадлежало 13 мировых рекордов из 18 зарегистрированных Международной авиационной Федерацией. Мастера парящего полета готовились к завоеванию новых спортивных достижений, но гитлеровское нашествие прервало мирный труд нашего народа.

Вместе со всеми советскими людьми авиационные спортсмены встали на защиту своего Отечества. Многие из них добровольно вступили в ряды Красной Армии. Одни пересели со спортивных планеров на десантные машины, другие взяли в руки штурвалы боевых самолетов.

Мне пришлось служить в десантных частях. Для обучения планеристов-десантников было создано несколько специальных школ. Начались занятия. Мы испытывали новые транспортные планеры конструкции В. Грибовского, О. Антонова, П. Цыбина и Д. Колесникова. Особенно тщательно изучалось все, что относилось к ночным полетам в составе аэропоездов.

Летать в тыл противника нам приходилось исключительно ночью. Пилоты улетали до 300 километров за линию фронта и садились на ограниченные площадки, обозначенные кострами.

Планеристы возили партизанам оружие, боеприпасы, магнитные мины, одежду, медикаменты, соль, мыло. Приходилось перебрасывать в тыл к немцам и целые боевые подразделения.

Не раз случалось, что, совершив посадку, планеристы вынуждены были оставаться в партизанском отряде и с оружием в руках драться с фашистскими захватчиками. Так, Г. Малиновский, В. Выгонов, И. Борисов, Ю. Сушилин, С. Ефремов и многие другие, участвуя в боях вместе с партизанами, показали себя бесстрашными воинами. Во время Сталинградской битвы, в самые напряженные дни, планеристы на своих машинах много раз доставляли боеприпасы, антифриз для танкистов.

Особенно частыми были полеты к белорусским партизанам, находившимся в районах Бегомля и Селявщины, где сосредоточились партизанские соединения.

Помню, как однажды поступило распоряжение из штаба партизанского движения — срочно доставить в Бегомль оружие, тол, медикаменты. Быстро загрузили планеры. Аэропоезда взлетели и направились к линии фронта. Ночь темная. Самолеты шли с погашенными бортовыми огнями. Ориентироваться приходилось только по огням из выхлопных патрубков, так как даже силуэта самолета не было видно.

Над территорией, занятой немцами, нас несколько раз обстреляли зенитные орудия. К счастью, все обошлось благополучно. По расчету времени вот уже должны показаться сигнальные огни аэродрома, но их не видно. Начали беспокоиться — не ошиблись ли? Но вскоре внизу вспыхнули костры. Отцепились от самолетов-буксировщиков и по очереди пошли на посадку. Садиться ночью на груженом транспортном планере на ограниченную площадку довольно трудно. Но тренировка на спортивных планерах, полученная в предвоенные годы, сыграла свою роль. Все десантные машины приземлились в заданном месте.

Нас окружили партизаны. Здесь у меня произошла интересная встреча. Один из партизан, рослый бородач с автоматом на груди, подошел и доложил: «Товарищ инструктор, партизанский отряд «Мститель» боевые операции по уничтожению фашистских захватчиков ведет успешно! Командир отряда ваш бывший курсант Сидякин!»

Пока шли в штаб, Сидякин рассказал о партизанской жизни. После больших боев народные мстители отбили у фашистов городок Бегомль, ставший позже центром партизанского движения в глубоком тылу врага. За успешное выполнение боевых заданий Константин Сидякин награжден орденом Ленина.

Мне сообщили, что в отряде есть тяжело раненные партизаны. Им срочно требуется квалифицированная медицинская помощь, а большой транспортный самолет приземлиться не сможет. Я предложил вывезти раненых на планере. Хотя этот вариант был рискованным, командование отряда согласилось со мной. По радио шифровкой запросили самолет-буксировщик с опытным летчиком Желютовым.

Рано утром я шагами измерил площадку. Длина летного поля оказалась маловатой. Но точный расчет и интуиция планериста подсказали, что взлететь все же можно, если применить короткий буксировочный трос.

Когда наступила ночь, к приему самолета уже все подготовили. Раненых партизан аккуратно разместили в планере. Самолет прибыл точно в назначенное время. Посоветовавшись с Желютовым, решили укоротить буксировочный трос до 25 метров. Конечно, лететь ночью почти на хвосте самолета — дело нелегкое, но другого выхода не было.

Партизаны, провожая, желали доброго пути, просили прилетать еще. Передавали приветы на «Большую землю». Через несколько минут аэропоезд тронулся с места. Вот уже близко последний огонь-ограничитель.

— Неужели просчитался? — мелькнула у меня мысль. Инстинктивно потянул ручку управления на себя и почувствовал, что планер повис в воздухе. Перед самыми кустами оторвался и самолет. Казалось, самое опасное осталось позади. Но над линией фронта аэропоезд попал под сильный обстрел. Маневрировать было трудно, однако, нам удалось пройти сквозь зенитный огонь невредимыми. На аэродроме нас ждали другие неприятности. Накануне немецкие самолеты совершили массированный налет и «исковыряли» все летное поле. Садиться пришлось между воронками от авиабомб. Несмотря на все это, жизнь боевых товарищей была спасена.

За успешное выполнение полета я был награжден орденом Красного Знамени. Это был мой первый боевой орден.

С. АНОХИН,
Герой Советского Союза,
заслуженный летчик-испытатель

этих дней не смолкнет слава



Первый Прибалтийский фронт, февраль 1945 года. Командир эскадрильи 6-го Гвардейского штурмового авиационного полка капитан Иван Фомич Павлов у самолета, подаренного ему земляками. Прославленный летчик только что узнал, что он награжден второй медалью «Золотая Звезда». А звание Героя Советского Союза ему было присвоено год назад.

На счету дважды Героя Советского Союза И. Ф. Павлова более двухсот успешных боевых вылетов. Вы видите на фюзеляже его самолета четыре маленьких звездочки, — это число уничтоженных фашистских истребителей, пытавшихся сбить советский штурмовик. Три из них повержены Павловым, а один — воздушным стрелком Г. И. Мамыриным (на снимке — в кабине самолета).

Учатся отваге у героев

Есть мгновения, когда во славу Родины сверкающей звездой вспыхивает человеческая душа. Так было в незабываемые дни Великой Отечественной войны. Родина повелела, приказало сердце — и воин грудью закрывал огнемечущую амбразуру вражеского дота. Содрогалось небо от грозного воздушного тарана. И лобовые атаки, и смелые рейды, и жестокие насмерть битвы, в которых решалась судьба первого в мире государства рабочих и крестьян.

Великие подвиги героев... Быть им вечными светильниками в наших поступках и делах! Потому что пуще жизни любим мы свои поля, леса, моря, озера, реки, свои растущие поселки, города, заводы и колхозы, наш трудный и счастливый путь, озаренный великими ленинскими идеями.

Полосуют небо самолеты над аэродромом Калининского авиационно-спортивного клуба. Играют на солнце многоцветные купола парашютов. Здесь парни и девушки учатся отваге. В авиаспортклубе живут лучшие традиции Советской Армии. В нем провели юность и обрели крылья многие летчики, ныне Герои Советского Союза.

На почетной витрине клуба их портреты. Трудно пройти мимо, не остановиться, не посмотреть на мужественные лица, не послушать рассказы об их боевых делах.

Дважды Герой Советского Союза Алексей Семенович Смирнов. Наверное и он стоял когда-то вот перед такой же витриной, в этом самом зале и восторженно смотрел на фотографии Чкалова, других выдающихся летчиков тех лет и мечтал о подвиге. Теперь рабочие парни — будущие летчики с таким же восхищением смотрят на него.

В юности, как и многие сегодняшние молодые спортсмены-летчики и парашютисты, Алексей работал на предприятиях Калинина — в железнодорожном депо, позже — в тресте «Сантехстрой». Кончится, бывало, рабочий день — и мчится парень на всех парах в аэроклуб. Там он изучил основы теории, впервые испытал, как плотен на скорости прозрачный воздух, научился летать. А дальше — военная школа летчиков, трудная и смелая служба летчика-истребителя.

Алексей бил врага на Ленинградском, Воронежском, Северо-Западном, Белорусском, Прибалтийском фронтах, сражался и в небе родной Калининской области, где ныне, в селе Рамешках, установлен его бронзовый бюст. Сбил тридцать четыре вражеских самолета лично и пятнадцать — в групповых боях.

Вот выписка из наградного листа: «23 июля 1942 года Смирнов вылетел в составе шести самолетов для прикрытия своих войск в районе Землянска, над целью встретили шесть «Ме-109Ф» и шесть «Ю-88», с которыми вступили в воздушный бой. С первой атаки Смирнов сбил ведущего шестерки «Ю-88», который упал в районе Землянска. Затем, пойдя в лобовую атаку, сбил «Ме-109Ф»...».

А вот пример товарищеской выручки. Бой шел жаркий — противник действовал превосходящими силами. Искусно маневрируя, Смирнов сбил два вражеских самолета. В разгаре боя зоркий глаз летчика заметил, что враги атакуют советский самолет. Смирнов немедленно бросился на выручку: разве мог он, советский воин, коммунист, оставить друга в беде! Спасая товарища, Смирнов пренебрег опасностью, хотя и оказался под ударом. Пылающую машину он оставил, выбросившись с парашютом, и приземлился в расположении своих частей, в пятистах метрах от линии фронта.

Комсомолец Павел Кайков окончил в Калинине школу ФЗУ, работал токарем на вагоностроительном заводе, как многие другие, без отрыва от производства учился в Калининском аэроклубе летать, любить Родину, помогать товарищам и друзьям.

Началась Великая Отечественная война, Павел пошел на фронт. Хмурым осенним днем 1941 года эскадрилья самолетов, одним из которых он управлял, успешно выполнила боевое задание. Вот уже самолеты один за другим стали приземляться на свой аэродром. Кроме самолета Павла—Кайкову приказ: прикрыть посадку.

Предосторожность не была излишней. Из-за облаков ринулась к аэродрому пара вражеских истребителей. Павел преградил им путь. Завязался неравный бой. Кончились боеприпасы. Что делать? Не теряя ни секунды, Павел пошел на таран. Страшный, лобовой... Он погиб, грудью защитив товарищей от коварного врага. Звание Героя отважному летчику присвоено посмертно. Погиб в бою за Родину и бывший воспитанник Калининского аэроклуба Герой Советского Союза Арсений Морозов. Но величественный образ отважного разведчика-истребителя будет вечно жить в сердцах юношей и девушек, непрерывным потоком идущих в клуб летать, прыгать с парашютом, бороться за первенство в трудных соревнованиях, учиться мужеству и отваге.

И сегодня чувство локтя заставляет молодого спортсмена помогать авиатехнику привести в порядок самолет после напряженного летного дня, приладить на товарище парашют, подсказать поправку на изменившийся в разгаре прыжков ветер, оказывать друг другу массу незаметных, но полезных товарищеских услуг.

Так в малом и в большом живут в дружной среде спортсменов лучшие традиции...

В числе тех, кто обретал крылья в Калининском аэроклубе, немало офицеров Советской Армии, смелых летчиков, продолжающих свою службу в войсках или находящихся в запасе. Среди них — Герои Советского Союза отважный штурмовик Михаил Румянцев, бесстрашный бомбардировщик Николай Мишанов, смелый истребитель Сергей Коновалов. Нет-нет, да и придет кто-нибудь из них в авиаспортклуб посмотреть на свою смену, побеседовать о минувшем.

Недавно в клуб пришли Герой Советского Союза Мария Васильевна Смирнова и генерал-майор авиации запаса Семен Иванович Федульев. Блестят боевые ордена и медали на груди ветеранов. Уже пробивается упрямая седина, а душа у них молода, и спокойная жизнь — не их удел. Горящими глазами смотрит на них молодежь. И слушает их, затаив дыхание, боясь пропустить хотя бы слово.

Когда Марии было семнадцать лет, она окончила педагогический техникум и работала в детском саду. Угомонятся, уснут детишки, и Мария спешит в аэроклуб. Потом долгое время она работала в Калининском аэроклубе летчиком-инструктором, многих юношей и девушек научила летать, приучила к трудолюбию, упорству, смелости, отваге.

Началась Великая Отечественная война. Где же, как не в боевом строю быть Марии. Войну она прошла боевым летчиком-командиром эскадрильи ночных легких бомбардировщиков в гвардейской авиационной части. По восемь — десять раз в ночь приходилось ей вылетать на бомбежку вражеских позиций, по 12 часов в сутки бывать в воздухе. На ее боевом счету 964 вылета!

Слушают молодые спортсмены Марию Васильевну, и кажется им, что она и сейчас их инструктор, наставник.

О жарких сражениях рассказывает молодым спортсменам генерал Федульев. Он — один из тех командиров, чьи доблестные части бились с врагом на подступах к столице нашей родины — Москве.

Гудят самолеты над аэродромом. В небе — купола парашютов.

Тренируются спортсмены-летчики и парашютисты. А что это за военный появился на аэродроме, идет на старт? Вот он уже в объятиях своих старых

Песня летчиков

Юрий ПЕТРУНИН

Расколет небо реактивный гром,
И снова мы очутимся в полете.
Земля, земля, ты наш надежный дом,
А в небе мы, ребята, на работе.
Под крыльями — фруктовые сады,
На яблоне — дрожащая росинка,
Чтоб их прикрыть собою от беды,
Оттачивай искусство поединка.
Нам высота вовек не надоест,
Но и к земле мы не теряем тяги,
Земля, земля, ты даришь нам невест.
А небо дарит волю и отвагу.

друзей. Это Анатолий Ахлюстин, бывший спортсмен клуба, а ныне — курсант Балашовского высшего военного авиационного училища, приехавший в отпуск. И нет конца взаимным вопросам — об училище, о военной службе, самолетах, полетах, житье-бытье...

Военную форму одели мастер спорта Юрий Соколов, планерист и летчик, завсегдатай спортивных соревнований Лев Слуцкий и другие. То один, то другой, нет-нет, да и заглянет на старый аэроклубный аэродром. Большая радость повидаться со старыми друзьями по небу, и это тоже давно уже стало хорошей традицией.

Любят свой авиаспортклуб калининцы, калининская молодежь. Вот одевает парашют, готовясь к очередному прыжку с парашютом, техник центрального Калининского телеграфа, комсомолка Люда Чагина.

Только что погасила купола парашютов и собрала их в чехлы группа спортсменов. Что их привело в клуб?

Геннадий Бойков — коммунист, мастер цеха Заволжского домостроительного комбината, ударник коммунистического труда; Владимир Филиппов — слесарь Калининского вагоностроительного завода, где в свое время работал и ставший Героем Советского Союза, бывший воспитанник аэроклуба Павел Кайков; комсомолец Александр Хасьянов, недавно окончивший десятилетку...

Скоро призыв в армию. Куда идти служить? Хочется в десантники, быть смелыми и отважными. Вот и пришли они в клуб перед призывом в армию, чтобы познакомиться с теорией, прощупать прочность воздуха.

Тренируется вместе с ними, подает пример спортсмен первого разряда Владимир Семенов. Много интересного рассказывает он молодым парашютистам на досуге. Он уже прослужил положенный срок в гвардейском десантном полку и снова пришел в авиаспортклуб, совершенствовать свое мастерство. В части был награжден знаками «Отличник Советской Армии», «Парашютист-отличник», «Военно-спортивный комплекс первой степени». Он разрядник по лыжам, футболу, хоккею. А на счету у него уже восьмой десяток парашютных прыжков. Семенов работает кинорадиомехаником Дворца культуры Ордена Ленина комбината искусственного волокна. Он там заместитель секретаря комсомольской организации.



К спортсменам пришли активист ДОСААФ генерал-майор авиации запаса С. И. Федульев и Герой Советского Союза М. В. Смирнова — бывший летчик-инструктор Калининского аэроклуба.

Фото автора

Авиационно-спортивной подготовкой молодежи в клубе руководят опытные педагоги, инструкторы. Коммунист Игорь Попов обучает парашютистов, сам имеет около девятисот пятидесяти прыжков. За плечами опыт службы в воздушнодесантных войсках, многочисленные трудные спортивные встречи. Не жалеют ни времени, ни сил для воспитания спортсменов инструктор-летчик Альберт Захаров, начальник летной части, бывший боевой летчик-штурмовик Константин Васильев, инструктор-летчик парашютист, бывший отличник Советской Армии, коммунист Николай Гусев, другие летчики, техники.

Да и самому начальнику авиаспортклуба Николаю Васильевичу Чикунову есть что рассказать начинающим о своем пути в авиацию. Он — коммунист, капитан запаса. Первый полет выполнил на планерной станции. В годы Великой Отечественной войны окончил Военно-морское авиационное училище летчиков и, конечно, сразу же попросился на фронт. На его боевом счету десяток потопленных вражеских кораблей, в их числе три транспорта. Три боевых ордена Красного Знамени и шесть медалей украшают грудь начальника клуба.

Живут славные традиции в авиаспортклубе. На них учатся жить, любить Родину, быть верными делу Коммунистической партии.

С. ИГНАТЬЕВ,
специальный корреспондент
«Крыльев Родины»

Калинин

Призы журнала «Крылья Родины»

Редакция журнала «Крылья Родины» установила призы, которые будут разыгрываться на финальных стартах V всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

По самолетному спорту:

Призы получат спортсмены (мужчина и женщина), набравшие наибольшее количество очков за качество выполнения пилотажного комплекса (упр. 1).

Планерному:

Спортсменам (мужчине и женщине) за лучшие показатели, достигнутые по сумме очков в двух последних упражнениях.

Парашютному:

Спортсменам (мужчине и женщине), показавшим лучшие результаты по всем зачетным прыжкам на точность приземления (упр. 2, 3 и 4).

Вертолетному:

Приз будет присужден спортсмену или спортсменке за качество (чистоту) пилотажа (упр. 1).

Авиамодельному:

Авиамоделисты получат три приза:— за лучшие результаты в одновременной гонке радиомоделей по замкнутому четырехкилометровому треугольнику; самому молодому спортсмену-таймеристу, вошедшему в шестерку; команде, добившейся лучших результатов по классу моделей ракетопланов.

ПАРАШЮТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Зональные соревнования РСФСР в зачет Спартакиады, 2—9 июля.

Финальные соревнования Спартакиады РСФСР и лично-командное первенство республики, 17—26 июля, Омск.

Финальные соревнования Спартакиады СССР и лично-командное первенство страны, 15—25 августа, Краснодар.

Межреспубликанские соревнования: на кубок «Белое золото», июль, Алма-Ата; на кубок «Советская Прибалтика», июль, Рига; на кубок «Закавказье», июль, Тбилиси.

Матчевая встреча спортсменов парашютистов городов-героев, сентябрь, Одесса.

Всесоюзные соревнования на первенство авиационных вузов, сентябрь, Москва.

Матчевая встреча спортсменов городов партизанской славы, сентябрь, Гомель.

* * *

X чемпионат мира, 6—20 сентября, Югославия.

Товарищеские соревнования на кубок «Золотые пески», сентябрь, Болгария.

Товарищеские соревнования, II квартал, ГДР.

Москва, 24 июня 1945 года. В этот день на Красной площади состоялся исторический Парад Победы. Перед Мавзолеем великого основателя Коммунистической партии и Советского государства В. И. Ленина торжественным маршем прошли овеянные славой сводные полки фронтов, флотов и части Московского гарнизона. Доблестные воины всех родов войск — солдаты, офицеры, генералы, маршалы — гордо шагали под боевыми знаменами, только что вынесенными из огня сражений. Боевой штандарт войск своего фронта нес прославленный летчик-истребитель трижды Герой Советского Союза Александр Иванович Покрышкин.

Фотограф запечатлел А. И. Покрышкина в день Парада Победы, окруженного московскими ребятишками.

С тех пор минуло четверть века. Но по-прежнему живет и не померкнет никогда в памяти народов великая победа Советского Союза над фашистской Германией.

Снимки фронтовых фотокорреспондентов Б. Вдовенко, А. Межуева, Т. Мельника.



Этих дней не смолкнет слава

Воздушные трассы. 1970

В мае открывается летняя навигация Аэрофлота. Авиаторы встречают ее во всеоружии. Труженики неба работают сейчас с особым подъемом. Ведь 1970-й — это год ленинского юбилея, 25-летия разгрома фашизма в Великой Отечественной войне, год завершения пятилетки.

В народном хозяйстве Аэрофлот выполняет большую работу. Только в 1970-м с его помощью будет обработано около восьмидесяти миллионов гектаров посевов, что значительно больше, чем в предыдущем году. Под охраной воздушных пожарных находится 600 миллионов гектаров лесов.

Гражданская авиация стала подлинно массовым видом транспорта. Самолеты нынче связали кратчайшим путем самые отдаленные районы — более трех с половиной тысяч городов и населенных пунктов, они обслуживают свыше 32 тысяч колхозов и совхозов. Особенно интенсивно развивается авиасообщение в Сибири, на Дальнем Востоке, в районах Крайнего Севера.

В этом году открывается свыше 30 новых воздушных трасс, по которым впервые полетят скоростные корабли. Новая реактивная машина Як-40 уже совершает рейсы из Москвы в Ижевск, Тамбов, Липецк, Кострому и Брянск. Як-40 сократил расстояние и между городами: Фрунзе и Алма-Ата, Ярославль и Ленинград, Архангельск и Петрозаводск, Душанбе и Хорог, Фрунзе и Пржевальск, Одесса и Измаил, Душанбе и Ош. Ил-18 приблизит Ленинград к Батуми, Павлодар к Москве, Баку к Хабаровску. Из Тбилиси в Новосибирск полетит Ту-104, а его младший собрат Ту-124 — из Таллина в Ростов-на-Дону.

Новые дороги откроет Ан-24. Он свяжет воздушным путем Целиноград и Челябинск, Сыктывкар и Ригу, Тюмень и Анапу, Магнитогорск и Ташкент, Якутск и Хабаровск, Калугу и Сухуми, Брест и Ленинград, Калининград и Ростов. Резко увеличится частота движения самолетов, особенно из Ленинграда, Свердловска, Челябинска, Перми, Хабаровска, Новосибирска и Красноярска в города-курорты — Сочи, Минеральные Воды, Симферополь, Одессу и Ригу.

В этом году предстоит открыть транссибирскую магистраль, по которой будут летать машины иностранных авиакомпаний. Трасса соединит страны Европы с Японией наиболее коротким путем. Она значительно увеличит объем перевозок гражданской авиации из европейских стран через территорию Советского Союза.

Аэрофлот сейчас является самым крупным авиатранспортным предприятием мира. Кажется, совсем недавно на международных линиях появился Ил-62. А теперь в полетных листах его экипажей конечными пунктами маршрутов значатся 16 аэропортов стран Европы, Азии, Африки и Америки. На зарубежные трассы вышли Ту-134, сменившие Ту-104 и Ил-18. В ближайшее время в Аэрофлот начнут поступать новые 164-местные реактивные Ту-154. Для местных воздушных дорог ожидаются небольшие турбовинтовые Бе-30. Усиленно проходит испытания сверхзвуковой Ту-144.

Аэрофлот непрерывно пополняется скоростными реактивными и турбовинтовыми машинами. В 1958 году, например, удельный вес всех авиационных перевозок на скоростных лайнерах составлял лишь 18 процентов, теперь он приближается к 90 процентам.

Для обслуживания пассажиров мы начинаем широко применять электронно-вычислительную технику. В этом году вступит в строй автоматизированная система резервирования и продажи авиационных билетов. В перспективе она охватит всю территорию страны и будет состоять из нескольких крупных информационно-вычислительных центров, соединенных со всеми агентствами Аэрофлота.

В канун ленинского юбилея вошли в эксплуатацию современные аэровокзалы на родине Ильича — в Ульяновске, а также в Тюмени и Магнитогорске. До конца 1970-го будут построены новые аэровокзалы в Волгограде, Брянске, Калуге, Воронеже, Могилеве и Самарканде, ряд гостиниц в аэропортах и т. д. Труженики Аэрофлота в юбилейном завершающем году пятилетки преисполнены решимости завоевать новые победы.

И. НЕСТЕРЕНКО,
начальник отдела организации пассажирских перевозок Министерства гражданской авиации СССР







ПУЛЬС ЖИЗНИ

Больше месяца в Москве в Центральном выставочном зале была открыта Международная выставка художественной и документальной фотографии, посвященная 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

На этой выставке, пожалуй, впервые в таком объеме, удалось собрать воедино снимки, запечатлевшие Владимира Ильича Ленина, его дорогие черты. Но и другие фотографии иллюстрировали мысли, идеи нашего учителя и вождя, наглядно говоря о выполнении его великих заветов, мудрых предначертаний. Здесь, казалось, чувствовалось дыхание самой жизни, биение ее пульса.

Ряд снимков отвечает теме космонавтики, авиации, авиационного спорта. Среди них удостоенные Золотой медали фотоснимки А. Гаранина под общим заголовком «Разговор с космосом», серия А. Награльяна «В центре Арктики», Н. Козловского «Семейство Антоновых». Было представлено немало запоминающихся работ, рассказывающих о славе советской авиации в 30-е годы, нашли отражение эпизоды, заснятые по следам минувшей войны.

Несколько снимков с международной выставки воспроизводится на нашей странице. Ее открывает фото «У подножия пика Ленина» В. Рацека (Узбекистан). Вверху справа — снимок киевлянина И. Хижняка «В полете», в центре — работа Г. Палфан (Венгрия) «Полет вдвоем». Внизу слева — снимок москвича В. Передельского «Перехватчики», а справа, где заснят авиамоделист в окружении ребят, фото югославского автора В. Симончич.







1.

ПРОДОЛЖАТЕЛИ РАТНОЙ СЛАВЫ

Сейчас они стоят в строю, наследники и продолжатели немеркнущей боевой славы своих отцов, воины доблестных воздушнодесантных войск. Еще минута, и подразделение, которым командует капитан В. Шаповалов, пойдет на посадку в самолеты (1). Взревут могучие двигатели, транспортные Ан-12 оторвутся от земли и перенесут десантников к месту начавшихся учений. Откроются люки, прозвучит команда, распустятся в утреннем небе куполы парашютов и «крылатая пехота» устремится к земле. Так, как десантируются гвардейцы роты старшего лейтенанта Н. Иванова (2).

А те, кто уже приземлился, немедленно разворачиваются для боя. Чем ближе обстановка тактических учений к условиям реального боя, тем больше пользы они принесут воинам. Старший лейтенант А. Ковальчук с помощью радиста ефрейтора А. Фадеева руководит действиями подчиненных (3).

Стрелков-десантников поддерживает батарея. На наблюдательном пункте командир взвода лейтенант К. Минаков (слева) и командир батареи капитан Е. Шихалев (4). Они внимательно следят за передвижениями «противника». По приказу командира минометная батарея меняет позицию (5).

Сила десантников во внезапности, быстроте передвижения в тылу врага. Пользуясь снежным покровом, гвардейцы роты старшего лейтенанта П. Сотникова встали на лыжи и во взаимодействии с самоходными артиллерийскими установками, которыми командует капитан М. Завальнюк, устремились вперед (6).

В повседневном ратном труде зреют мастерство и мужество парашютистов-десантников. Они достойны славы отцов.

Фото Г. Омельчука



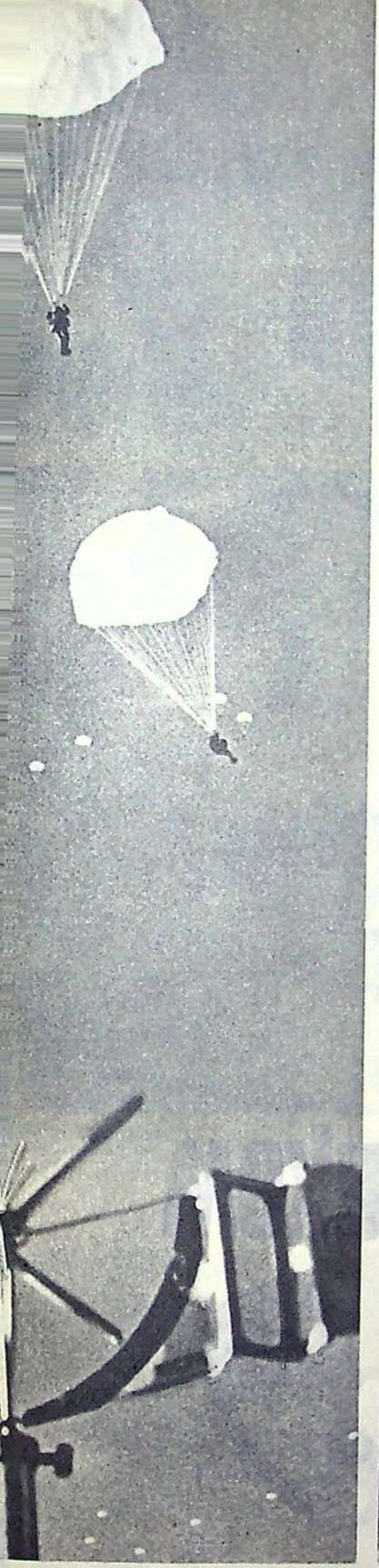
4.



2.



6.





3.



5.









При первичной организации ДОСААФ 1-го Московского часового завода работают различные кружки по военно-техническим видам спорта. Особенно многолюдно там, где занятия проводит общественный инструктор, спортсмен-парашютист 1-го разряда Александр Карапузкин.

Многие его воспитанники уже совершили прыжки с парашютом. На снимке вверху (слева направо) спортсмены А. Карапузкин, Т. Ляпина, Т. Шаюнова, Л. Праскова, Т. Костюкова, только что выполнившие очередной прыжок.

— Когда поедем на аэродром? — спрашивают девчата, как только увидят своего инструктора (слева в центре).

И вот надеты парашюты, скоро снова в небо. Саша дает последние наставления Тане Ляпиной (слева внизу).

Его мечта — быть летчиком

Александр Карапузкин молод, ему только девятнадцать. Парашютист он тоже молодой — два года назад он впервые переступил порог 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. Конечно, трудно совмещать работу, учебу в вечерней школе и поездки на аэродром. Но горячее желание, любовь к небу, комсомольская закалка помогают ему быть везде среди лучших. Умелым рукам Александра подчиняется и токарный станок (справа в центре), и парашют (справа внизу). Саша мечтает поступить в летное училище. Пожелаем ему, чтобы его мечта исполнилась.

Текст и фото Э. Гладкова





КУСОЧЕК СИНЕГО НЕБА

Рядовой Белицкий только что пришел на сборный пункт. Глаза молодого воина светились радостью. Он совершил свой первый в жизни прыжок с парашютом.

— Еще прыгнешь?

— Конечно! — не задумываясь ответил десантник.

Не сразу родилась в сердце паренька такая уверенность. Да это и понятно. У каждого человека на пороге неизведанного возникают волнение, тревога. Правда, у одних они проявляются сильнее, другие — быстро преодолевают их усилием воли.

...Подразделение готовилось к первому прыжку.

В парашютном городке молодые воины проходили все ступени наземной подготовки, осваивали действия парашютиста при отделении от самолета, в воздухе и при приземлении. И, наконец, тренажер, своеобразная вышка, поднявшаяся на 20—25 метров, — последний этап перед прыжком с самолета. Молодые солдаты один за другим проходят это испытание. Подошла очередь и рядового Белицкого. Анатолий медленно поднялся по лестнице тренажера, ступил на его площадку. Командир зацепил концы подвесной системы за карабины тросов. Молодой воин подошел к двери, посмотрел вниз. Двадцатиметровая высота показалась непреодолимым препятствием. А что, если... Белицкий снова подошел к двери и тотчас закрыл глаза...

Занятия окончились. Чего только не передумал в эти минуты Белицкий. А когда вошли в казарму и стали разбирать занятия в парашютном городке, командир вынес подразделению оценку «два». Солдаты угрюмо переглянулись. Опустив голову, стоял Белицкий.

— Нас могут не допустить к предстоящим прыжкам, — напомнил командир.

После ужина к Анатолию подошел рядовой Дружинин.

— Идем, Толя, поговорим.

Когда отошли, Дружинин задал вопрос в упор:

— Прыгать хочешь?

— Конечно, хочу, но, понимаешь, в последнюю секунду просто теряюсь: голова кружится, мутнеет в глазах...

— Тогда садись и слушай меня.

Рядовой Владимир Дружинин до воинской службы занимался парашютным спортом. Когда он призывался, у него на счету значилось 40 прыжков. И, видимо, поэтому Анатолий Белицкий с особым доверием и уважением стал относиться к своему товарищу, комсомольскому вожаку. Вот и сейчас он ловил каждое слово Владимира.

А тот рассказывал о своих прыжках, об известных мастерах советского парашютизма.

— Ты не слышал фамилию Харахонова? — спросил Дружинин. И тут же увлеченно начал рассказывать о Василии Ивановиче Харахонове, который совершал сложные и необычные прыжки. В июле 1940 года он прыгнул с самолета, летящего на высоте около 13 тысяч м, 11755 м падал, не раскрывая парашюта. Такого прыжка к тому времени не совершал еще ни один парашютист.



Харахонов решил проверить возможность оказать помощь товарищу, если тот ранен и не в состоянии оставить самолет. В полете он поднял на руки парашютиста Павла Федюнина, который изображал раненого, открыл дверцу кабины и бросился вниз. Сначала Харахонов открыл парашют Федюнина, а сам некоторое время продолжал свободно падать. Приземлившись и сняв парашют, он подбежал к опускавшемуся «раненому» и снова подхватил его на руки.

Или еще такой эпизод. Чтобы испытать надувной спасательный пояс летчиков Военно-Морского Флота, Василий Харахонов прыгнул с самолета в Балтийское море и двадцать три часа плавал в полном летном обмундировании. В другой раз он прыгнул в море при очень сильном ветре для проверки возможности использования парашюта как паруса, который помог бы добраться до берега авиаторам, потерпевшим аварию. Среди многочисленных экспериментальных прыжков Харахонова был и такой, на редкость удивительный, как прыжок с... велосипедом.

Дружинин окончил рассказ, с минуту помолчал, а потом добавил:

— А мы с тобой будем начинать с восьмисотметровой высоты с принудительным раскрытием купола, ну, словом, как и все остальные. Как, прыгнешь?..

— Обязательно прыгну...

— А это вот возьми почитай, — и Владимир протянул книгу В. Г. Романюка «Записки парашютиста-испытателя».

Через несколько дней подразделение выстроилось на аэродроме.

— Как, рядовой Белицкий, не подведете? — спросил командир.

— Никак нет! — ответил Анатолий, направляясь к самолету.

Прыгали поочередно. Анатолий должен был отделяться четвертым. Вслед за ним — рядовой Дружинин. И неизвестно, кто в эти минуты больше волновался: сам Анатолий или Владимир, который следил за каждым его движением. «Неужто опять испугается?» И верил и не верил. Все решилось на последней секунде. Раздались команды: «Приготовиться!», «Пошел!».

Первый, второй, третий... Белицкий задержался, обернулся, посмотрел на улыбающегося Дружинина и бросился вслед за товарищами.

Уже на земле отрапортовал:

— Товарищ лейтенант! Рядовой Белицкий совершил первый прыжок. Материальная часть парашюта работала безотказно.

— Поздравляю. Теперь вижу, что из вас получится настоящий десантник.

А на разборе прыжков командир объявил рядовому Белицкому благодарность и вручил парашютный значок с изображением кусочка бездонного синего неба.

В. ПАВЛИЧЕНКО

Фото В. Антонова

В ПОМОЩЬ ЗАНИМАЮЩИМСЯ В УЧЕБНЫХ ПУНКТАХ

ГОТОВ ЛИ ТЫ К СЛУЖБЕ В АРМИИ?

Юноша, ты готовишься прийти к нам, в воздушнодесантные войска, мечтаешь стать членом дружной семьи крылатых пехотинцев. Мечтаешь покорить небо. Но помни, будет нелегко. Подъемы на заре, прыжки ночью, на ограниченные площадки, дальние переходы, учения... Такова солдатская служба.

Ты, еще переступая порог воздушнодесантной части, в комнате боевой славы, увидишь стенды, снимки, документы, рассказывающие о боевом пути «крылатой пехоты». 25 лет назад в годы Великой Отечественной войны наши отцы и старшие братья свято выполнили свой долг. Они мужественно защищали Родину, нанося сокрушительные удары по врагу. Их подвиги мы не забудем, их имена вдохновляют каждого честно нести службу, глубже изучать ратное дело, быть верным воинскому долгу, родной Коммунистической партии. Мы верим, что и ты, юноша, впервые надевающий серую шинель, будешь достойным боевой славы своего народа.

Занимаясь в учебном пункте завода или предприятия, ты уже прошел первоначальное воинское обучение, приобрел навыки в укладке парашюта, тренировался на различных снарядах в парашютном городке, и вот сегодня последнее занятие* — прыжки с тренажера (Проничева) или парашютной вышки.

Готов ли ты к встрече с небом?

Вспомни. Еще и еще раз продумай, как будешь отделяться от самолета, действовать в воздухе, в особых случаях и при подходе к земле. Покинув борт летательного аппарата, ты останешься в бескрайнем небе один на один с парашютом, и от твоей подготовки, от того как ты будешь действовать, зависит успешное выполнение прыжка.

...Группа юношей выстроилась на рабочей площадке тренажера. Инструктор тщательно проверяет одежду и снаряжение каждого обучаемого. Все в порядке.

—Представьте, что это самолет, — показывая на тренажер, говорит инструктор, — сегодня ваш первый прыжок. Выполняйте его так, как будто все происходит в воздухе.

Первая тройка парней поднялась вверх на тренажер. Инструктор проверяет, правильно ли подогнана подвесная система, затем пристегивает свободные концы лямок к подвеске тросовой системы тренажера и, убедившись, что все правильно, открывает дверку:

— Приготовиться!

— Есть, приготовиться!

Юноша кладет левую руку на запасной парашют, правую — на вытяжное кольцо, как учили, и, слегка пригнувшись, застывает в ожидании.

— Пошел!

— Есть, пошел!

Легкий толчок, падение (на тренажере оно чуть по времени короче, чем в воздухе), рывок вытяжного кольца! Встряхиванье — парашют раскрылся. Взгляд вверх — купол исправный. Попытайся лучше сесть в подвесную систему. Определи, куда движутся ориентиры. Разворот по ветру.

— Спуск!

Ноги вместе, полусогнуты, чуть вынесены вперед, ступни параллельны к поверхности земли.

Сделай еще несколько прыжков с тренажера, до автоматизма оттренируй каждое движение, каждый элемент прыжка. Вдруг произошел «большой порыв купола». Правильно оцени обстановку: купол не крутится, скорость снижения большая, значит — раскрывай запасной. Отбрось вверх в сторону купол, помоги ему раскрыться.

Совершая прыжки с тренажеров, парашютных вышек, ты станешь действовать более уверенно, работать хладнокровно, грамотно.

Запомни — никто не рождается парашютистом — им становятся. Это значит, нужно научиться побороть самого себя, преодолеть инстинкт самосохранения, боязнь высоты, боязнь потерять точку опоры, когда земля далеко внизу. Только один шаг... Трудный шаг в неизведанное. И ты сумел сделать его.

Радость первого прыжка — кому из парашютистов неизвестна она!

— Подошла к двери, приготовилась, как учил инструктор, слегка оттолкнулась — и вдруг холодная струя воздуха как будто выхватила меня из самолета, потом что-то встряхнуло за плечи — купол раскрылся, — рассказывает ныне мастер спорта, неоднократная рекордсменка мира Алена Горшкова, — а потом настала такая тишина... Смотрю на купол, а самой хочется петь, кричать. Хочется, чтобы все видели, как я лечу высоко-высоко в небе Москвы!

В настоящее время старший сержант Горшкова совершила более тысячи прыжков, успешно защищает спортивную честь Вооруженных Сил СССР.

У нас в воздушнодесантных войсках служит много парашютистов, прошедших обучение в учебных пунктах, авиаспортклубах ДОСААФ. Здесь они совершенствуют свои знания, овладевают сложным парашютно-десантным многоборьем. Ведь воины-десантники не только обязаны уметь прыгать с парашютом, они должны в совершенстве владеть современным оружием, управлять автомобилем, безошибочно ориентироваться на местности, уметь пользоваться радиоаппаратурой, быть сильными и ловкими. Пройдя обучение, они становятся настоящими воинами, способными в любую минуту выполнить свой долг перед Родиной, готовыми с оружием в руках защищать свое социалистическое Отечество.

До скорой встречи, будущие десантники!

* * *

В начале занятия инструктор повторяет с обучаемыми порядок действий во время выполнения прыжка, начиная от момента, когда надевается парашют, посадки в самолет и до момента приземления и сборки парашюта.

Помощники инструктора занимают свои места на тренажере. Инструктор или опытный спортсмен демонстрирует показательный прыжок. Затем первые три парашютиста поднимаются на рабочую площадку, а остальные наблюдают прыжки снизу.

Инструктор внимательно следит за действиями парашютиста во время прыжка, указывает на допущенные им ошибки. По окончании тренировки он делает подробный разбор и дает методические советы по устранению ошибок. И снова тренировка. После того, как обучаемые полностью освоят комплекс действий на тренажере, они могут быть допущены к первому прыжку.

Старший лейтенант Р. СИЛИН,
мастер спорта, заслуженный тренер РСФСР



Первый «прыжок»...
Фото В. Рубана

* Статьи «В помощь занимающимся в учебных пунктах» напечатаны в следующих номерах нашего журнала: № 11, за 1968 г., №№ 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 за 1969 г., №№ 1, 2 за 1970 г.

ЛЕНИНСКОМУ ЮБИЛЕЮ ПОСВЯЩАЕТСЯ



Среди многих изданий, выпущенных к ленинскому юбилею, заметно выделяется тематический альбом «В. И. Ленин и Вооруженные Силы СССР» *. В нем впервые удалось наиболее полно собрать фотоснимки и произведения художников, посвященные военной деятельности великого вождя трудящихся.

Альбом открывается документами, рассказывающими о рождении первой в мире социалистической республики Советов. Здесь же приводятся обращенные к трудящимся ленинские слова: «Готовьтесь серьезно, напряженно, неуклонно к защите отечества, к защите социалистической Советской республики!»

Рабочие и крестьяне, руководимые Коммунистической партией, живо откликнулись на призыв любимого вождя. С фотографий тех лет смотрят бойцы Всевобуча, выстроившиеся на Красной площади. В строю — люди в рабочих блузах с винтовками, готовые в любой момент встать на защиту родной Советской власти. Их революционную организованность и боевую выучку проверяет глава Советского правительства.

Большим вниманием В. И. Ленина пользовались Военно-Воздушные Силы. Великий вождь предвидел их огромное значение. Об этом, в частности, говорят и приведенные в альбоме слова Ильича: «Россия социалистическая должна иметь свой воздушный флот».

Советские авиаторы активно участвовали в борьбе с иностранными интервентами и белогвардейцами. На плакате, посвященном этой теме, указывается, что с 1918 по 1920 год авиационные экипажи совершили около 20 тысяч самолето-вылетов и сбросили на врага 100 тонн бомб. Советские летчики провели 144 воздушных боя. К концу гражданской войны в Красной Армии насчитывалось 65 авиационных отрядов, дивизион тяжелых кораблей «Илья Муромец», 20 отрядов морской авиации и 28 воздухоплавательных отрядов.

Военные авиаторы сражались с беззаветной смелостью и храбростью. Их удары с воздуха наводили ужас на неприятеля, сеяли панику в рядах белогвардейцев. Наглядной иллюстрацией к этому служит напечатанная в альбоме репродукция с картины художника И. Виноградова «Красные летчики атакуют вражескую конницу». Мы видим, как под разрывающимися бомбами ряды белогвардейской кавалерии превращаются в неуправляемое стадо, панически бегущее с поля боя.

В этой героической борьбе за Родину первых советских авиаторов вдохновляло светлое имя вождя. Недаром каждый отряд и дивизион считал за честь иметь В. И. Ленина в своих рядах в качестве почетного красноармейца. В альбоме публикуется «Удостоверение», текст которого гласит:

«Предъявитель сего есть действительно почетный краснофлотец Авиационной Эскадры № 2 Владимир Ильич Ленин (Ульянов), что подписью и приложением печати удостоверяется». Другой документ свидетельствует, что Председатель Совнаркома РСФСР — почетный краснофлотец воздухоплавательных частей Киевского военного округа.

Шли годы. Выполняя ленинские заветы, Коммунистическая партия и Советское правительство делали все для того, чтобы наши Военно-Воздушные Силы непрерывно развивались и совершенствовались. Небо нашей Родины ныне охраняют совершенные самолеты, созданные выдающимися творцами советской авиационной техники. Эти машины читатели видят на красочных плакатах альбома. В кабинах — военные авиаторы, безупречно владеющие современной боевой техникой.

Завершает альбом страница, озаглавленная: «Воины — ленинскому юбилею». Здесь показаны передовики социалистического соревнования — солдаты, сержанты и офицеры авиационного полка имени В. И. Ленина. В строю на фоне боевых машин — летчики эскадрильи, которой командует капитан А. Голубцов. Его подразделение завоевало право называться отличным.

Фотоальбом «В. И. Ленин и Вооруженные Силы СССР» — хороший подарок читателям к юбилею великого вождя.

Н. ВАСИЛЬЕВ

* Москва. Военное издательство Министерства Обороны СССР, 1970 г.

КИНО

«БОЛЬШОЙ ПОЛЕТ»

За последнее время на экранах все чаще стали появляться киноочерки о наших летчиках-героях. Документальное кино, накопившее обильный материал, с успехом воссоздает живые образы покорителей неба, рисует мужественные характеры, на которых учится советская молодежь.

В одной из недавних рецензий мы касались фильма-очерка, посвященного известному летчику-испытателю Герою Советского Союза Ю. Гарнаеву. Сегодня речь идет о тематически тождественном произведении того же жанра. Мы имеем в виду полнометражную картину «Большой полет». Ее, повествующую о жизни в авиации братьев Коккинаки, с полным правом можно было бы назвать «Семьей крылатых». Сделана картина ростовской студией (режиссер Л. Мазурхо, сценарий К. Славина).

Действительно, пять братьев Коккинаки стали авиаторами и только один избрал «земную» профессию. По примеру старшего брата Владимира в летчики-испытатели пошли Константин, удостоенный звания Героя Советского Союза, и Валентин, погибший при испытании самолета. Павел, больше всего увлекавшийся авиационной техникой, свое призвание нашел в работе бортинженера. Александра — военного летчика — нет в живых.

В фильме удалось в той или иной мере показать каждого из братьев. Но самое значительное место по достоинству отведено Владимиру Коккинаки, широко известному в Советской стране и за ее рубежами, заслуженному летчику-испытателю, дважды Герою Советского Союза. Кинохроника донесла до наших дней события тридцатых годов, когда прогремела слава этого мужественного искателя, автора многих и многих мировых рекордов.

Перед зрителем раскрывается трудная и опасная работа испытателя. Он учит летать самолеты — водит их на незримые высоты и дальние расстояния, в непогоду, тяжело груженными. Постоянно рискуя жизнью, учит их для того, чтобы будущие экипажи стали полноправными хозяевами машин, а люди могли спокойно летать, покоряя пространство и время. Этап за этапом от первого самолета, созданного в конструкторском бюро С. В. Ильюшина до флагмана Аэрофлота Ил-62, кинооператоры запечатлели смелые «воздушные пробы» Владимира Коккинаки. Здесь он трудился более тридцати лет. В военные годы шеф-пилот выполнял ответственнейшие задания. Самый главный его вклад в дело победы над гитлеровцами — путевка в небо штурмовику Ил-2.

В картину удачно вмонтированы кадры иностранной кинохроники, показывающие генеральную конференцию Международной авиационной федерации 1966 года в Лондоне, где почетным президентом ФАИ был избран замечательный советский летчик, коммунист В. К. Коккинаки.

«Большой полет» — фильм глубоко человечный, воспевающий духовную красоту советского авиатора, его постоянную готовность к подвигу. Комментатором отдельных эпизодов на экране выступает ученик Владимира Константиновича Герой Советского Союза В. Ильюшин. Запоминаются, западают в сознание его размышления о летном мастерстве, о движущих силах мужества. Благодаря своему патриотическому накалу, силе воспитательного воздействия, эмоциональной насыщенности этот фильм имеет все данные для того, чтобы приобрести успех у широкого зрителя.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

КРЫЛЬЯ ПОБЕДЫ



Штурмовик Ил-10.

В парке подмосковного города Истра, на крутом берегу реки стоит памятник. С железобетонного постамента будто уходит вдаль взлетная полоса полевого аэродрома. С нее срывается в полет ощетинившийся пушками, пулеметами и подвешенными под крыльями реактивными снарядами самолет. Это — изготовленная из титановых сплавов точная копия знаменитого штурмовика Ил-2. Памятник воздвигнут в ознаменование той большой роли, которую сыграли авиационные части, оснащенные самолетами Ил-2, в разгроме немецко-фашистских танковых соединений на подступах к Москве, а также во многих других оборонительных и наступательных боях в годы Великой Отечественной войны.

Самолет Ил-2 и его улучшенный вариант Ил-10 представляли собой удивительное творение человеческого разума и умелых рук. В их конструкции нашло воплощение все то, что требует от самолета бой. Это — универсалы, на которых можно было выполнять самые различные задачи. Могучий двигатель мощностью в 1760 л. с. обеспечивал высокую скорость и маневренность. Две пушки, два-три пулемета, реактивные снаряды и более полтонны бомб, хорошая броневая защита экипажа и жизненных частей самолета позволяли летчикам успешно решать прежде всего главную задачу — эффективно поддерживать наземные войска на поле боя.

Краснозвездные штурмовики были настоящей грозой для немецко-фашистских захватчиков. На «Илах» советские летчики громили танковые и моторизованные части гитлеровцев, успешно подавляли огневые точки. Они уничтожали вражеские переправы и железнодорожные эшелоны, топили в море боевые корабли, десантные суда и транспорты. На «Илах» наши летчики вели разведку ближних целей и штурмовали прифронтовые аэродромы фашистской авиации, а порой атаковывали бомбардировщиков врага и в воздухе.

Самолетов, не только равных, но даже сколько-нибудь подобных нашему «Илу» не было ни в одной стране, принимавшей участие во второй мировой войне.

В начале июля 1941 года штурмовой полк, которым командовал подполковник Н. Мальышев, получил приказ нанести удар по скоплению немецко-фашистских танков в районе Бешенковичи. Вскоре наши «Илы» были над целью и с малой высоты атаковали врага. В гуще фашистских машин начали рваться бомбы и тяжелые реактивные снаряды. На головы гитлеровцев обрушился ливень пулеметно-пушечного огня. Мощная механизированная группа фашистов была разгромлена.

Много тысяч боевых вылетов совершила штурмовая дивизия, в которой довелось служить мне. Не раз наши пехотинцы и танкисты благодарили летчиков за своевременную и эффективную помощь.



Истребитель МиГ-3 на фронтовом аэродроме.

Во время боев в Донбассе гитлеровцы, скрытно сосредоточив в районе деревни Поднятая Долина довольно значительную группировку танков и мотопехоты, внезапно перешли в контратаку. Наши войска оказались в трудном положении. Погода была отвратительная — низкая облачность, мокрый снег, местами приподнятый туман. Все же, получив задание помочь пехотинцам, шестерка «Илов» немедленно поднялась в воздух. Лейтенант П. Головко, ставший позже Героем Советского Союза, повел ее к цели. Когда штурмовики подошли к линии фронта, с командного пункта передали: на поддержку вражеским танкам летит 12 «юнкерсов». Задача — не допустить их к позициям наших войск.

Ведущий немедленно перестроил группу и вскоре обнаружил фашистские бомбардировщики. Передав ведомым команду — атаковать врага реактивными снарядами, Головко первым прицельно пустил «эрэсы» по головному «юнкерсу». Через мгновение сорвались снаряды с остальных «Илов». Удар был точен. Один «юнкерс» сразу загорелся. Остальные поспешно повернули обратно, сбросив бомбы на позиции своих же войск.

Выполнив задачу истребителей, штурмовики вновь легли на курс и с ходу атаковали фашистские танки и мотопехоту. Противотанковыми бомбами они с первого захода зажгли и вывели из строя несколько танков и бронемашин, а затем начали расстреливать гитлеровцев из пулеметов и пушек. Контратака врага была сорвана.

Важным боевым качеством «Илов» была высокая живучесть. Только благодаря этому летчик нашей дивизии, ныне Герой Советского Союза, А. Елдашев менее чем за полгода, как он говорит, трижды выходил победителем в поединке со смертью. Первый раз такой случай произошел 5 июля 1943 года над Курской дугой.

Группа штурмовиков эскадрильи, которой он командовал, вылетела для удара по скоплению танков в районе Орла. Ис-



Фронтовой пикирующий бомбардировщик Ту-2.

кусно выполняя противозенитный маневр, летчики без потерь преодолели огневую завесу врага и атаковали цель. После первого захода им удалось реактивными снарядами поджечь несколько танков и автомашин. Во втором заходе они с малой высоты точно сбросили бомбы и вывели из строя еще полдюжину фашистских танков. На выходе из этой атаки, когда Елдашев начал разворот на малой высоте, сильный удар отбросил его машину. Энергичным движением педалей и ручки летчик удержал штурмовик, вывел его в горизонтальный полет и огляделся. Плоскости его «Ила» были буквально усыпаны пробоинами.

Стрелок-радист доложил, что вражеский снаряд развороти хвостовую часть фюзеляжа и оперение. И все же «Ил» продолжал лететь, слушался рулей. Вместе со всей группой Елдашев благополучно вернулся на аэродром.

На следующий день Елдашев уже на другом штурмовике вылетел на задание, успешно нанес удар по вражеским танкам. Выходя из атаки на малой высоте, он попал под огонь противотанковых пушек противника. Снаряд-болванка угодил в крыло самолета. И опять летчик сумел не только перетянуть линию фронта, но и довести свой штурмовик с дырой около квадратного метра до ближайшего аэродрома. Еще более сложное испытание самолет Елдашева выдержал в феврале 1944 года при ударе по фашистским танкам в районе Ново-Николаевки. В фюзеляж и хвостовое оперение штурмовика попали осколки зенитных снарядов. Они перебили трос управления, заклинили рули. И все же «Ил» держался в воздухе. Действуя лишь сектором газа двигателя и элеронами, летчик довел штурмовик до аэродрома.

Не будет преувеличением сказать, что штурмовики конструкции Ильюшина, особенно во второй половине войны, широко использовались буквально во всех операциях и крупных боях. Могучая советская промышленность, наш героический рабочий класс дали фронту за годы войны более 40 тысяч Ил-2 и Ил-10.

Также недалеко от Москвы, на Можайском шоссе, стоит еще один необычный памятник. С постамента уходит ввысь самолет Як-3. На пьедестале надпись: «Отважным защитникам москов-

ского неба 1941-45 гг. Подвиг их бессмертен». На взлетной полосе этого памятника можно по праву поставить копии и других наших истребителей: МиГ-3, Ла-5, Як-7, Ла-7, Як-9. Они все символизируют великий труд героев фронта и героев тыла. Советские труженики создали великолепные истребители и построили их в таком количестве, которое потребовалось для достижения победы в ожесточенной битве с сильным врагом.

Гитлеровская Германия, готовясь к захватнической войне, заранее перестроила свою авиапромышленность на массовое производство самолетов новейших марок и создала мощный хорошо технически оснащенный воздушный флот. Она использовала для его пополнения и производительные силы союзных с ней и оккупированных стран Европы. Это позволило гитлеровцам в первые месяцы войны получить заметное превосходство в воздухе. Но затем, когда наша авиапромышленность начала в массовом количестве выпускать новые самолеты, это преимущество врага стало таять с каждым днем.

Любовь к Родине, непоколебимая вера в победу нашего правого дела, постоянная забота Коммунистической партии, ее огромная организаторская и воспитательная работа, мобилизующая на преодоление трудностей — вот те силы, которые помогли нашим конструкторам и самолетостроителям одержать полную победу над авиационной промышленностью фашистской Германии.

Истребители, созданные конструкторскими коллективами, возглавляемыми А. С. Яковлевым, С. А. Лавочкиным, А. И. Микояном и М. И. Гуревичем, по своим летно-тактическим данным ни в чем не уступали, а порой и превосходили самолеты немецко-фашистского воздушного флота.

Созданный в 1940 году истребитель Як-1, имея максимальную скорость 580 км/час, уже превосходил по этому показателю гитлеровские «мессершмитты». Его «младшие братья» Як-9 и Як-3, родившиеся в 1942 и 1943 годах, обладая мощным вооружением, способны были лететь со скоростью 605 и 660, а затем — почти 700 км/час. Скорость истребителей Ла-5, позднее Ла-7 благодаря улучшению аэродинамики, снижению веса конструкции была доведена до 650 км/час. Легкие в управлении, маневренные с мощным вооружением — две и три 20-миллиметровые пушки, Ла-5 и Ла-7 по всем статьям превосходили фашистские «ФВ-190» и «Ме-109».



Истребитель Ла-7.

И так по всем типам боевых самолетов. Скажем, Ил-2 развивал 420 км/час, а Ил-10 с двигателем АМ-42 — уже 550 км/час.

Серьезным успехом увенчался творческий поиск конструкторского коллектива, возглавляемого А. И. Микояном и М. И. Гуревичем в увеличении скорости нашего специализированного высотного истребителя. По сравнению с МиГ-1 его модернизированный вариант военного времени, известный под литерами МиГ-3, развивал на высоте 7800 м скорость до 640 км в час.

Прекрасными боевыми качествами обладали и советские фронтовые пикирующие бомбардировщики Пе-2 и Ту-2, сконструированные коллективами под руководством В. М. Петлякова и А. Н. Туполева. Они превосходили по основным показателям подобные немецкие самолеты. В ходе войны конструкторы настойчиво совершенствовали свои машины, добивались повышения их боевых качеств. В творческих поисках и в результате смелых технических решений были созданы те великолепные самолеты, которые народ называл крыльями победы, которым, как и героям-воинам, воздвигнуты памятники.

Пе-2 начал применяться с первых же дней войны. Цельнометаллический, построенный по последнему слову техники, он отличался хорошей аэродинамикой, небольшими размерами, а по скорости — 540 км/час — соперничал с «Ме-109», вражеским истребителем первого периода войны. Пе-2 имел довольно совершенный прицел, мог нести до 1000 кг бомб. Для защиты от истребителей располагал мощным оружием — пятью пулеметами.

Бомбардировщик Ту-2 появился на фронте несколько позже, в 1943 году. За полтора года войны зарекомендовал себя вполне положительно. Два мощных мотора обеспечивали ему скорость до 547 км/час. Ту-2 поднимал бомбовый груз до 3000 кг. Прицельное оборудование позволяло бомбить как с горизонтального полета, так и с пикирования. Кроме того, в распоряжении экипажа было две пушки калибра 20 мм и три крупнокалиберных оборонительных пулемета. По своим летно-тактическим данным Ту-2 значительно превосходил однотипный немецкий бомбардировщик «Юннерс-88».



Памятник самолету «Як».

Эти цифры я привел для того, чтобы еще раз подчеркнуть, какую могучую боевую технику давала страна нашим летчикам в период Великой Отечественной войны, с какой последовательностью Коммунистическая партия, а под ее руководством весь советский народ, боролись за претворение в жизнь завета В. И. Ленина о том, что в войне «...берет верх тот, у кого величайшая техника, организованность, дисциплина и лучшие машины...». У советских летчиков были лучшие, чем у врага, боевые машины. У них была высокая и благородная цель — защита правого дела, свободы и независимости своей социалистической Отчизны, лучшая организованность и дисциплина. Их вел вождь — Коммунистическая партия.

Все участники боев на фронтах Великой Отечественной войны, советские партизаны до сих пор с благодарностью вспоминают знаменитый «кукурузник» — самолет По-2. Созданный конструктором Н. Н. Поликарповым еще в 1928 году, этот цельнодеревянный, простой в управлении, маленький учебный самолет, скорость которого едва превышала 100 км/час, нашел самое широкое применение в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Его способность садиться и взлетать с небольших площадок, исключительная маневренность и устойчивость в воздухе позволила пилотам успешно выполнять роль фронтовых почтальонов и машин скорой медицинской помощи, надежных снабженцев партизанских отрядов, ближних ночных разведчиков и бомбардировщиков. Самолеты По-2, сбрасывая на позиции врага мелкие бомбы и обстреливая из пулемета, ночами держали в напряжении и страхе гитлеровцев, изнуряли и наносили им большие потери. Только один женский 46-й гвардейский Таманский ночной бомбардировочный авиаполк, укомплектованный воспитанницами аэроклубов, совершил за три года войны 24 тысячи боевых вылетов.

Серьезные боевые задачи по дезорганизации тыла гитлеровцев выполняли экипажи дальних бомбардировщиков Ил-4. Силу их ударов испытали на себе многие военные объекты фашистов, находившиеся в глубоком тылу, в том числе и логово гитлеровского зверя — Берлин. Надежность материальной части, сильное бортовое вооружение, большая дальность (3800 км) и довольно высокая скорость (440 км/час) наших бомбардировщиков позволяли советским летчикам успешно выполнять сложные боевые задания.

Славные соколы нашей Родины, летчики штурмовой, бомбардировочной, истребительной и разведывательной авиации умело использовали превосходные качества отечественных самолетов для разгрома немецко-фашистских войск.

В упорной борьбе с врагом Советский Союз одержал полную победу. Сбылись слова великого Ленина о том, что перед союзом представителей науки, пролетариата и техники не устоит никакая темная сила.

Полковник Е. ПЛАТОНОВ,
Герой Советского Союза, кандидат исторических наук



Фронтовой пикирующий бомбардировщик Пе-2

Точный замер — главное

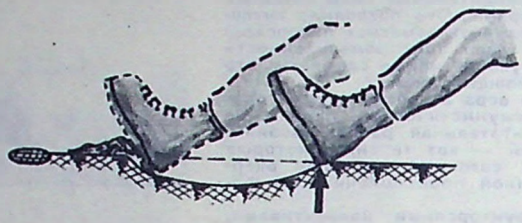
Трудно стало теперь судить прыжки на точность приземления — каждый сантиметр играет большую роль в определении места. Если десять лет назад судьям приходилось учитывать результаты парашютистов, приземлившихся в пределах ста метров от центра мишени, то сейчас основная работа ведется в двухметровом кругe. Мастерство парашютистов значительно выросло и приземление спортсменов точно в цель — десятисантиметровый диск — никого не удивляет.

В настоящее время почти на всех спортивных аэродромах оборудованы специальные круги приземления из сыпучих материалов (песка, керамзита, опилок, гравия). Приземление на такой грунт затрудняет судье с точностью до одного сантиметра определить первую точку касания. Притом, часто спортсмены подходят к кресту на большой горизонтальной скорости и после приземления некоторое время еще движутся вперед, сметая свои следы.

Все это предъявляет возросшие требования и к судьям. Теперь уже мало быть высококвалифицированными, выносливыми — судья должен обладать отличной реакцией, подвижностью.

На последнем чемпионате страны в состав судейской коллегии было включено немало новых судей, вчерашних спортсменов. Успешно справились с работой заслуженные мастера спорта Валентина Селиверстова, Евгений Ткаченко, мастера спорта Юрий Мангилев, Анатолий Сырчин, Леся Беспятая и другие.

Важно, чтобы каждый судья на соревнованиях твердо знал свои обязанности и правила. По положению судьи собираются за двое суток до начала состязаний. В эти дни главный судья и старшие судьи по упражнениям проводят семинар. Но у этих семинаров есть существенный недостаток. Обычно на них много времени отводится теории и практике судейства прыжков с задержкой раскрытия парашюта (с выполнением комплекса акробатических фигур) и совсем мало говорится о точности приземления.



Почему-то сложилось мнение, что судить прыжки на точность приземления довольно просто. А это не так. Каждый судья из своего опыта знает, как сложно в какую-то долю секунды уловить момент первого соприкосновения спортсмена с землей, от чего зависит точный замер.

До последнего времени парашютиста принимали и фиксировали его результат двое судей. Интересный опыт был проведен на XV чемпионате СССР во время групповых прыжков. В помощь старшему судье по упражнению назначили старшего судью по приземлению. Принимала спортсмена бригада, состоящая из двух судей. Ее работу контролировал старший судья по приземлению. Это положительно сказалось на точном определении результатов.

Приведем несколько примеров.

Спортсмен спускается почти вертикально, приземляется на полные ступни сомкнутых ног. Замер производится от ближайшего места к цели (рис. 1). Так спортсменам и рекомендуется приземляться.

Во время подхода парашютиста к цели судьи должны находиться с одной и с другой стороны предполагаемого места приземления. По мере приближения спортсмена к мишени, необходимо приближаться к мишени и судьям. Особое внимание они должны обращать на положение ног и ступней в момент приземления. Чтобы точнее определить первую точку касания — нужно нагнуться.

При подходе к мишени на скорости спортсмен выносит ноги вперед. Первый удар чаще всего приходится на пятки. Мерить нужно с пяток (рис. 2). Во время такого приземления парашютист обычно проскальзывает вперед, стирая свой след на песке. Судьи должны внимательно следить за ногами в момент приземления, запоминая первую точку касания. Замер производится с этого места, а не с окончательного положения ног (рис. 3).

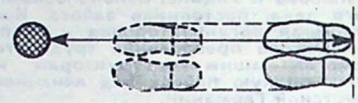


Рис. 3

Если парашютист видит, что не доходит до «пятачка», он, стараясь улучшить свой результат, вытягивает одну ногу к цели: мерить надо с той ноги, которая раньше достигнет земли, несмотря на

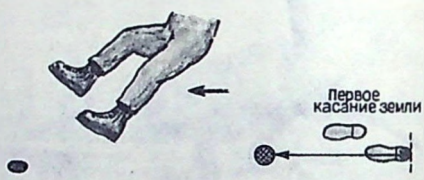


Рис. 4

то, что она может быть дальше от центра круга (рис. 4).

Если же спортсмен «бросает» обе ноги к цели, а прогиба не делает, первое касание с землей происходит не ногами, а другой частью тела. В этом случае, по нашим правилам, замер производится с ног, добавляя 1 метр штрафа.

Часто бывает так, что нулевой результат не засчитывается, хотя спортсмен и накрыл мишень. Почему? Судья, находясь сбоку, ясно видит, в какую-то долю секунды каблуки или носки ботинок раньше коснулись песка. Если парашютист подходит к цели «на пределе»



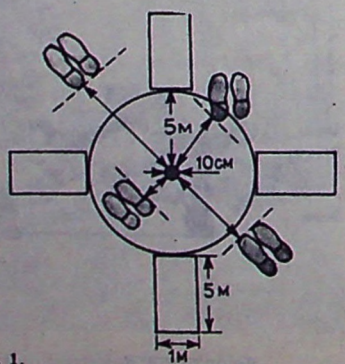
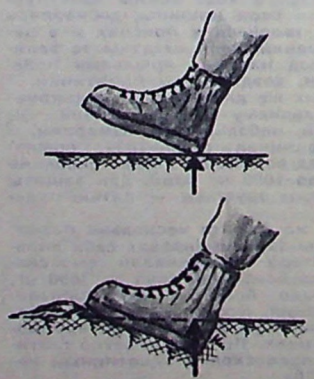


Рис. 1.



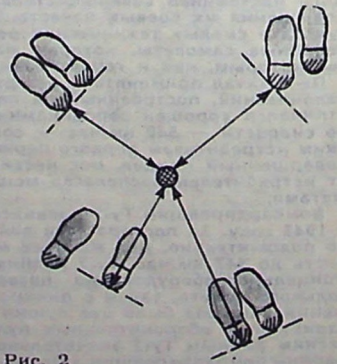


Рис. 2

и ему приходится «тянуться» к ней, то он не всегда может контролировать положение ног. Чистое попадание в мишень засчитывается: когда спортсмен приземляется на всю ступню, пятку или носок, явно задев «пятачок» (рис. 5).

Труднее стало теперь показать нулевой результат двумя ногами, слишком уж мала мишень. Приземление же на одну ногу небезопасно.

До начала соревнований старший судья по упражнению обязан проверить состояние круга для приземления, измерительной аппаратуры и приборов. Рекомендуем иметь не менее пяти 20-метровых металлических рулеток, двух 50-метровых, 15-ти металлических колышков с красными флажками на них для фиксации места приземления, 10-ти прямоугольных фанерных листков размером 15×25 см. На эти листки при помощи резинок крепятся судейские записки. Они заполняются химическим карандашом или шариковой ручкой. На кругу приземления обязательно должен находиться судья-информатор, который после снятия замера объявляет результат.

Нельзя не сказать и об одежде судей. К сожалению, до сих пор не решен вопрос о приобретении единой для них формы. С одной стороны мы требуем, чтобы команды были одеты в одинаковую спортивную форму и каждая из них имела свою эмблему. Мы же — старшие их товарищи — иногда работаем на кругу... в пляжных костюмах.

Белые легкие рубашки или блузочки, темные шорты или брюки найдутся у каждого. И главный судья обязан не допускать нарушений этики соревнований. Не нужна для судьи и повязка, особенно она плохо выглядит, когда ее надевают на рубашку с короткими рукавами. Вместо повязок лучше использовать ленточку со значком, которую можно прикрепить на грудь. И красиво, и хорошо.

Май. Идут интенсивные тренировки. Спортсмены готовятся к соревнованиям, посвященным 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. В этом году намечено много спортивных мероприятий, начиная от внутриклубных, зональных и кончая Спартакиадой. Мы, судьи, должны приложить все силы, чтобы провести их на высоком спортивном, техническом и организационном уровне.

А. ДУНАЕВ,
судья всесоюзной категории



Рис. 5



Как всегда, судья на месте.

Фото Д. Пахомова

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИЛИ

Несколько лет назад первичная организация ДОСААФ Ташкентского авиационного завода имени В. П. Чкалова создала парашютный кружок. С каждым годом число любителей этого вида спорта росло. Кружок уже не мог удовлетворить всех желающих, и теперь здесь организован спортивно-технический клуб.

Большую помощь парашютистам завода оказывает Ташкентский авиаспортклуб ДОСААФ (начальник А. Фасхутдинов). Здесь рабочая молодежь совершенствует свое мастерство. Многие юноши призывного возраста, совершив прыжки, уходят в ряды Советской Армии. Успешно несут службу члены бригад коммунистического труда, комсомольцы перворазрядники А. Баранов, П. Ларичев, кандидат в мастера спорта А. Аснос и другие.

Накануне юбилея Владимира Ильича Ленина воины-парашютисты взяли обязательства. Один из пунктов нашего обязательства — подготовить 100 парашютистов-перворазников к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Сегодня мы радостно рапортуем, что взятые обязательства выполнили.

Старший сержант
сверхсрочной службы
В. КОРОЛЕВ,
мастер спорта

Ташкент

НАШ ВОЖАК

Второй год служит в нашем взводе гвардии старший сержант Александр Веревкин. На счету отличника боевой и политической подготовки 248 прыжков. Александр — хороший товарищ, много помогает нам, молодым воинам. Комсомольцы выбрали его своим вожаком.

Нам хочется выразить свою благодарность 3-му Московскому аэроклубу, где до армии занимался парашютизмом А. Веревкин. Хороших спортсменов воспитывает клуб.

По поручению товарищей
гвардии младший сержант
П. ПЕТРОВ

Земные заботы планериста

Все чаще и чаще любители безмоторного полета поглядывают на голубеющее небо. Близится пора «кучевки». Во многих районах страны планеристы уже начали упорные тренировки. Они примут участие в соревнованиях, отдельные спортсмены попробуют силы в рекордных попытках. Кого-то из них ждет радость побед, кто-то проиграет. В этом неумолимый закон любого соревнования.

Но при всех равных условиях предпочтительней шансы у тех спортсменов, которые не только достигли высокого летного и тактического мастерства, но и с должной ответственностью подходят к делам, казалось бы, не имеющим прямого отношения к спортивным достижениям. К сожалению, иногда даже опытные спортсмены не все учитывают в подготовке к маршрутным полетам. Пользуясь многолетними наблюдениями и личным опытом, я хочу дать некоторые советы, как лучше готовиться к дальним полетам на планере.

Подготовка к летнему сезону начинается задолго до наступления тепла. Многие парители зимой обновляют таблицы, номограммы, делают счетные линейки.

Спортсмены с нетерпением ожидают хорошей парящей погоды, которая бывает не часто. И как обидно, когда этот долгожданный день (он всегда приходит неожиданно) с самого начала складывается неудачно.

...Гонимые сильным ветром в небе вспыхнули хлопья первых кучевых облаков. Пора взлетать, дорога каждая минута, но вдруг оказывается: не подготовлен барограф, давно надо проложить на карте заветный маршрут, но куда-то запропастились карандаши, неожиданно отказала радиостанция.

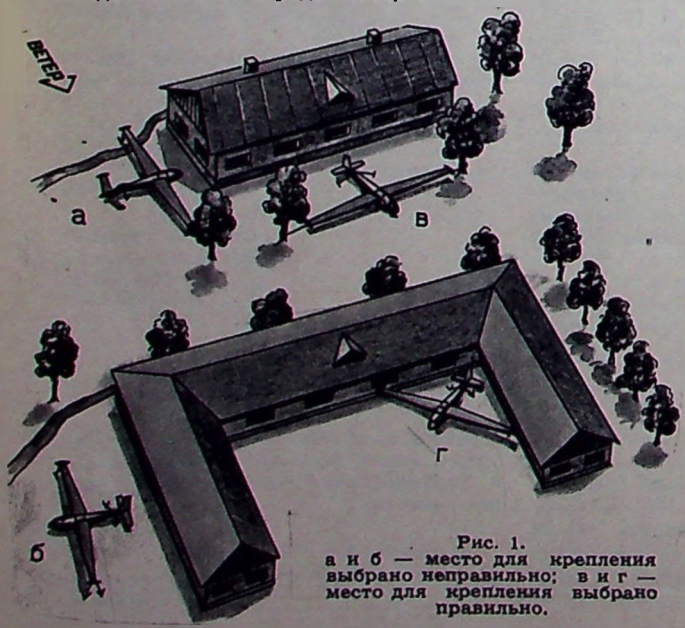


Рис. 1.
а и б — место для крепления выбрано неправильно; в и г — место для крепления выбрано правильно.

И когда, наконец, через час-полтора, спортсмен поднимается в воздух, он чувствует, как рубашка прилипла к спине, стучит в висках, настроение прескверное и еще на буксире за самолетом вдруг вспоминает: забыл на стоянке бортпаек.

Какой уж тут полет?!

Этого не случится, если обо всем подумаешь заранее. Что же должен иметь с собой спортсмен-планерист, собираясь в дальний маршрутный полет?

Во-первых, заготовьте обращение к местным властям об оказании вам помощи в охране планера и обеспечении ночлега в месте возможной посадки. Письмо должно иметь угловой штамп авиаспортклуба, подписи начальника и председателя совета клуба. Запишите для памяти адрес и номер телефона клуба и авиационного диспетчера. Возьмите с собой две-три банки консервов, пачку печенья, плитку шоколада, легкую флягу для воды, перочинный нож. Может понадобиться и индивидуальный медицинский пакет. Необходимы также пять—десять рублей на телефонные разговоры и другие непредвиденные расходы. Две-три коробки спичек пригодятся для разжигания костра. Трос для буксировки планера по земле можно с успехом заменить соединенными вместе тремя-четырьмя парашютными стропами с вплетенными в них кольцами. Несколько ранцевых резинок или куски шпагата позволят в любой момент изготовить из подручных материалов (веток) струбцины для закрепления элеронов и рулей хвостового оперения.

Лоскут мягкой ткани (фланели) необходим для протирки фонаря. Кусок мыла и небольшое полотенце не будут лишними в этом несложном снаряжении. Тщательно проверьте состояние и комплектность штурманских принадлежностей, подберите исправные барографы для планера и самолета - буксировщика. Все это сложите в сумку из плотной ткани, опечатайте и храните постоянно на аэродроме.

Вместо планшета в полете лучше пользоваться полиэтиленовым мешочком, в который вкладывается карта.

Захватите с собой удостоверение личности!

Немаловажное значение имеет одежда. Отправляясь в дальний путь, оденьтесь потеплей (шерстяной костюм), обуйте удобную, разношенную обувь, очень кстати шерстяные носки. Положите в багажник комплект теплой одежды на случай ночевки в кабине планера. Отсутствие теплой одежды (особенно при полете в тылу холодных фронтов) дорого стоило многим планеристам: им приходилось уменьшать высоту полета или даже садиться из-за того, что вверху под кромкой облаков они изрядно мерзли. Вот только один пример.



Рис. 2.

Несколько лет назад мы с Юрием Малютиным на двух «Бланиках» отправились из Орла в Серпухов. К моменту нашего вылета столбик термометра у земли поднялся к отметке +25°С, поэтому оделись легко. Но случилось так, что весь полет пришлось провести при 8—9-балльной облачности на высоте 1600—1900 м. За семь часов памятного нам перелета я изрядно намерзся в пиджаке, но каково было Малютину с пассажиром?! Они летели в рубашках! Долго потом мы не могли отогреться и только чудом не простудились.

Легкая одежда допустима лишь при полной уверенности в том, что весь полет будет проходить в жаркое время при безоблачных термиках или, когда вы убеждены в том, что воздух хорошо прогрет до кромки облаков.

Некоторые планеристы в сильную жару одевают парашют на голую спину. Оставляя в стороне эстетику, можно сказать: подобные «эксперименты» небезопасны, они могут вызвать ожоги и даже солнечный удар. Для защиты от солнца удобна белая, пропускающая воздух шапочка со съемным пластмассовым козырьком — светофильтром. Непрозрачные большие козырьки в групповом полете применять нельзя, они закрывают поле зрения в переднем верхнем секторе.

Никогда не берите с собой в полет газированных напитков и кваса. Вот что однажды рассказал мне по этому поводу известный планерист М. Верстенников. На большой высоте в кабине его планера неожиданно взорвалась бутылка с квасом. В считанные секунды пена забрызгала весь фонарь, заполнила кабину. В довершение всего фонарь быстро загрязнился. Последний отрезок пути пришлось лететь в усложненных условиях.

Важное значение имеет выбор места посадки, организация хранения планера, сообщение о приземлении

Если вы участвуете в соревнованиях, обеспеченных большим числом буксировщиков, и вынуждены произвести посадку около линии маршрута, можете смело садиться в «чистом поле». Вас быстро обнаружат и поднимут самолетом. В тех случаях, когда нет твердой уверенности улететь с площадки в тот же день, ищите место приземления вблизи населенных пунктов.

К вечеру примите меры для охраны планера. Хорошо, когда стоянку удается устроить рядом со складами или другими охраняемыми помещениями. Если такой возможности не представится, попросите представителей местных властей и администрации оказать помощь в охране, в крайнем случае запаситесь теплой одеждой и останьтесь в кабине. Старайтесь установить планер на месте, где не бывает скота, иначе животные могут серьезно повредить его.

Даже в условиях полного штиля планер необходимо поставить так, чтобы он был защищен от возможных ветров (рис. 1). Обычно его привязывают к толстым деревьям, телеграфным столбам, крепким изгородям. Из обрезков веток, обернутых в тряпочку, (чтобы не поцарапать планер), с успехом можно сделать вполне надежные струбцины (рис. 2).

Парашют, полетные документы и барограф лучше всего сдать на хранение в поселковый Совет.

Чтобы вас могли своевременно найти, правильно сообщите свои координаты. В телеграмме (телефонограмме, радиограмме) точно укажите место приземления, привязав его к ближайшему селению, а если оно достаточно большое, то к его окраине, ориентированной по странам света. Помимо этого нужно назвать ближайший крупный населенный пункт. Например:

Приземлился районе Курска Поныри западнее четыре километра площадка хорошая Соколов.

Указание о состоянии площадки в период обильных дождей, высоких посевов, при невозможности выбрать вблизи место, обеспечивающее безопасную посадку самолета и последующий взлет аэропоезда, — обязательно.

Если вы участвуете в соревнованиях и до наступления темноты ваш планер не эвакуирован, обязательно повторно сообщите о своем месте посадки на аэродром. Причем, если первое сообщение было телеграфным, во второй раз постарайтесь воспользоваться телефоном. Опытные спортсмены, приземляясь в стороне от маршрута, передают об этом товарищам по радио, и, кроме того, дублируют свое сообщение по каналам почтово-телеграфной связи. Передавая сообщение по радио или телефону, обязательно просите принявшего повторить его содержание и назвать фамилию. Нарушение этих элементарных правил часто приводит к серьезным осложнениям.

Так на Всесоюзных соревнованиях 1969 года планеристка эстонской команды ждала самолет на площадке два дня. Все это время о ее судьбе ничего не знали на аэродроме. Самолеты, разыскивая спортсменку, прочесали всю область. Позже она рассказала о том, что звонила на аэродром, но не знает, кто принял ее сообщение. Шестьдесят участников и руководители соревнований двое суток напрасно тревожились, самолеты вхолостую налетали не одну сотню километров, были потеряны два погожих дня.

В том случае, когда в районе приземления есть населенные пункты с одинаковыми названиями, будьте особенно точны. Не указывайте в телеграмме деревень, не обозначенных на карте, это значительно усложнит поиск.

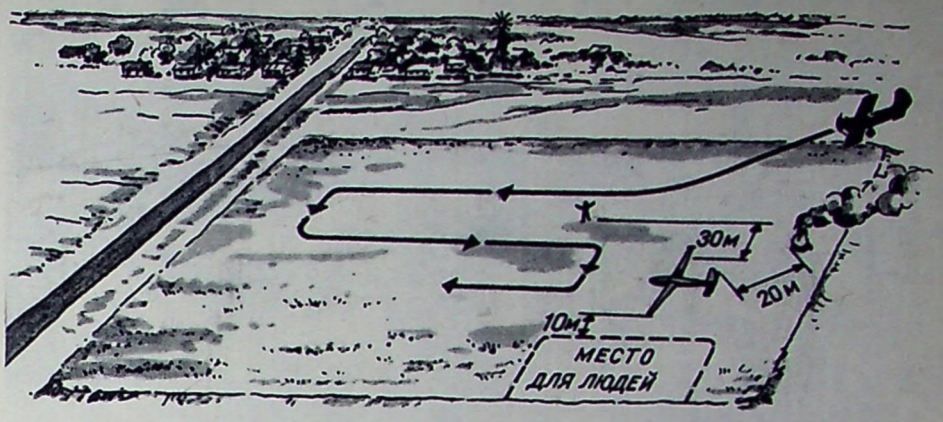


Рис. 3.

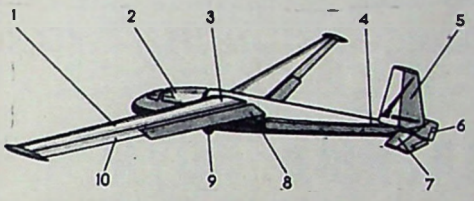


Рис. 4.
1 — крыльевые тяги управления; 2 — кабина, органы управления, приборы, крепление фонаря; 3 — крепление щелевых лент; 4 — тяги рулей хвостового оперения; 5 — вертикальное оперение; 6 — триммеры; 7 — горизонтальное оперение; 8 — закрылки; 9 — шасси; 10 — элероны.

Однажды во время соревнований я сообщил на аэродром пункт посадки. Сел с таким названием в области оказалось несколько. До заката солнца меня разыскивали три самолета, вдали виднелся город, за которым располагался аэродром, но мне пришлось ночевать в кабине планера. Ночь была ветреная, дождливая и холодная... Я здорово ругал себя за небрежность.

Готовясь к приему самолета-буксировщика, доставьте планер на взлетно-посадочную площадку (рис. 3), иначе вас не сразу смогут найти. Нередки случаи, когда летчик, покружив над поселком, продолжал поиски в других местах, в то время, как планер был надежно «замаскирован» под сенью деревьев.

Перед вылетом с площадки на буксире за самолетом особо тщательно осмотрите планер. Проверьте ответственные узлы, шарниры рулевого управления, вскройте смотровые лючки (рис. 4). В кабине не должно быть посторонних предметов.

Некоторые планеристы халатно относятся к осмотру техники, которой они, по существу, доверяют свою жизнь. Мне рассказывали такой случай: спортсмен совершил на «Приморце» посадку в сельской местности, ушел звонить по телефону, а когда возвратился, увидел двух девушек, присевших отдохнуть на... стабилизатор. Скоро прилетел самолет. Сразу же после взлета спортсмен почувствовал, как планер сильно кренит и, с трудом удерживая его, продолжал полет до аэродрома.

После посадки встречавшие, да и сам планерист удивились: хромансилевая ферма фюзеляжа была скручена вместе со стабилизатором градусов на 10—15. К счастью, полет закончился благополучно.

Итак, чтобы не произошло никаких случайностей, чтобы каждый маршрутный полет доставил вам удовольствие, тщательно готовьтесь к нему уже теперь, когда весеннее солнце все сильней и сильней манит на аэродром.

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта

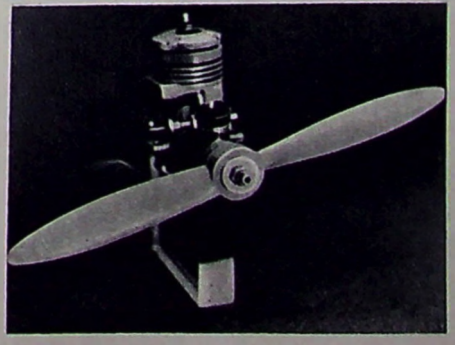
Орел

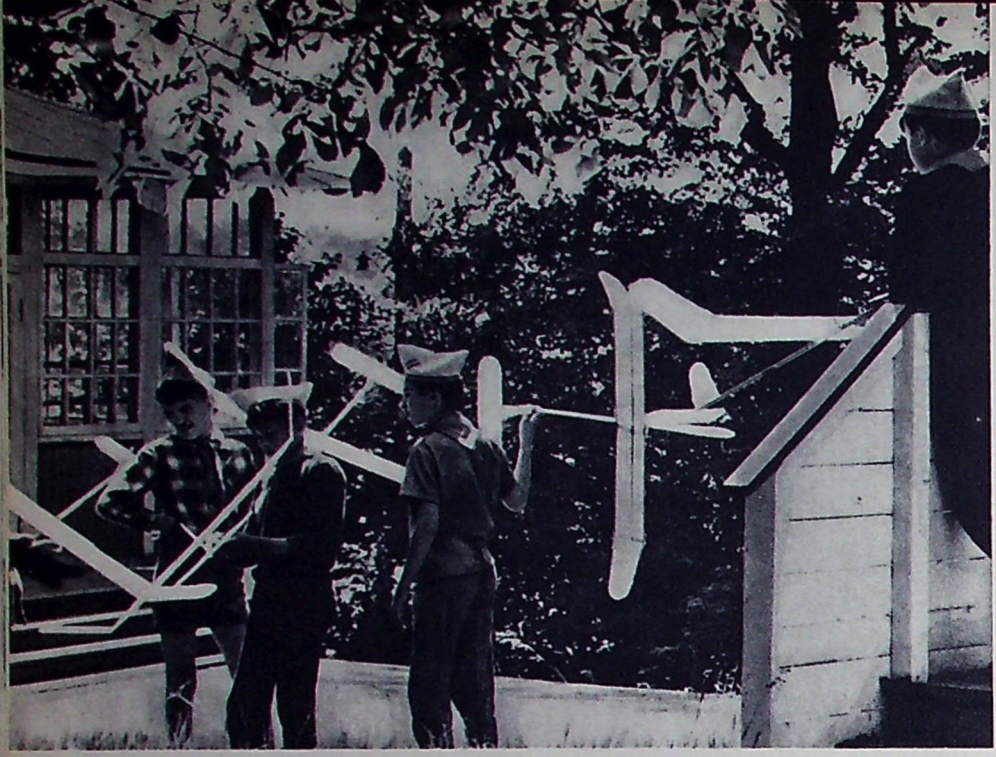
ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ «ВВ-69»

Коллектив Харьковского авиационного завода разработал и с 1969 года приступил к серийному выпуску воздушных винтов, предназначенных для установки на авиационных моделях.

Параметры винта рассчитаны для эксплуатации его на отечественных и зарубежных компрессионных и калильных двигателях с объемом цилиндра до 2,5 см³.

Заказы на приобретение винтов можно посылать по адресу: Харьков-23, авиационный завод им. Ленинского комсомола, КБ-7.





В пионерском лагере.
Фото Т. Мельника.

Пионерскому лету навстречу

Авиамодельный кружок в лагере

Звуки горна и дробь барабана скоро возвестят о начале пионерского лета. Ребят ожидают увлекательные путешествия, экскурсии, встречи с ветеранами войны и труда, вечера и костры дружбы. У юных техников-авиамоделистов, ракетчиков, авиаторов — впереди интересные соревнования, демонстрация новых моделей на выставках.

Сегодня речь о кружковой работе в пионерском лагере. Слово — руководителю детского технического клуба «Луч» Григорию Степановичу Малиновскому.

В любом пионерском лагере можно создать хорошие условия для занятий авиамоделизмом. Но почему же тогда в одном лагере жизнь любителей малой авиации, как говорится, бьет ключом, а в другом (нередко — соседнем)— влачит жалкое существование?

Как и в каждом деле, успех решают люди. Серьезная задача — подбор руководителя. Надо стремиться к тому, чтобы это был не «сезонник», а постоянный «кадровый» инструктор, выезжающий в один и тот же лагерь несколько лет подряд.

Позаботиться надо и об авиамодельных материалах. Многое можно изготовить своими силами. Обрезки древесины, небольшое количество лаков, красок, растворителей, авиамодельного топлива сможет выделить предприятие, шефствующее над лагерем. Для хранения инструментов, двигателей и запасных частей надо подготовить шкафы, для горюче-смазочных и лакокрасочных материалов — отдельный металлический ящик. Нужен и специальный стенд для книг и журналов.

Теперь — о планах работы. Опыт показывает, что надо исходить из местных условий. Например, если лагерь расположен в лесном массиве или среди озер—вряд ли целесообразно строить и запускать свободнолетающие модели: будет много потерь, а полезной отдачи — никакой. В этом случае разумнее направить энергию кружковцев на изготовление кордовых моделей, копий и макетов. И наоборот, если вблизи лагеря имеются просторы открытых полей — лучше запускать свободнолетающие модели, тепловые шары, а в конце лета, когда наблюдается усиление ветров, — воздушные змеи различных типов.

При наличии 30—40 ребят целесообразно разделить кружок на две-три группы, комплектуя их с учетом подготовленности и общности интересов.

Хорошо, если занятия кружка проходят в постоянном общении с родной природой: изобретательно и ненавязчиво следует проводить их во время походов, костров, военных игр, чаще беседовать с детьми на авиационные темы. Если есть возможность, очень хорошо посетить ближайший аэроклуб или авиачасть.

План работы каждой смены предусматривает несколько соревнований по различным классам моделей и для кружковцев разного возраста. Их следует проводить по всем правилам, даже если они будут очень несложными. Для информации о соревнованиях — использовать лагерный радиоузел, отрядные стенные газеты. Заблаговременно продумать процедуру награждения победителей, приготовить дипломы, медали, призы и вручать их как можно торжественнее — с пьедесталом почета, музыкальным сопровождением.

Особое внимание — показательным полетам. Следует помнить: нет ничего более убедительного, чем красивый полет модели. Поэтому в кружке надо всегда иметь несколько микросамолетов и держать их, выражаясь авиационным языком, «в готовности № 1». Для обслуживания этих моделей выделяется небольшая группа опытных ребят — «командиров воздушных кораблей» и «механиков».

Ныне в лагерях наблюдается увлечение школьников ракетомоделизмом. Можно организовать отдельную группу ракетчиков и вести с ней занятия по специальной программе, строго соблюдая технику безопасности. Здесь нужна особо высокая дисциплина, повышенная требовательность во всем, до мелочей включительно.

Самым знаменательным событием в жизни лагерного кружка является День Воздушного Флота, отмечаемый в августе. К этому празднику обычно организуются показ авиационных кинофильмов, встречи с летчиками-героями, массовые запуски летающих моделей и ракет. Вдумчивый инструктор найдет возможность организовать все это и в первой, и во второй сменах, приурочивая праздники к различным выдающимся событиям из истории советской авиации и космонавтики.

Авиамоделисты и ракетчики смогут принять активное участие в военной игре «Зарница», включив в нее запуск ракет, выброску «парашютистов» с тепловых шаров и змеев, полеты таймерных и радиоуправляемых моделей.

Выставки творчества авиамоделистов — очень полезная форма работы, но при одном условии: если это действительно творчество самих ребят. К сожалению, на некоторые выставки попадают модели, выполненные не кружковцами, а инструкторами. И если уж наставник принимал участие в создании экспоната (что порою — в силу его сложности — вполне закономерно), об этом должно быть сказано четко и недвусмысленно.

И еще одно пожелание: работе лагерных авиамодельных кружков должны уделять внимание наши ведущие спортсмены. Пусть об этом подумают авиамодельные клубы и секции. Встреча с чемпионом или рекордсменом всегда остается в памяти.

Г. МАЛИНОВСКИЙ,
руководитель детского технического клуба «Луч»
Москва.

ЛИТЕРАТУРА В ПОМОЩЬ ИНСТРУКТОРУ

«Лети, модель!». Сборник материалов. Издательство ДОСААФ, 1969 г. О. Гаевский. «Авиамоделирование». Издательство ДОСААФ, 1964 г. П. Анохин, Д. Иванников. «Авиамодельный кружок». Учпедгиз, 1958 г. Журналы «Крылья Родины» и «Моделист-конструктор».

БЫТЬ СОВХОЗНЫМ И КОЛХОЗНЫМ КЛУБАМ

Мы внимательно прочитали статьи председателя колхоза имени Чапаева Черкасской области Н. Клименко и председателя республиканского комитета ДОСААФ Украинской ССР А. Покальчука, опубликованные в десятом и одиннадцатом номерах журнала за 1969 год. Понимая важность поднятого журналом вопроса, нам хотелось бы высказать и свою точку зрения.

Прежде всего согласны с тов. Клименко, что авиационный спорт на селе — проблема не будущего, а живое и крайне важное дело сегодняшнего дня. Кому не приходилось наблюдать, с каким живым интересом сельская молодежь встречает планер или самолет, севший вблизи деревни. Очень часто ребята из ближайших к аэродрому сел целыми днями наблюдают за полетами самолетов, парашютными прыжками и бывают несказанно счастливыми, если им удастся чем-нибудь быть полезными летчикам, парашютистам.

Чем же объяснить, что среди авиационных спортсменов мало сельской молодежи? Тов. Клименко в своей статье хорошо показал, что современное село в отношении наличия необходимых материальных условий не уступает городу. Может быть, мало авиационной техники? Тоже нет, ибо в учебных авиационных организациях вполне достаточно самолетов, планеров и парашютов.

Основная причина — невнимание к этому важному делу со стороны комитетов ДОСААФ и авиационно-спортивных клубов.

Организаторами авиационного спорта на селе, по нашему мнению, должны стать спортивно-технические клубы крупных совхозов и колхозов, которые, как нам представляется, обязаны развивать в числе различных видов военно-технического спорта и авиационный.

Поделюсь нашим опытом. Все районы области (а их 51) разделены на три примерно равные группы, которые закреплены за определенными клубами. Неудобство в том, что клубы расположены на юге области. Мы стараемся так организовать дело, чтобы молодежь как можно меньше тратила времени и средств на переезды из дома в клуб и обратно.

Организуя и развивая авиационные виды спорта на селе, нельзя забывать специфические условия труда сельской молодежи. Не секрет, что она в определенные периоды года бывает очень занята (сев, уборка урожая и т. д.), что нельзя не учитывать. С этой целью мы предложили бы шире практиковать тренировочные сборы на базе клубов. В числе их организаторов могли бы быть совхозы, колхозы и органы народного образования, несущие определенные материальные затраты. Такие сборы хорошо проводить в межсезонье, а для школьников — в каникулы, создавая для них лагеря на спортивных аэродромах. Разумеется, что главным зачинателем всех этих дел должен стать районный комитет ДОСААФ.

Что касается предложения тов. Клименко превратить авиационно-спортивные клубы в межобластные (тов. Покальчук тоже его поддерживает), мы не разделяем такую точку зрения и вот почему. Лучше, когда учебная организация (а клуб тем более) имеет одного хозяина, а не двух или трех. На наш взгляд, целесообразнее авиационную подготовку сельской молодежи (в тех областях, где нет клубов) возложить на специально созданные авиационные группы, входящие в штат республиканских клубов. Подобные группы должны включать инструкторов-парашютистов и наставников по всем видам спортивного моделизма.

Не можем также согласиться с предложением тов. Покальчука ввести в штат областных комитетов ДОСААФ (где нет клубов) должность инструктора по руководству авиационным спортом. Нам кажется, что этот инструктор будет жить лишь интересами того города, в котором находится областной комитет. По нашему мнению, инструктора желательно иметь в штате не областного, а районного комитета ДОСААФ, где есть спортивно-технический клуб, возложив на него руководство всеми видами военно-технического спорта, в том числе и авиационного. Тов. Покальчук пишет, что на Украине недавно создан республиканский спортивно-технический клуб авиационного моделизма. У нас в области тоже есть такой клуб, но только он не чисто авиамодельный, а трехпрофильный (авиа-, судо- и автомодельный). Штат небольшой (всего 7 человек), руководит им мастер спорта М. Васильченко. Клуб проводит большую и очень нужную работу.

В. ГАВРИЛИН,
заместитель председателя Московского областного комитета ДОСААФ по авиационной подготовке

ИНСТРУКТОРОВ НАДО УЧИТЬ

В «Крыльях Родины» опубликованы статьи ряда активистов ДОСААФ, посвященные вопросам развития авиационного спорта на селе. Мы горячо поддерживаем эти выступления.

Стремление молодежи заниматься военно-техническим спортом — это, я бы сказал, отличительная черта времени, и наша задача — удовлетворить ее запросы. Мы стремимся приблизить авиационно-спортивные базы к глубинным районам республики. В последние годы, кроме действующего Алма-Атинского, еще в пяти областях республики созданы авиаспортклубы. Много ли это? Думаю, что немного, а интерес к воздушному спорту растет.

Чтобы хоть частично удовлетворить тягу молодежи к парашютизму, в тех областях республики, где нет авиаспортклубов, для обслуживания сельских районов мы организовали специальный экипаж (ЦК ДОСААФ выделил самолет). Не одна сотня юношей и девушек совершила прыжки, почувствовала прелесть спуска под куполом парашюта... Но вскоре пришло разочарование: самолет у нас забрали.

Не все гладко и с авиамодельным спортом. Взять, например, подготовку руководителей кружков. Где и как их обучать? Отсутствуют программы, методические пособия. Мы, конечно, не сидим сложа руки, ищем пути решения этого вопроса. Так, например, в Северо-Казахстанской области инструкторов-наставников готовят в педагогическом институте. Здесь в учебную программу физико-математического факультета включены лекции и практические занятия по авиамоделизму. Немало выпускников этого института руководят школьными кружками.

Пора Центральному авиамодельному клубу разработать четкую систему подготовки и переподготовки инструкторов, тренеров и спортивных судей. Целесообразно также периодически организовывать курсы для инструкторов авиаспортклубов и общественного актива.

К. БОШАЕВ,
председатель Казахского республиканского комитета ДОСААФ

Алма-Ата

Парашютный городок в станице

Тяга сельской молодежи к авиационному спорту растет. В станице Курская, например, популярностью пользуется парашютизм. 16 человек из этой станицы выполнили спортивные нормы. Усилиями райкома ДОСААФ, его председателя В. Хомикова здесь, при районном спортивно-техническом клубе оборудован парашютный городок. А инструкторов подготовил краевой авиаспортклуб.

Однако еще далеко не во всех районах имеются парашютные городки и классы. Поэтому многие парни и девчата теоретические дисциплины изучают у себя в станицах, а зачеты сдают в авиаспортклубе, здесь же проходят и медицинскую комиссию.

Мы согласны с тем, что центром парашютного и других видов авиационного спорта на селе должны стать спортивно-технические клубы крупных первичных организаций и районных комитетов ДОСААФ. Не обойтись при этом, конечно, без помощи колхозов, совхозов, комсомола и органов народного образования.

Развитие авиамоделизма сдерживает плохое снабжение материалами. Комитеты ДОСААФ ощущают острую нужду в высококачественных посылках, радиоаппаратуре и микродвигателях.

А. БАЛАШКОВ
председатель краевого комитета ДОСААФ

Ставрополь

ИДЕТ ВОЗДУШНЫЙ БОЙ...

Март, апрель, май... Время массовых соревнований в первичных организациях ДОСААФ, розыгрыши первенств районов и городов. На марше — V Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта, посвященная 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

...Оживленно на кордодроме столичного Дворца пионеров. Сегодня здесь стартуют воздушные бойцы.

Воздушный бой — увлекательнейшее состязание. В нем участвуют два экипажа (экипаж — это пилот и механик). Их модели летают внутри круга радиусом 19 метров, а пилоты обязаны находиться в кругу, радиус которого всего 3 метра. Разноцветные трехметровые ленты шириной 4 сантиметра каждая соединены ниткой с моделями. Задача пилота — обрубить, лучше отдельными кусками, ленту, что на микросамолете соперника. За каждый отсеченный кусок начисляется 50 очков, секунда полета — 1,3 очка. В одном бою разрешается использовать две модели, не больше.

Мороз и ветер намного осложнили запуски. Механики с трудом заводили двигатели; в перчатках работать неудобно, а снимешь перчатки — руки коченеют. Подготовиться же к бою надо за 30 секунд!

— Трудности прибавляют энергии, — шутит Михаил Маликов.

— И выносливости, — поддерживает его Валерий Самойлов.

Вот судья отсчитывает последние секунды: 5, 4, 3, 2, 1...

Пилот девятиклассник Маликов и механик десятиклассник Самойлов начинают финальный воздушный бой, призванный определить чемпиона Москвы. Их соперники — экипажи: Владимир Попов — Борис Алимов и братья — Павел и Владимир Козины. В двух предварительных боях они набрали наибольшее количество очков. В финальной схватке, в отличие от предварительных боев, участвует не 2, а 3 экипажа. Поединок идет в так называемых вертикальном и горизонтальном маневрах. Взаимные яростные атаки следуют одна за другой.

Модель Маликова описывает петлю и из нее «ловит на прицел» микросамолет противника. Рискованное сближение. Еще секунды... Атака была настолько дерзкой, что растерянный соперник даже не сумел оказать какого-либо сопротивления.

Находчивость, точный расчет решили исход боя в пользу экипажа Маликов — Самойлов.

С чувством радостного удовлетворения, усталый и довольный результатами, пилот посадил модель на кордодром. Победа!

Чемпионы строят модели в лаборатории городского Дворца пионеров. Жадно схватывают все, что узнают на занятиях в кружке. В каждом запуске находят для себя новое, интересное, стремятся достигнуть такого искусства боя, чтобы их модель не была уязвима в схватке с противником.

Хорошо помнят ребята основную заповедь истребителя: «Обнаруживай противника первым. С атакой не спеши — выжди момент. Атакуй наверняка, с близкой дистанции». Об этом они читали в книге «Люди бессмертного подвига», посвященной авиаторам — дважды Героям Советского Союза.

Я невольно вспомнил увиденные во Дворце пионеров две огромные карты. На одной из них красными и синими стрелами показаны пути контрнаступления советских войск, на другой также разноцветными стрелами обозначены направления движения отрядов московских школьников — юных следопытов, начавших операцию под кодовым названием «Конец Тайфуна».

В суровые дни 1941 года под стенами столицы разыгралось величайшее сражение: десятки дивизий фашистской Германии по плану, названному гитлеровскими генералами «Операция Тайфун», рвались к Москве. Но под Москвой «Тайфун» был укрощен и повернут на запад. Здесь Советские Вооруженные Силы, воодушевленные волей ленинской партии, начали разгром фашистских орд.

Операция «Конец Тайфуна» — это массовый поход школьников по переднему краю обороны столицы. Его возглавляют офицеры — участники войны. «На местах боев, — гласит приказ командующего операцией генерала армии дважды Героя Советского Союза Д. Лелюшенко, — встретиться с участниками боев и очевидцами, записать их рассказы, воссоздающие картину сражений. Обозначить на схемах и соответственно на местности линию фронта на 5—6 декабря 1941 года. Узнать, какие воинские части сражались на том или ином участке фронта, кто ими командовал. Записать рассказы о боевых эпизодах».

Многие из тех, кто сегодня выступает на кордодроме — участники операции «Конец Тайфуна». И не только. Сами соревнования воздушных бойцов — ее неотъемлемая и важнейшая часть. Так же, как и состязания по ориентированию на местности, работа с компасом и картой, пятикилометровые пробежки и т. д. Все это пробуждает дружбу, коллективизм, закаляет волю, развивает глазомер, воспитывает настойчивость, одним словом, качества, необходимые труженику и воину.

Растут ряды воздушных бойцов и следопытов, например, в Перовском районе. Вот, скажем, 786-я школа, первичная организация ДОСААФ которой завоевала призовое место во Всероссийском смотре оборонно-массовой работы. Расположена школа на улице Михайлова, носит имя летчика Героя Советского Союза Евгения Михайлова, бывшего ученика 786-й. Здесь создан музей боевой славы, где собраны материалы о герое, о фронтовиках, сражавшихся в боях за Родину. Сооружен памятник Евгению Михайлову. Первоклассник не войдет в класс прежде, чем не познакомится у памятника с подвигом летчика. Не покинет школы десятиклассник, не возложив на прощание венка, не поклонившись своему предшественнику.

«Мы помним тех, чьи имена на подвиги зовут!» — это девиз следопытов. Ребята хотят знать о тех, кто завоевывал им счастье, учатся у них мужеству, жизни. Они закаляют себя духовно и физически, занимаются военно-техническим спортом, готовясь к труду и защите Родины.

В Перовском районе воздушных бойцов объединяет юношеский клуб «Дружба». Первым наставником кружковцев здесь был Николай Чиликин. Теперь он гражданский летчик, служит в Калуге. Николай специально приехал в Москву, чтобы побывать на соревнованиях. И сейчас он страстный авиамоделист. Участвуя в розыгрыше первенства Аэрофлота, мастер спорта Чиликин занял второе призовое место. Тут же, на кордодроме его воспитанники: нынешние инструкторы Сергей Ткачев и Виктор Чумаков. Кружок дал путевку в авиацию М. Леонтьеву и В. Самойлову: они стали военными летчиками.

Ребята из клуба «Дружба» не раз были первыми в зачетных таблицах состязаний воздушных бойцов. Это Владимир Святогор, Алексей Солдатов, Лев Федюкин, Юрий Борисов. На этот раз бойцы из Перовского района не завоевали призовых мест. Появилось больше соперников, способных вступить в схватку с сильнейшими.

Спортивный класс моделей воздушного боя приобрел широкую популярность. Тому свидетельство — массовость состязаний. Нынче, в сравнении с прошлым годом, на одну треть было больше участников: соревновалось 23 экипажа. Совершенствуется тактическая выучка. Досадно, правда, что механики ряда экипажей в сложной обстановке еще неуверенно работают с двигателями, и порой это не дает возможности пилоту вступить в бой. Видимо, инструкторы и тренеры внимательно изучат итоги розыгрыша первенства столицы и сделают нужные выводы.

Впереди у воздушных бойцов — новые спортивные поединки на стартах юбилейной Спартакиады.

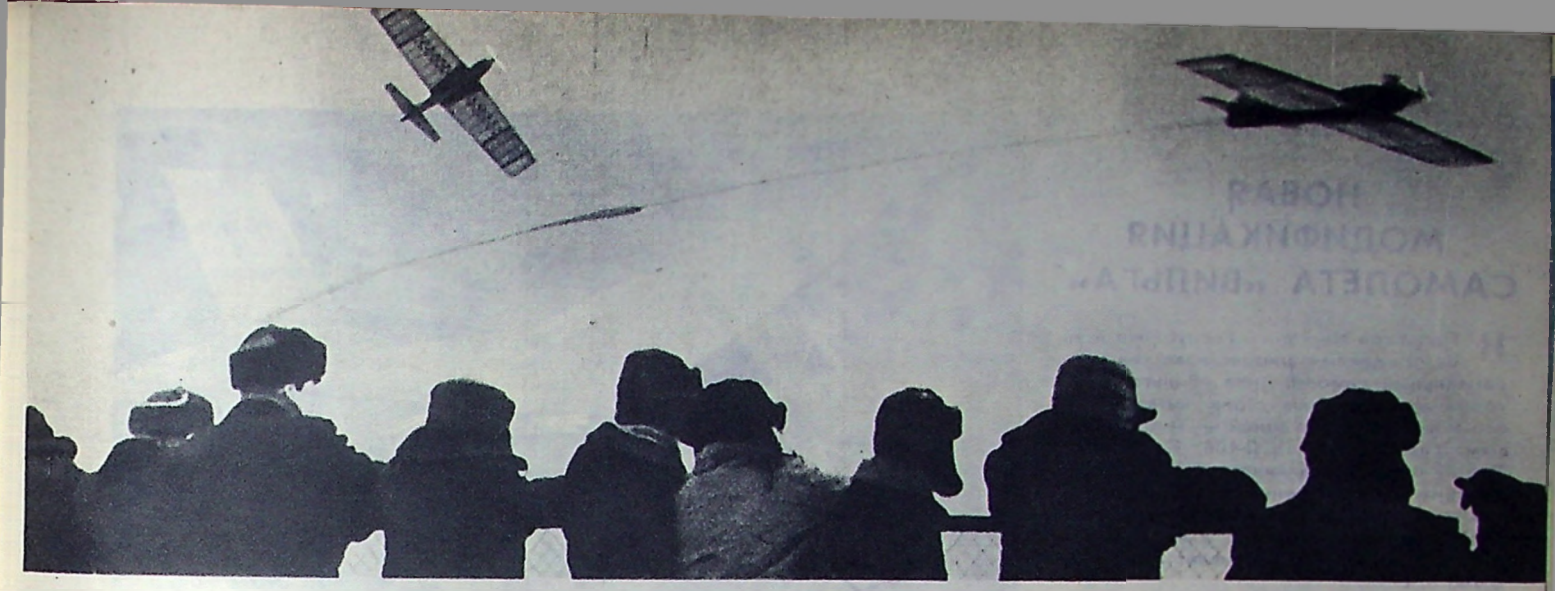
М. СЕМЕНОВ

Москва

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

(первые 3 места)

Личный зачет. 1. Маликов — Самойлов (городской Дворец пионеров) — 505 очков; 2. Козин — Козин (Куйбышевский район) — 250; Попов—Алимов (Пролетарский район)—210. Командный зачет (в команде — 2 экипажа). Городской Дворец пионеров (тренер А. Павлов) — 1193 очка; 2. Пролетарский район (тренер С. Потапов) — 1044; 3. Тушинский район (тренер Ю. Суров) — 826 очков.

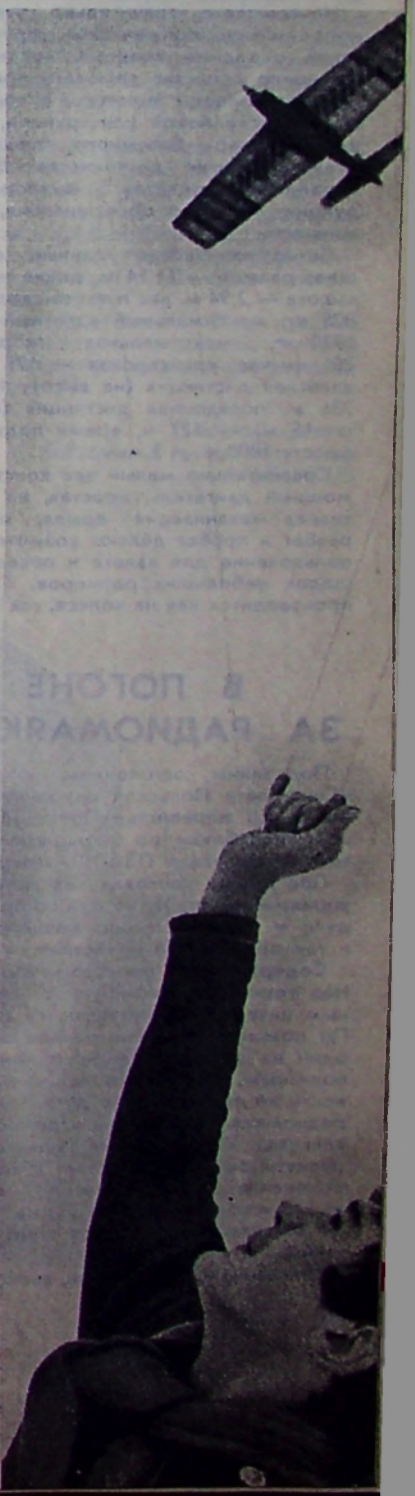


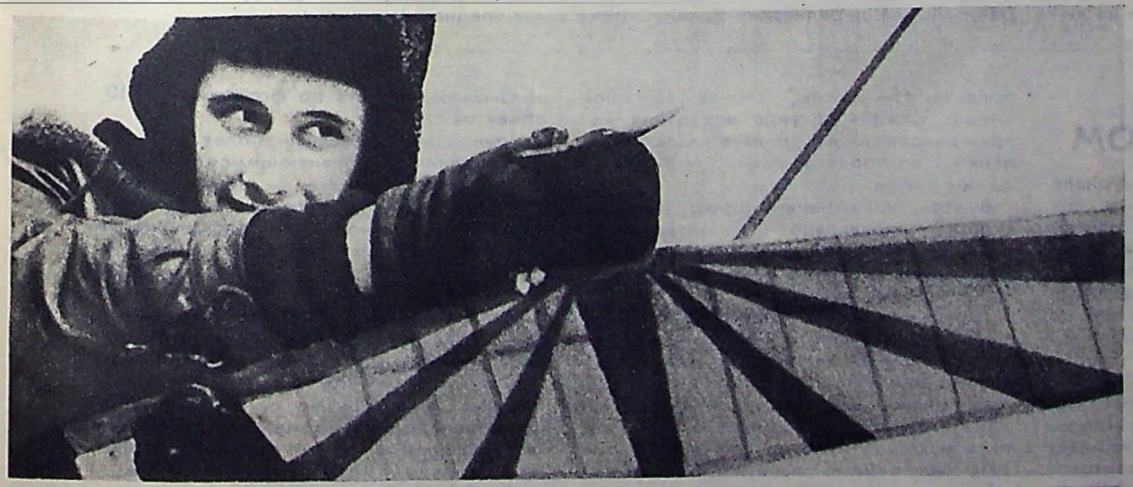


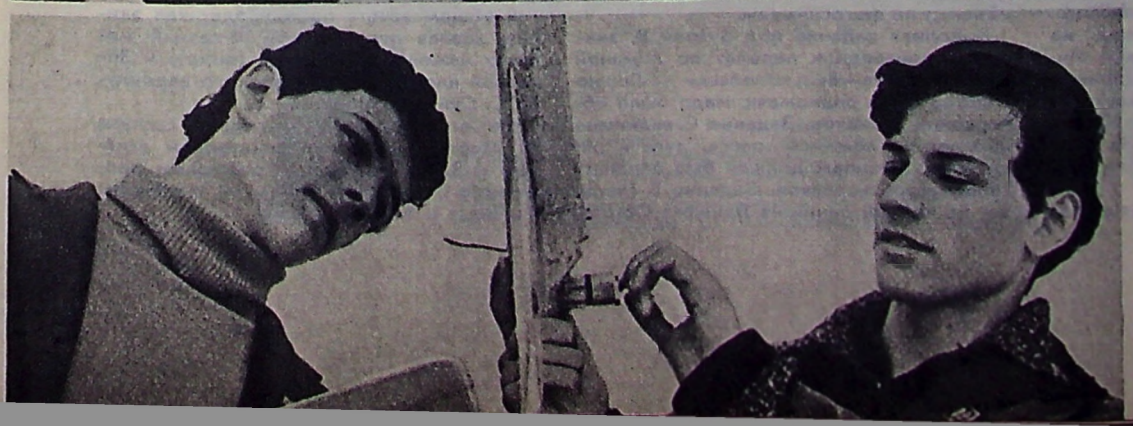
ИДЕТ ВОЗДУШНЫЙ БОЙ...

На наших снимках — участники розыгрыша лично-командного первенства Москвы по воздушному бою авиационных моделей. Упорный поединок... (фото вверху). Слева — чемпионы Москвы — Михаил Маликов и Валерий Самойлов — кружковцы столичного Дворца пионеров. Справа — Саша Горбунов — воздушный боец из команды Бауманского района. Готовится к старту Толя Леонтьев (снимок слева в центре). Толя защищает спортивную честь Октябрьского района. Внизу — призеры чемпионата — братья Павел и Владимир Козины (Куйбышевский район).

Фото Т. Мельника.







У наших друзей

НОВАЯ МОДИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА «ВИЛЬГА»

В Польской Народной Республике и за ее пределами широко известен универсальный самолет типа «Вильга». Сегодня мы знакомим своих читателей с его новой модификацией — многоцелевым самолетом «ПСЛ-104 Вильга-35». Это — цельнометаллический моноплан с верхним расположением крыла, неубирающимся шасси. Звездообразный девятицилиндровый двигатель воздушного охлаждения АИ-14Р развивает мощность в 260 л. с.

На самолете значительно увеличена колея шасси, применяется упругий костыль с задним колесом, что намного улучшило свойства самолета при рулении, установлены пилотское и пассажирские кресла новой конструкции, увеличены размеры багажного отсека. Имеются и другие достоинства: бóльшая безопасность полетов, живучесть конструкции, удобство обслуживания, экономичность.

Летно-технические данные следующие: размах — 11,14 м, длина — 8,1 м, высота — 2,94 м, вес пустого самолета — 825 кг, максимальный взлетный вес — 1230 кг, максимальная скорость — 201 км/час, крейсерская — 173 км/час, взлетная дистанция (на высоту 15 м) — 236 м, посадочная дистанция (с высоты 15 м) — 327 м, время подъема на высоту 1000 м — 3 мин.

Сравнительно малый вес конструкции, мощный двигатель, простая, но эффективная механизация крыла, короткий разбег и пробег делают возможным использование для взлета и посадки площадок небольших размеров. Посадка производится как на колеса, так и на лыжи. Поэтому самолет несет службу круглый год.



«ПСЛ-104 Вильга-35»

Высокий потолок и большая скороподъемность позволяют применять самолет в горной местности. Он легко управляется. Большие вырезы окон кабины и низкое расположение двигателя обеспечивают летчику хороший обзор во всех направлениях.

Самолет может применяться в пассажирско-связном и транспортном вариантах, как санитарный и спортивный.

В пассажирско-связном варианте он предназначен для туристских полетов, а также перевозки грузов на расстояния до 700 км. Самолет вмещает трех пассажиров (кроме пилота) или груз весом в 300 кг. Сзади сиденья пассажиров — место для багажа.

В санитарном варианте самолет может перевозить двух больных на носилках и врача. Помимо носилок машина оборудована кислородной аппаратурой, аппаратурой для переливания крови, аптечкой и чемоданом врача (с подручным инструментом). Кабина имеет обогрев и вентиляцию. Большая дверь обеспечивает удобную установку и снятие носилок.

Особенно широко «Вильга» применяется в аэроклубах для обучения пилотов, буксировки планеров и сбрасывания парашютистов. Одновременно самолет может буксировать три планера.

Скорость подъема с одноместным планером равна 7,2 м/сек, с двухместным — 5,9 м/сек. Для набора высоты 1000 м с тремя планерами ему понадобится 10 минут, с двумя — 6 минут, с одним достаточно 4 минуты. За это же время он поднимает на такую высоту трех парашютистов.

«Вильга» может с успехом применяться в аэрофотосъемках, геофизических поисках, при тушении пожаров и в других специальных целях.

В ПОГОНЕ ЗА РАДИОМАЯКОМ

Под таким заголовком в журнале «Скшидлата Польска» опубликован отчет о XII первенстве Польской Народной Республики по маршрутным полетам на самолете ПЗЛ-101 «Гаврон».

Программа состояла из следующих упражнений: слета, полета по прямой, по дуге и кривой линии, ночного полета и так называемой «рулетки».

Содержание первого упражнения. Над городком Вшембуж с пятиминутным интервалом появляются самолеты. По команде с земли экипаж вскрывает один из двух запечатанных конвертов с полетным заданием (полет на равномерность по прямой и по дуге, выход на радиомаяк и прилет на аэродром в Михалкуве). Необходимые навигационные расчеты экипаж выполняет в воздухе на основании данных о погоде, сообщенных с исходного пункта трассы. На трассе 10 знаков и 5 пунктов контроля времени.

Отклонение по времени, выходящее за пределы 15—60 сек., влечет за собой штраф. Каждая секунда опоздания или преждевременного прилета на любой из пунктов контроля времени штрафуется одним очком.

В этом упражнении поощрялись быстрота и правильность навигационных расчетов, быстрота настройки на радиомаяк, выдерживание режима полета и ориентировка на местности.

Полеты по прямой, по дуге и кривой линии, обозначенные в регламенте буквами В, С и Е, являются классическими навигационными упражнениями. В них проверялись равномерность полета по намеченной трассе, умение в конце полета выходить на радиомаяк, обнаруживать выложенные знаки или опознавать объекты по фотоснимкам.

Выполняя задание под буквой В, экипажи производили перелет по ломаной трассе Остров—Велькопольски — Лешно с выходом на радиомаяк. Надо было обнаружить 9 знаков. Задание С включало перелет по ломаной трассе, дуге и радиомаяку. Экипаж должен был опознать 15 объектов и знаков. Задание Е (перелет по кривой линии из Лешно в Остров) обязывало опознать по фотоснимкам 10 объектов.

Ночной навигационный полет особенно понравился соревнующимся. Прокладывать курс самолета им помогал свет луны и звезды. На трассе из Острува до Лешно и обратно были расположены 5 световых знаков. Два из них зажигали по сигналу с самолета, подаваемому ракетой.

Последним разыгрывалось упражнение — навигационный полет по кругу или, как его метко назвали спортсмены, «рулетка». На круговой трассе было выложено 10 знаков и расположено 6 пунктов контроля времени. Упражнение завершалось попыткой посадки самолета с убранным газом с высоты 400 м.

В общем зачете победу одержал экипаж хозяев первенства: 38-летний магистр инженер С. Бабьяж (пилот) и 36-летний инструктор Островского аэроклуба С. Суйка (штурман).

На втором месте экипаж в составе Л. Мерло — летчика санитарной авиации и В. Каслицкого — работника проектного бюро. На третьем — инженеры Р. Пильх и А. Грабовский.

Ил-2



Как же был устроен штурмовик Ил-2, о котором идет речь на 24-й странице?

Экипаж и все жизненно важные агрегаты самолета: двигатель с оборудованием, радиаторы, бензо- и маслобаки, приборы размещались внутри бронекорпуса (носовая и средняя части фюзеляжа), изготовленного из специальной броневой стали толщиной 4, 5, 6 и 7 мм. За спиной летчика была установлена броневлита толщиной 12 мм, а перед стрелком — бронестенка. Передняя часть фонаря кабины летчика выполнялась из прозрачной брони, сверху и с боков фонарь был закрыт бронелистами. Такая бронезащита делала летящий самолет мало уязвимым для ружейно-пулеметного огня противника.

Ил-2 был вооружен двумя пушками и двумя пулеметами, размещенными в крыле, и одним крупнокалиберным пулеметом на задней подвижной установке. Он мог брать на борт 600 кг бомб и 4 или 8 реактивных снарядов.

Максимальный взлетный вес — 6360 кг; максимальная скорость — 410 км/час; практический потолок — 6 тыс. м; дальность полета — 765 км, длина разбега — 395 м, длина пробега — 535 м.

Капот обтекаемой формы — из двух частей: нижней несъемной с тремя откидными крышками и верхней из пятнадцати отдельных крышек, тоннеля, подводящего воздух к водяному радиатору, и легкосъемного обтекателя втулки винта.

Взлетно-посадочные устройства. Шасси — из двух ног, смонтированных на концах центроплана. В полете ноги шасси складываются назад и убираются в крыло. В убранном положении выступающая из крыла часть шасси закрывается обтекателем и только небольшая часть пневматиков выступает наружу. Уборку и выпуск шасси производят сжатым воздухом.

Костыль расположен на конце фюзеляжа, в полете не убирается и может быть застопорен в нейтральном положении.

Пулеметно-пушечное вооружение. Пушки устанавливают в консолях крыла между нервюрами № 7 и № 8 на двух съемных узлах, которые болтами крепятся к профилям крыла. Питание к пушкам подводят по жестким рукавам из снарядных ящиков, расположенных рядом с пушками.

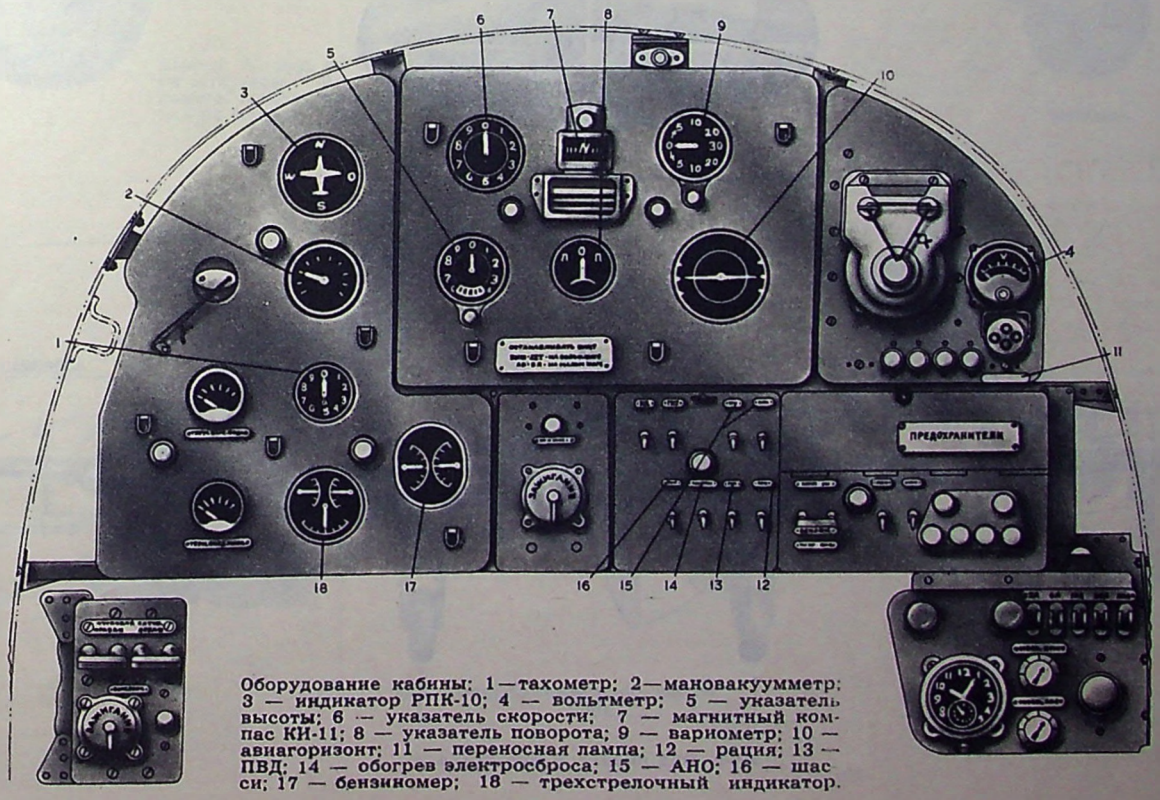
Пулеметы находятся также в консолях крыла, но между нервюрами № 6 и № 7. Каждый пулемет на трех узлах закреплен к элементам конструкции крыла. Рядом с пулеметом к стенке нервюры прикреплена патронная коробка.

Для обороны задней полусферы за кабиной летчика оборудована кабина стрелка с подвижной пулеметной установкой. Она обеспечивает возможность обстрела задней полусферы в секторах вверх до 45°, вниз 12° и в стороны до 35°.

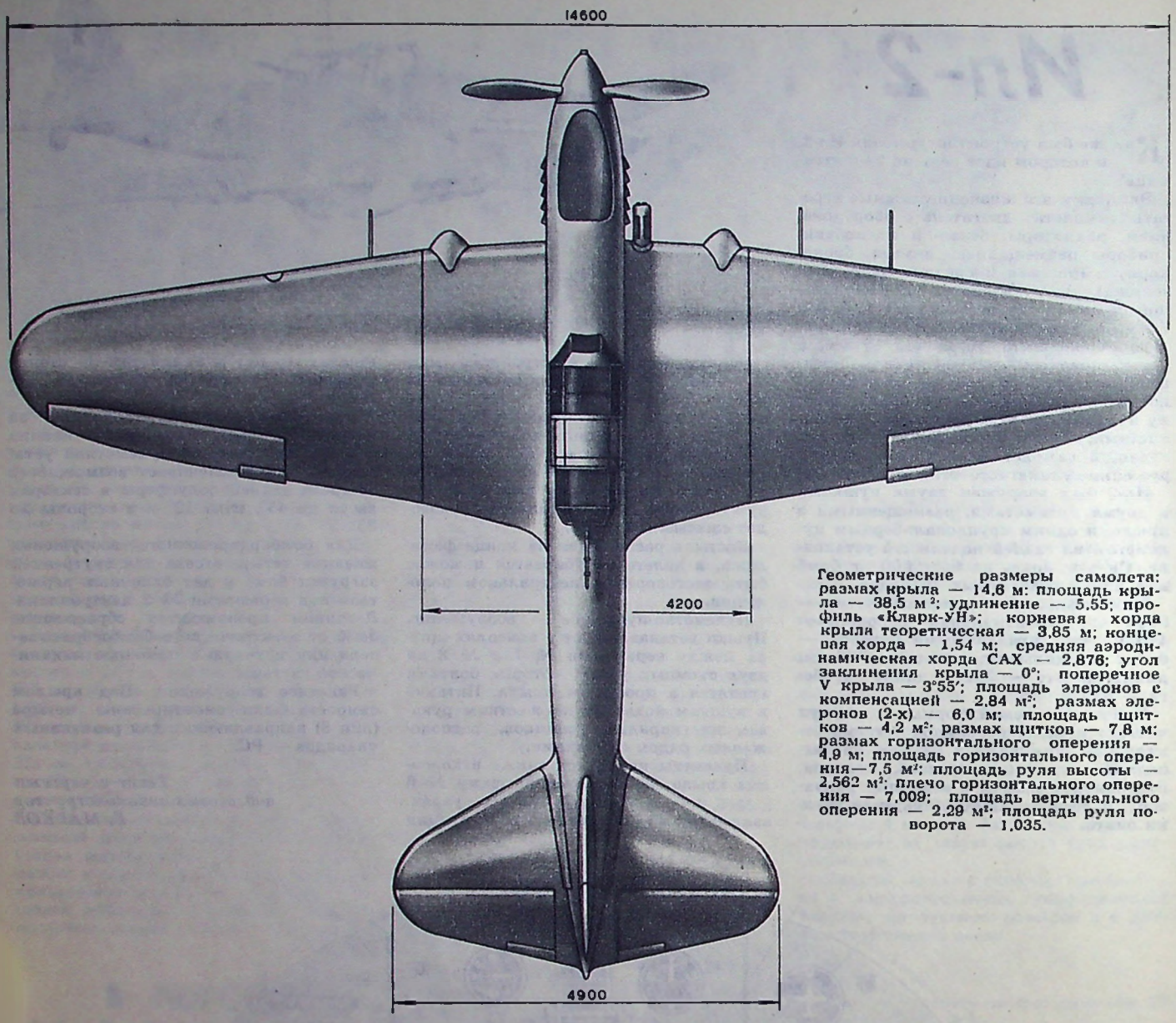
Для бомбардировочного вооружения имеются четыре отсека для внутренней загрузки бомб и два балочных держателя под нервюрами № 2 центроплана. Летчиком производится сбрасывание бомб от электрического бомбосбрасывателя или вручную с помощью механической системы.

Ракетное вооружение. Под крылом самолета были смонтированы четыре (или 8) направляющих для реактивных снарядов — РС.

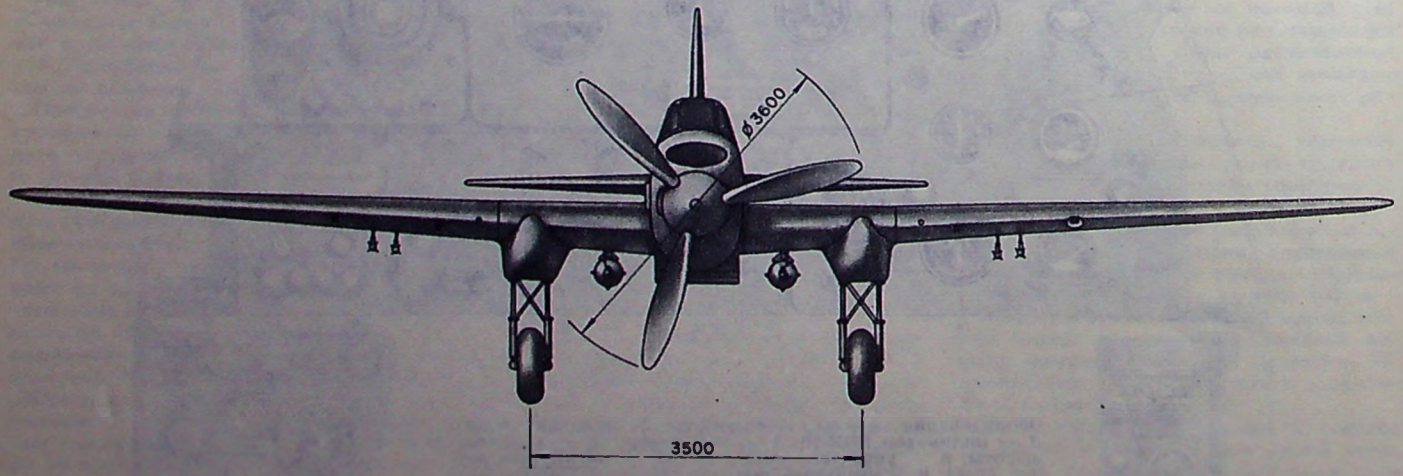
Текст и чертежи подготовил авиаконструктор
Г. МАРКОВ



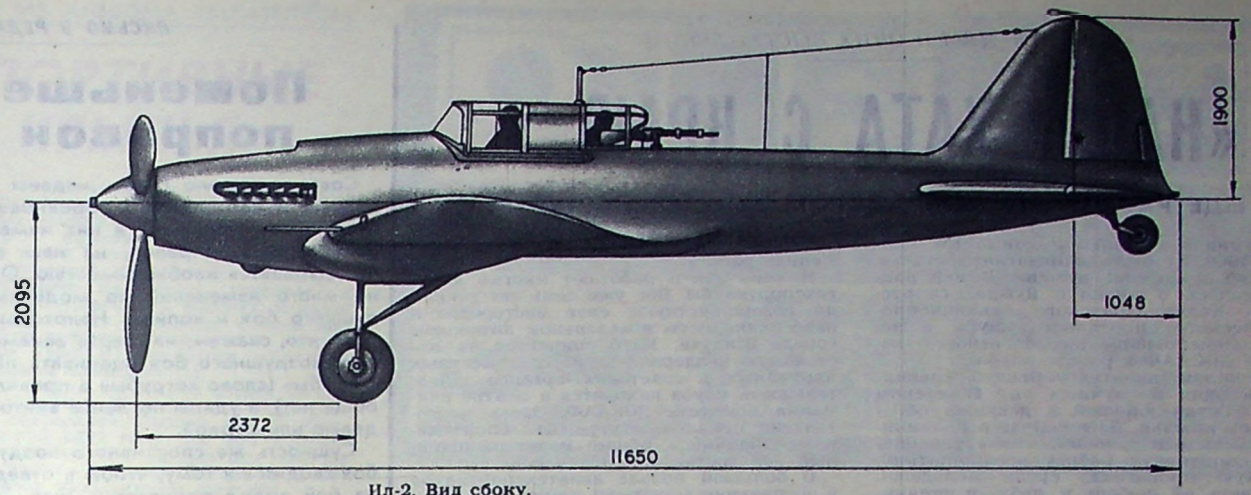
Оборудование кабины: 1 — тахометр; 2 — мановакуумметр; 3 — индикатор РПК-10; 4 — вольтметр; 5 — указатель высоты; 6 — указатель скорости; 7 — магнитный компас КИ-11; 8 — указатель поворота; 9 — вариометр; 10 — авиагоризонт; 11 — переносная лампа; 12 — рация; 13 — ПВД; 14 — обогрев электросброса; 15 — АНО; 16 — шасси; 17 — бензиномер; 18 — трехстрелочный индикатор.



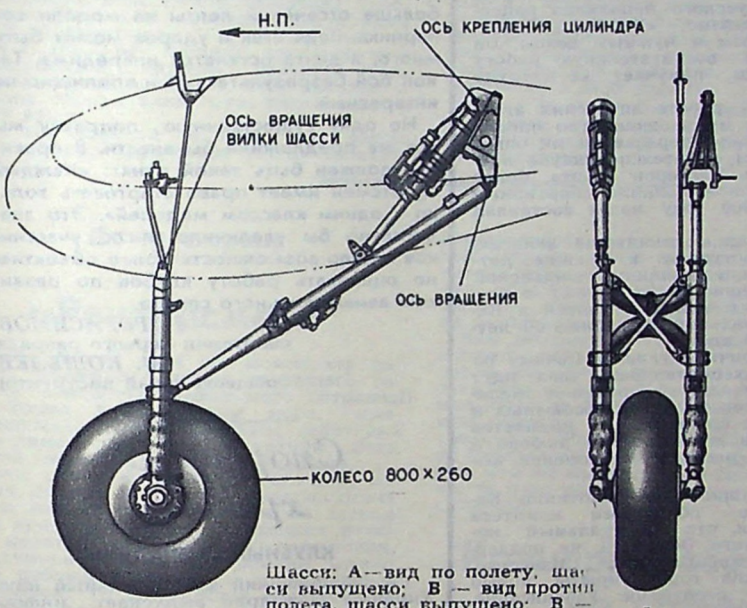
Геометрические размеры самолета: размах крыла — 14,6 м; площадь крыла — 38,5 м²; удлинение — 5,55; профиль «Кларк-УН»; корневая хорда крыла теоретическая — 3,85 м; концевая хорда — 1,54 м; средняя аэродинамическая хорда САХ — 2,876; угол заклинения крыла — 0°; поперечное V крыла — 3°55′; площадь элеронов с компенсацией — 2,84 м²; размах элеронов (2-х) — 6,0 м; площадь щитков — 4,2 м²; размах щитков — 7,8 м; размах горизонтального оперения — 4,9 м; площадь горизонтального оперения — 7,5 м²; площадь руля высоты — 2,562 м²; плечо горизонтального оперения — 7,009; площадь вертикального оперения — 2,29 м²; площадь руля поворота — 1,035.



Ил-2. Вид сверху и вид спереди.



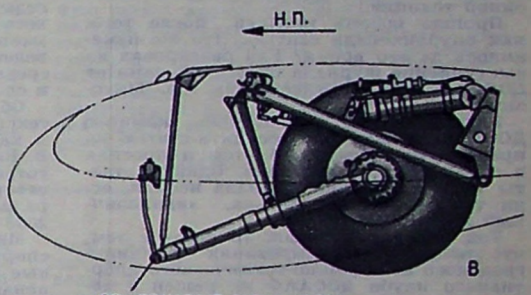
Ил-2. Вид сбоку.



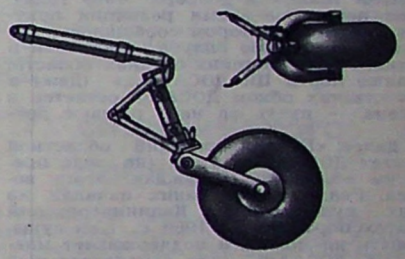
А

Б

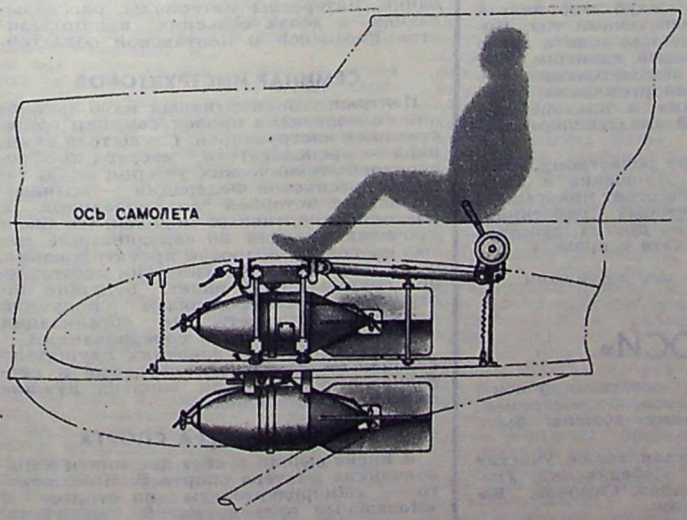
Шасси: А — вид по полету, шасси выпущено; Б — вид против полета, шасси выпущено; В — вид по полету, шасси убрано.

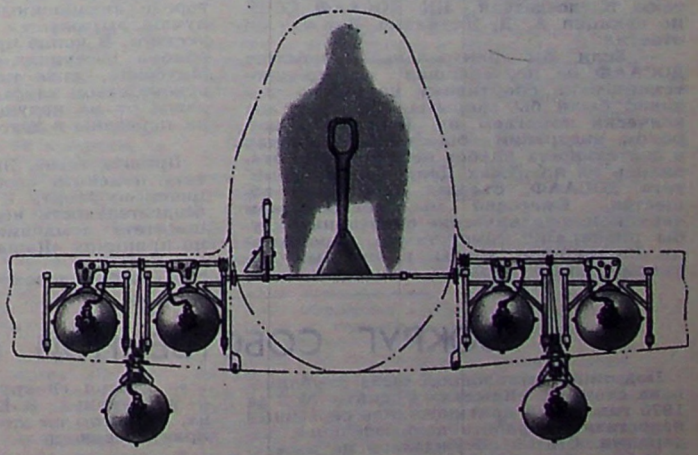


В



Костыль





Бомбардировочное вооружение

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«НАША ХАТА С КРАЮ...»

ЕЩЕ РАЗ О КАЛИНИНГРАДСКОМ АВИАТЕХСПОРТКЛУБЕ

В журнале «Крылья Родины» (№ 9 за 1969 г.) была напечатана статья «А клуб молодежи нужен». В ней рассказывалось о жизни и нуждах спортсменов Калининградского авиационно-технического спортивного клуба, о неправильном отношении областного комитета ДОСААФ к работе клуба.

В прошлом авиатехспортклуб славился как один из лучших в Советском Союзе. Сотни юношей и девушек обрели здесь крылья. Да и сейчас в Калининграде есть все условия, чтобы успешно вести спортивную работу, военно-патриотическую пропаганду среди молодежи, прививать ей любовь к небу, к авиационной технике.

Прошло восемь месяцев после того, как опубликовали статью. Что же изменилось за это время? Как реагировал на выступление журнала областной комитет ДОСААФ и его председатель тов. Миусский?

Казалось бы, областной комитет ДОСААФ должен был обсудить статью на президиуме, кстати, об этом и просила в своем письме редакция. Однако ответы на выступление журнала носили, если так можно выразиться, «единоличный характер».

Тов. Миусский писал: «В связи с тем, что вопрос финансирования Калининградского авиационно-технического спортивного клуба ДОСААФ не решен в местных органах, статья... будет обсуждена на президиуме областного комитета ДОСААФ только в декабре 1969 года». Через некоторое время редакция получила письмо, в котором сообщалось, что «вопрос о судьбе клуба поставлен в партийных и советских органах области, а также перед ЦК ДОСААФ...» (Даже в этих ответах обком ДОСААФ остается в стороне — пусть за него решают другие).

И далее: «Калининградский областной комитет ДОСААФ считает (но ведь президиум обкома не обсуждал этого вопроса. Ред.), что на таких началах, на каких существовал Калининградский авиатехспортклуб до 1969 г., ...он существовать не может, и поддерживает мнение ЦК ДОСААФ, что самодеятельный клуб и авиация — понятия несовместимые».

Так ли это? Мы обратились к заместителю председателя ЦК ДОСААФ СССР по авиации А. Д. Якименко. Вот что он ответил:

— Если бы Центральный комитет ДОСААФ не поддерживал авиационно-технические спортивные клубы, то они давно были бы закрыты. Наоборот, мы всячески помогаем им. Вопросы о широком внедрении общественных начал в деятельность клубов неоднократно ставились на пленумах Центрального комитета ДОСААФ, съездах оборонного общества. Ежегодно мы обеспечиваем авиационно-технические спортивные клубы планерами, самолетами, парашютами. Но требуем, чтобы в них был безукоризненный порядок, твердая дисциплина, организованность и хорошо налаженная работа.

Именно так и работают многие авиатехспортклубы. Вот уже семь лет успешно совершенствуют свое мастерство в небе планеристы в маленьком литовском городе Шилуте. Клуб опирается на постоянную поддержку и помощь местных партийных и советских органов. Деятельность клуба находится в центре внимания комитета ДОСААФ. Здесь подготовлено немалое количество спортсменов-разрядников, общий налет за прошлый год составляет 928 часов.

О большой пользе авиатехспортклуба в воспитании молодежи пишет нам председатель Алитусского исполкома райсовета тов. Григайтис: «Наш клуб занимается полезным и нужным делом. Он ведет большую воспитательную работу среди молодежи, приучает ее к труду и спорту».

Об успешной работе литовских авиатехспорткулбов мы неоднократно писали в нашем журнале, передавали их опыт. В Вильнюсском авиатехспортклубе подготовлено семь мастеров спорта, более ста планеристов выполнили спортивные разряды. В 1969 году налет составлял 2026 часов.

Многие юноши, окончившие авиатехспортклубы, поступают в военные летные училища или училища гражданской авиации, успешно несут службу в воздушнодесантных войсках, учатся в Калужской центральной объединенной летно-технической школе.

В чем же причина успеха? Почему во многих авиатехспортклубах дела идут хорошо? Ответ один — активное желание местных советских, профсоюзных и комсомольских организаций, комитетов ДОСААФ прививать молодежи любовь к небу, технике, растить спортсменов высокого класса.

И глубоко ошибаются работники Калининградского областного комитета ДОСААФ, думая, что Центральный комитет оборонного Общества не поддерживает авиатехспортклубы. Известно, что за последние годы открыты новые клубы в ряде республик: Узбекистане, Казахстане, Латвии.

А нежелание Калининградского областного комитета ДОСААФ иметь в своем городе авиационный клуб как нельзя лучше выражается действиями тов. Миусского. В конце прошлого года в адрес обкома поступили новые планеры. Тов. Миусский, даже не посоветовавшись с руководством клуба, спортсменами, отказался от их получения, и планеры были переданы в другой авиатехспортклуб.

Пришла весна. Пора областному комитету изменить свое отношение к авиационному спорту. И не стоит прикрывать бездеятельность некоторых работников комитета ссылками на других, действуя по принципу «Наша хата с краю...»

А клуб молодежи все же нужен...

«ВОКРУГ СОБСТВЕННОЙ ОСИ»

Под таким заголовком была опубликована статья в «Крыльях Родины» № 2 за 1970 год. В ней критиковались серьезные недостатки в работе авиамодельной федерации. Статья обсуждалась на заседании бюро федерации.

— Журнал, — сказал Ю. Сироткин, — неоднократно выступал с критическими статьями, в которых вскрывались причины, мешающие дальнейшему развитию авиамодельного спорта. Но ко всем выступлениям федерация оставалась равнодушной. В этом, в значительной мере, повинен ее председатель тов. Фортунатов.

— Статья «Вокруг собственной оси», — подчеркнул В. Еськов, — своевременна. Ответом на критику должны быть практические дела.

В обсуждении приняли также участие тт. Сухарев, Рывкин, Лебединский, Уколов, Резниченко, Назаров, Симонов, Васильченко и Фортунатов.

Бюро признало правильной критику, содержащуюся в статье «Вокруг собственной оси». Целесообразно, указывается в решении, укрепить руководство федерации. Разрабатываются меры, направленные на устранение недостатков.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Поменьше поправок

Совсем недавно были изданы новые правила авиамодельных соревнований, а сколько уже внесено в них изменений. Большинство поправок, на наш взгляд, не вызывается необходимостью. Особенно много изменений по моделям воздушного боя и копиям. Некоторые считают, что, скажем, на старте авиамодельного воздушного боя оценивать надо не «отрубы» (слово «отрубы» в правилах вообще нет), а удары по ленте винтом, моделью или кордой.

Сущность же спортивного воздушного боя сводится к тому, чтобы в отведенное на бой время произвести как можно больше отсечений ленты на модели соперника. Ведь атак и ударов может быть много, а лента останется невредима. Такой бой безрезультатный и зрелищно не интересный.

Но одну существенную поправку мы все же предложили бы внести. В правилах должен быть такой пункт: «Каждый спортсмен имеет право стартовать только с одним классом моделей». Это значительно бы увеличило число участников и дало возможность более объективно оценивать работу клубов по развитию авиамодельного спорта.

Б. ГЕРАСИМОВ.
спортсмен первого разряда,
М. КОШЕЛЕВ,
общественный инструктор

Псков

Спортивная хроника

КЛУБНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Республиканский авиамодельный клуб Украины регулярно выпускает информационный бюллетень. В нем обобщается опыт работы лучших спортсменов и кружков, публикуются итоги соревнований. Интересны материалы, рассказывающие о делах сельских авиамоделистов Ровенской и Полтавской областей.

СЕМИНАР ИНСТРУКТОРОВ

Центральный спортивный клуб авиационного моделизма провел семинар общественных инструкторов. Слушатели семинара — преподаватели, мастера профессионально-технических училищ из 38 городов Российской Федерации — познакомились с историей авиамоделизма, с классами спортивных моделей. Им были прочитаны лекции по аэродинамике малых скоростей, вопросам проектирования, конструирования и технологии изготовления авиамоделей и ракет. Будущие инструкторы авиамоделизма получили практические советы по организации кружка и подготовке к соревнованиям.

На практических занятиях слушатели строили модели ракет, кордовые и свободнолетающие. Вели занятия лучшие мастера авиамоделизма.

КНИГИ МАСТЕРА СПОРТА

В Киеве вышли в свет две книги харьковчанина мастера спорта В. Найдовского — «Микровертолеты на старте» и «Модельный пульсирующий воздушно-реактивный двигатель (ПуВРД)». В своих работах автор рассказывает о конструкциях моделей вертолетов, технологии изготовления ПуВРД. Читатели могут познакомиться с лучшими реактивными моделями, а также микровертолетами советских и зарубежных спортсменов.

ИЗ АЛЬБОМА ФИЛАТЕЛИСТА

СПОРТИВНЫЕ КРЫЛЬЯ



Когда на авиационных праздниках и спортивных соревнованиях мы наблюдаем высший пилотаж и одну из его фигур — мертвую петлю, то невольно перед нами возникает образ замечательного русского военного летчика Петра Николаевича Нестерова, впервые в мире выполнившего эту фигуру. В наши дни она по праву названа петлей Нестерова. Это событие запечатлено выпуском марки (1963 г.) из серии «Деятели отечественной авиации» (1).

Рядом — одна из марок серии «В помощь населению Поволжья, пострадавшему от неурожая». Вышла она в обращение еще в 1922 году. На ней изображен «ньюпор-4» (2). Интересно, что на самолете такого типа П. Нестеров и выполнил свою знаменитую фигуру.

Широкую известность приобрел учебно-тренировочный самолет конструкции Н. Н. Поликарпова У-2, названный в 1944 г. По-2. Эту машину, пробывшую в эксплуатации рекордно большой срок, вы видите на марке (3). По-2 показан в момент сбрасывания груза партизанам в тылу врага.

На выпущенной в 1937 году марке (4) в серии «Воздушная почта» запечатлен двухместный самолет спортивного типа Я-7, созданный конструктором А. С. Яковлевым. Он же был автором учебно-тренировочного самолета Ут-2, на котором в свое время установлено немало международных рекордов. Марка Ут-2 выпущена в 1938 году (5).

После Великой Отечественной войны коллектив, руководимый Генеральным конструктором А. С. Яковлевым, создал замечательный учебно-тренировочный самолет Як-18. Он прочно вошел в летную жизнь аэроклубов ДОСААФ. В дальнейшем спроектировано и построено несколько модификаций этой машины, ставшей «школьной партой» будущих летчиков. Марка (6) воспроизводит первые образцы Як-18, летящие в строю на авиационном параде. Выпущена эта миниатюра в 1951 году в «Авиаспортивной серии».

Коллекционер В. КОСТЕНКО

По ту сторону

«Рекордсмен»

Это событие, если его можно так назвать, произошло летом минувшего года на аэродроме небольшого островка Сент-Томас в Карибском море, принадлежащего США. Главным действующим лицом здесь был 23-летний Стив Саттон, канадец по происхождению.

Итак, с самого рассвета того дня, который, прежде всего запомнился самому герою нашего повествования, на летном поле среди множества спешащих пилотов, механиков, водителей автомашин, укладчиков время от времени можно было наблюдать человека с парашютом за спиной. То он садился в самолет и на несколько минут исчезал из поля зрения, то уже без парашюта опять оказывался на старте, покинув автомобиль, примчавший его сюда с места приземления, а затем, не медля ни секунды, садился в готовый к взлету скороподъемный самолет, и...

Так все повторялось снова и снова многие десятки раз. Аэродромный «конвейер» действовал с точностью часового механизма. Его движение обеспечивали 45 специалистов. Прыжки совершались поочередно с трех самолетов, в пользовании Саттона находилось 28 парашютов.

При такой бешеной спешке каждый кругооборот (старт—самолет—приземление—старт) занимал примерно 6—7 минут. И если принять во внимание, что все это представление продолжалось чуть ли не целые сутки, то, пожалуй, в известной степени можно поверить сообщению иностранной печати будто бы Стив Саттон совершил подряд 200 прыжков с парашютом. Нет дыма без огня. Пусть даже ради сенсации дана несколько завышенная цифра. Разве это меняет суть дела?

Недаром один из знатоков парашютного спорта заслуженный тренер СССР Павел Андреевич Сторчиенко, которого редакция попросила прокомментировать это сообщение, сказал: типичный американизм. Без сомнения подобную оценку дал бы всему происходившему в Сент-Томасе каждый наш спортсмен, для которого благородный парашютный спорт олицетворяет мужество, смелость, сильную волю.

Что общего между всем этим и потогонной системой прыгуна Стива? Ему нельзя отказать в выносливости. Но спрашивается, во имя чего, во имя какой цели он ценой перенапряжения, затратив прямо-таки нечеловеческие усилия, установил свой «рекорд»? Кстати сказать, подобные «достижения» ФАИ не регистрируются.

Нам неизвестны организаторы парашютного спектакля на островном аэродроме. Но можно безошибочно утверждать, что за спиной Стива стояли черствые люди от бизнеса. Создав бум, громкую рекламу, они погрели руки на его «рекорде». Жив ли Саттон, не стал ли он инвалидом? Это мало интересует дельцов. Что же касается расходов на прыжки, то надо полагать, что они окупились сторицей.

Концерн работает на войну

Как сообщила печать, в США скончался Элин Хейнес Локхид, известный американский авиаконструктор и владелец крупной авиапромышленной компании «Локхид Эркрафт Компани». Эту компанию он основал в 1916 году в Калифорнии. Вначале принадлежавшие ей заводы производили самолеты для высшего пилотажа, а позднее стали выпускать машины «Локхид Вега», считавшиеся, в свое время, наиболее быстроходными. На одном из таких самолетов летчик У. Пост совершил кругосветный перелет. На другом самолете такой же марки Чарльз Линдберг осуществил перелет из Китая в Гренландию.

Незадолго до второй мировой войны «Локхид» поглотила многие мелкие авиационные фирмы и занялась серийным производством военных самолетов-истребителей и разведчиков («Локхид Р-38» и др.).

В 1957 году концерном «Локхид» выпущены турбо-винтовой самолет «Электра» и серия четырехмоторных «Констилешн» и «Суперконстилешн», предназначенных для межконтинентального сообщения. Концерн поставляет транспортной военной авиации четырехмоторные «Геркулесы», «С-141 старфайтеры». С 1968 года начат выпуск самолетов-гигантов «С-5-гелакси».

Выпускаемый фирмой самолет «Ф-104 старфайтер» стяжал печальную известность в Люфтваффе (ФРГ). На нем из-за несовершенства его конструкции потерпели аварию десятки западно-германских летчиков. Другой самолет компании «Локхид», пресловутый «У-2» приобрел не менее дурную славу. На нем, как известно, был совершен беспрецедентный по своей наглости полет, со шпионской целью в Советский Союз. Чем он закончился — хорошо известно.

Для нужд морского ведомства предприятия «Локхид» выпускают ракеты типа «Поларис» и «Посейдон» с ядерными головками. Концерн продолжает работать на войну и после смерти его владельца.

У сицилийского побережья

В некоторых районах Европы, там, где американским воякам развязаны руки, они чувствуют себя как дома. Их военные корабли разгуливают по чужим морям, а самолеты — в воздушном пространстве стран, «свободу» которых якобы оберегают заокеанские пришельцы.

Как сообщает иностранная печать, большую тревогу в Италии вызвало известие о катастрофе в 60 милях от острова Устика, у сицилийского побережья, американского самолета-ракетоносца «Корсар». Вылетел он с авианосца «Саратога», (VI американский флот), находящегося в Средиземном море.

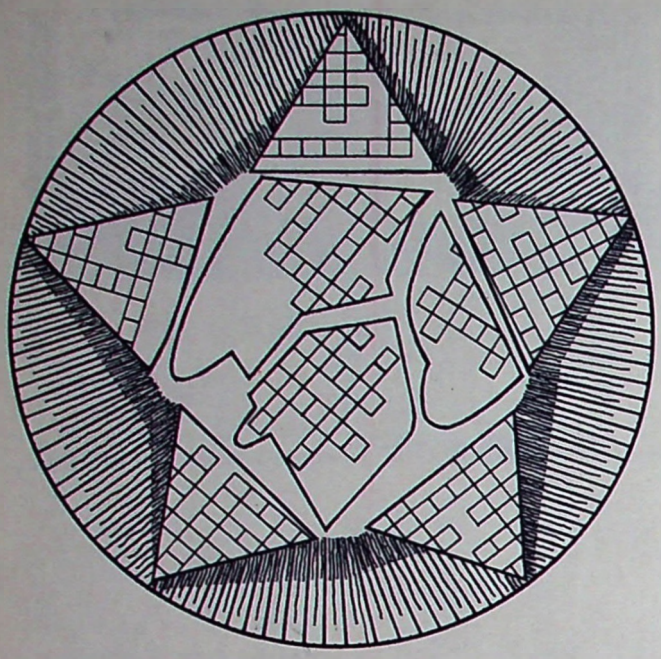
Опасения итальянцев были вызваны широко распространившимся слухом о том, что «Корсар» затонул в море, имея на борту атомные заряды.

Обоснованность этого слуха косвенно подтвердил такой факт. Американский штаб вооруженных сил в Средиземном море запретил участвовать в поисках затонувшего самолета итальянским спасательным экспедициям. Район катастрофы был объявлен запретной зоной.

Вместе с тем американское командование категорически отказалось подтвердить или опровергнуть данные относительно затонувшего «Корсара». Запретив итальянцам его розыск, командование не приняло никаких мер к розыску погибшего самолета. В этом смогли убедиться корреспонденты итальянской прессы и радио, предпринявшие несколько продолжительных полетов над местом, где упал «Корсар», и не обнаружившие там никаких следов работ спасательных отрядов.

Все это, естественно, усилило тревогу итальянцев и навело их на весьма грустные размышления. Ведь в прошлом уже известны аналогичные печальные случаи, имевшие место в Паломаресе (Испания) и у берегов Гренландии.

НАШИ ПРОСЛАВЛЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ



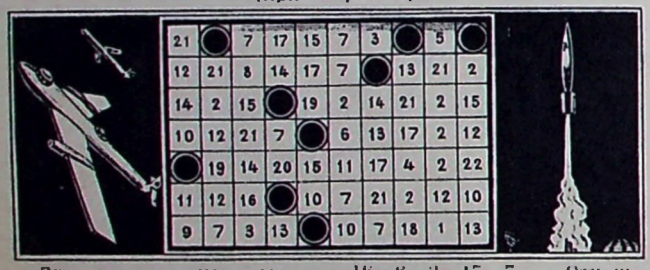
Перерисуйте эту звезду и из восьми ее частей сложите силуэт самолета так, чтобы получился кроссворд. Впишите в него 26 фамилий летчиков — дважды Героев Советского Союза.

Составил В. ШЕСТАКОВ

Архангельск.

ВЕЩИЕ СЛОВА УЧЕНОГО

(Криптограмма)



21		7	17	15	7	3		5	
12	21	8	14	17	7		13	21	2
14	2	15		19	2	14	21	2	15
10	12	21	7		6	13	17	2	12
	19	14	20	15	11	17	4	2	22
11	12	16		10	7	21	2	12	10
9	7	3	13		10	7	18	1	13

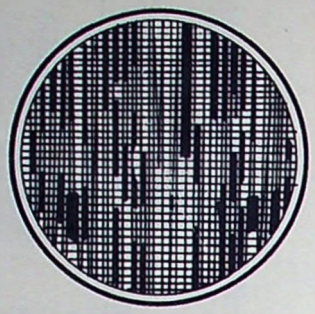
Здесь заключено высказывание К. Э. Циолковского. Расшифруйте его с помощью следующих ключевых слов:

I. 1—2—3—4—5 — Планета. II. 6—7—8—9 — Часть ударника затвора винтовки. III. 10—11—12—13—14—15 — Планета. IV. 11—4—16—6—2—17—7 — Отношение количества отраженной телом лучистой энергии к количеству энергии, падающей на тело. V. 18—19—20—12—2—14 — Планета. VI. 11—21—12—7—22—20—14 — Летательный аппарат.

Составил В. МАХОВ

Воронеж.

ПРАВИЛО ИСТРЕБИТЕЛЯ



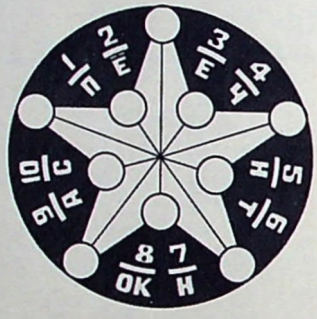
В этом круге — пять слов, выражающих одно из боевых правил советских летчиков-истребителей.

Прочтите заключенный здесь текст.

Составил С. КОВАЛЕНКО

Брянская область, Почеп.

ЦИФРОВАЯ ЗАДАЧА



Расставьте буквенно-числовые дроби в кружки так, чтобы в каждых трех, составляющих треугольник, сумма чисел была равна 14. Если вы это сделаете правильно, то букву за буквой прочтете в кружках фамилию известного советского летчика-истребителя и планериста.

Составил К. СЕРГЕЕВ

ПЕРЕСТАВИВ БУКВЫ:

превратите название государства в Азии в имя героя древнегреческой мифологии.

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 3)

РАКЕТОСТРОЕНИЕ

1. Герасимов. 2. Артемьев. 3. Меркулов. 4. Благонравов. 5. Перельман. 6. Клейменов. 7. Филиппов. 8. Кондратюк. 9. Воловский. 10. Кибальчич. 11. Поморцев. 12. Жуковский. 13. Демидов. 14. Ветчинкин. 15. Внуков. 16. Циолковский. 17. Петрович. 18. Федоров. 19. Шильдер. 20. Цандер. 21. Гишвенд.

В выделенных клетках по вертикали сверху вниз читаем: «Сергей Павлович Королев». На силуэте ракеты цифры в числителе указывают порядковые номера букв — в фамилиях ученых, а цифры в знаменателе — порядковые номера фамилий ученых в викторине.

Текст «Нам нет преград».

МАЛЕНЬКИЕ ЗАДАЧИ

1. Плот — пилот. 2. Карета — ракета.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 5 1970

В. Рябов. Свет великой победы 2

С. Руденко. Конец фашистского рейха 5

П. Пляченко. В последний месяц войны 8

Е. Садовский. Четверть века спустя 10

Н. Семенкевич. Этих дней не смолкнет слава . . 11

Е. Горбатюк. Наследники . 12

М. Львов. «Мое место — Берлин» 14

Готовность номер один . 16

С. Анохин. Первый орден . 17

С. Игнатьев. Учатся отваге у героев 18

Призы журнала «Крылья Родины» 19

Парашютные соревнования 19

И. Нестеренко. Воздушные трассы. 1970 20

В. Павличенко. Кусочек синего неба 21

Р. Силин. Готов ли ты к службе в армии? . . . 22

Н. Васильев. Ленинскому юбилею посвящается . 23

Я. Чернявский. «Большой полет» 23

Е. Платонов. Крылья победы 24

А. Дунаев. Точный замер — главное 26

В. Королев. Обязательства выполнили 27

А. Коваль. Земные заботы планериста 28

Воздушный винт «ВВ-69» . 29

Г. Малиновский. Авиамодельный кружок в лагере 30

В. Гаврилин. Быть совхозным и колхозным клубам 31

К. Бошаев. Инструкторов надо учить 31

А. Балашков. Парашютный городок в станице . . 31

М. Семенов. Идет воздушный бой 32

У наших друзей 34

Г. Марков. Ил-2 35

«Наша хата с краю...» . . 38

Б. Герасимов, М. Кошелев. Поменьше поправок . . 38

Спортивная хроника . . . 38

Из альбома филателиста . 39

По ту сторону 39

На 1-й — 4-й стр. обложки: Рис. В. Викторова.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский. Корректор М. Ромашова

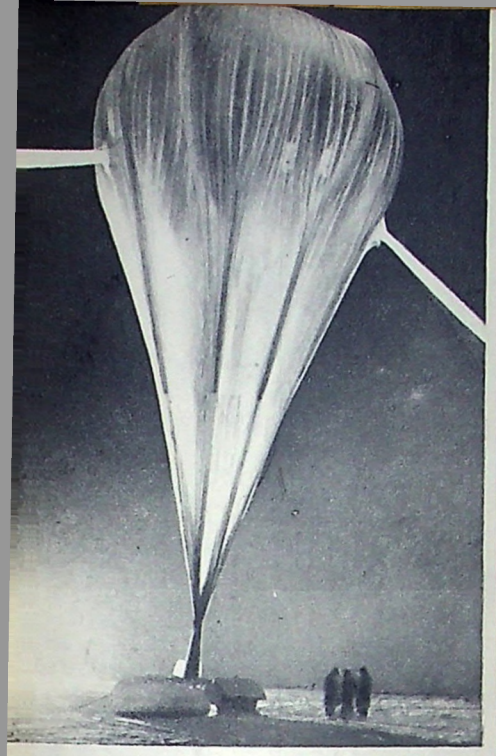
Издательство ДОСААФ.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35

Сдано в производство 22.III.70 г. Подписано в печать 14.IV.70 г. 60×90¹/₈. 2³/₄ б. л. 5,5 п. л. Г-77572 Тир. 70 000 экз. Зак 109 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.



5 февраля начался новый совместный советско-французский эксперимент по изучению космического пространства и магнитного поля Земли при помощи аэростатов и широкой сети пунктов наземных наблюдений. В нем участвуют ученые Института физики Земли Академии наук СССР, Института земного магнетизма, ионосферы и распространения радиоволн Академии наук СССР, Полярного геофизического института, Ленинградского и Горьковского университетов и их коллеги из Национального центра космических исследований Франции, а также центра по исследованию космических излучений при Тулузском университете, Национального центра исследований телекоммуникаций, Парижского института физики Земли и Астрофизического института в Париже.

Эксперимент ставится одновременно в советском северном поселке близ Карпогор (Архангельской области) и на французском острове потухших вулканов Кергелен (Индийский океан). В этих пунктах сходятся концы одной и той же силовой линии магнитного поля. Располагая уникальной парой сопряженных точек, соединенных невидимым электромагнитным мостом, ученые смогут судить о том, как меняется радиационная обстановка в околоземном космическом пространстве. Умение предсказывать «космическую погоду» окажется полезным для предотвращения аварий космических кораблей, а также для обеспечения более надежной радиосвязи и навигации.

В ходе эксперимента планируется запустить на высоты 35—40 километров 27 французских и 10 советских аэростатов грузоподъемностью от ста килограммов до трех тонн.

На снимке: советский высотный аэростат перед стартом.

Фото С. Губского (ТАСС).



Петрозаводск. В районных центрах и на предприятиях Карелии активно проходят первые старты V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта. Соревнуются стрелки, радисты, мотоциклисты. Многие юноши и девушки успешно овладевают парашютным спортом.

На снимке: активисты Петрозаводского авиаспортклуба комсомольцы Евгений Ларченко, ученик 10 класса Александр Харитонов, техник-архитектор Зинаида Крайнева, работница городской больницы Вера Данилова и крановщица Онежского тракторного завода Татьяна Васильева.

Фото С. Майстермана (ТАСС).



Два года назад в Шереметьевском аэропорту Гражданского воздушного флота был создан парашютный кружок. Руководит им опытный парашютист, мастер спорта Н. Поляков, на счету которого более 1500 прыжков. Многие спортсмены уже выполнили нормативы второго разряда. Среди них техники С. Красин, М. Зиганоров, В. Васильев, медицинские сестры Т. Козлова, Г. Киндеева.

На снимке (слева направо): В. Васильев и М. Зиганоров после очередного тренировочного прыжка.

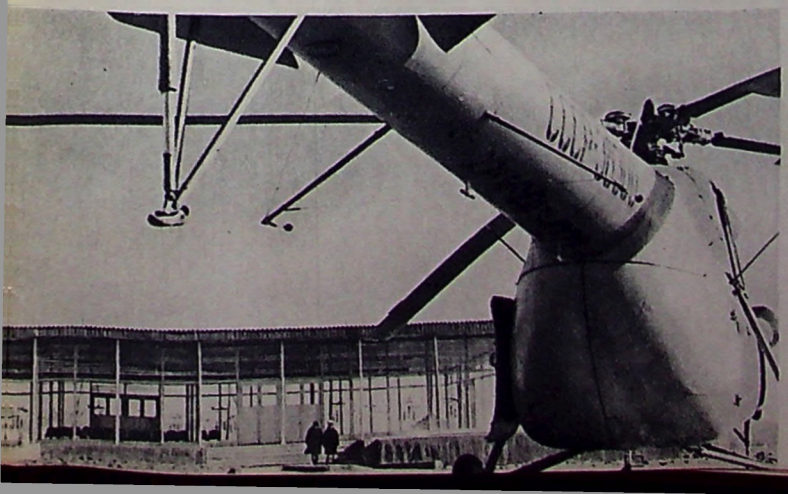
Фото В. Васиной

Наш Фото-Экран

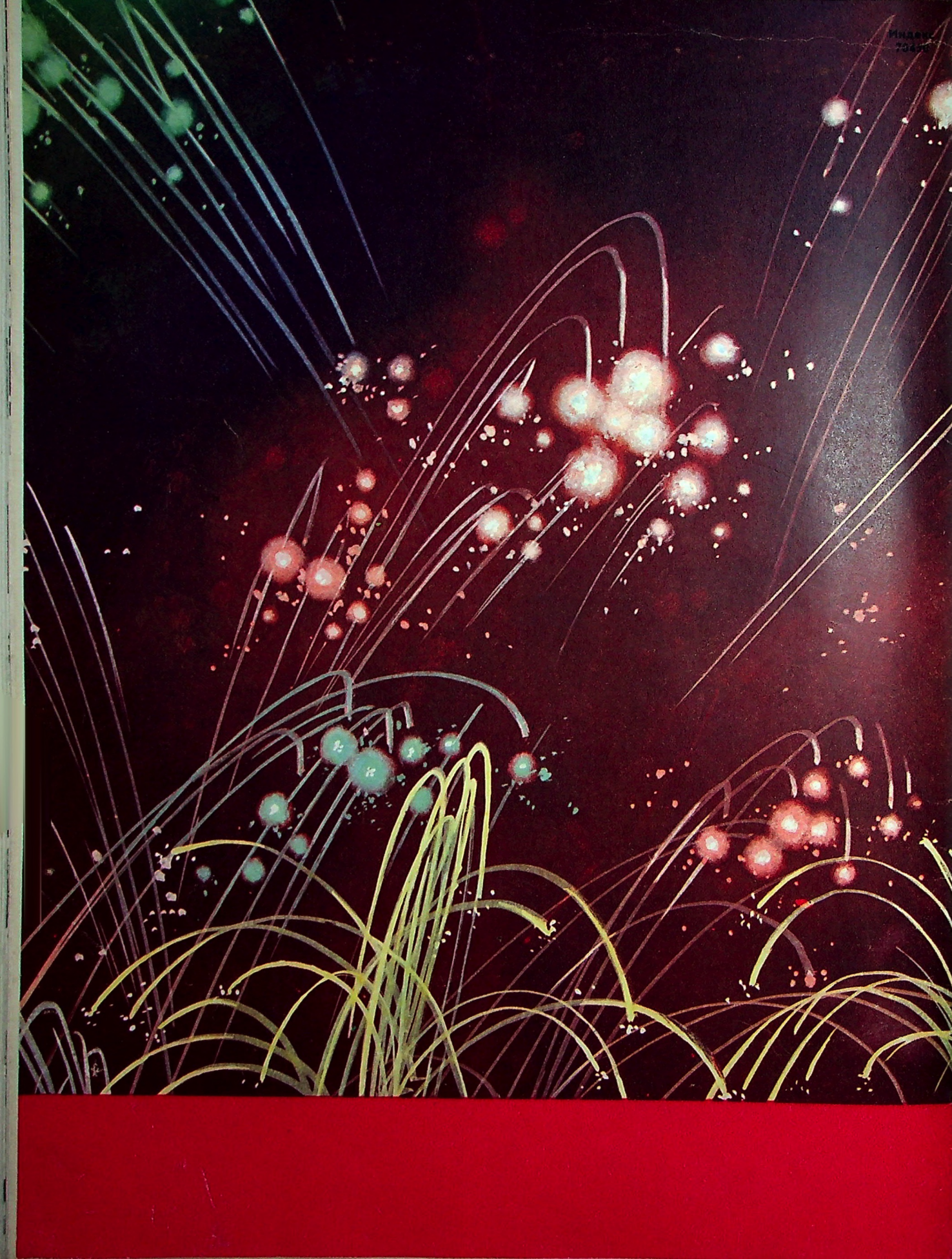
Киргизская ССР. В поселке Чолпон-Ата (Иссык-Кульский район) построено новое современное здание аэровокзала. Его вы видите на снимке фотокорреспондента ТАСС А. Клейменова.

Таджикистан. Гражданские летчики — надежные помощники тружеников полей республики. Самолет, который вы видите на снимке, подкармливает хлеба на полях колхоза «Коммунизм» Дангаринского района.

Фото Н. Мирзоева (ТАСС).









ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ИЮНЬ 6 1970



На стартах юбилейной...





Чтобы выйти на старты V юбилейной Спартакиады в лучшей спортивной форме, тренируются авиамоделисты, летчики, парашютисты, планеристы.

Авиамоделисты спортивно-технического клуба фабрики «Красный текстильщик» — лучшие среди конструкторов малой авиации первичных организаций ДОСААФ Серпухова. На городских соревнованиях они постоянно занимают призовые места. На снимке вверху (слева направо): перворазрядники комсомольцы слесарь-инструментальщик Александр Лапшинов и шлифовщик Владимир Мызников, капитан команды мастер спорта Евгений Дибров, спортсмен 2-го разряда трубопроводчик Владимир Барсуков и токарь Николай Кузьминов, начинающий авиамоделист.

Инструктор-летчик Ростовского аэроклуба перворазрядник комсомолец Станислав Игнатенко (в центре слева) — участник предстоящих соревнований по вертолетному спорту. Ростовский спортсмен-авиамоделист кандидат в мастера спорта Владимир Вереев (в центре справа) будет выступать с моделью воздушного боя.

Мастер спорта Юрий Соколов (внизу слева), старший тренер команды авиамоделистов Москвы, готовит к стартам Всесоюзной спартакиады модель-копию самолета Ил-18.

На тренировке со скоростной моделью самолета мастер спорта Иван Токарев (справа внизу) — тренер сборной команды Грузии по кордовым моделям.

Фото Б. Антонова и Б. Вдовенко





РОДНОЙ АРМИИ — ДОСТОЙНОЕ ПОПОЛНЕНИЕ

В крупнейших войсковых маневрах «Двина», явившихся боевым рапортом советских воинов партии, правительству, народу, участвовало много летчиков и парашютистов-десантников, начинавших свой путь в небо, готовившихся к военной службе на учебных аэродромах ДОСААФ. Наше патриотическое Общество гордится тем, что его воспитанники достойно выполняют свой воинский долг, мастерски владеют новейшей боевой техникой, показывают отличную специальную, огневую и тактическую выучку. Вместе с тем, все организации, комитеты, клубы ДОСААФ еще глубже сознают свою ответственность за подготовку для Вооруженных Сил достойного пополнения.

Пути наилучшего решения этой большой и ответственной задачи были предметом обсуждения V пленума Центрального комитета ДОСААФ. Руководствуясь тем, что к молодежи, вступающей под знамена армии, авиации и флота, ныне предъявляются более высокие требования, пленум указал, что комитеты и учебные организации Общества призваны настойчиво, изо дня в день повышать качество подготовки специалистов для Вооруженных Сил.

На пленуме отмечалось, что, выполняя требования ЦК КПСС и Советского правительства, изложенные в постановлении от 7 мая 1966 года, комитеты и организации ДОСААФ заметно усилили свою деятельность по приобщению трудящихся, особенно молодежи, к современной «азбуке военного дела». В центре их внимания стали вопросы подготовки достойного пополнения для Советской Армии.

При активном участии ДОСААФ в стране созданы сотни учебных пунктов, на которых молодежь получает начальную военную подготовку. В учебных организациях оборонного Общества тысячи юношей призывного возраста приобретают военно-технические специальности.

Славной традицией оборонного Общества является подготовка пополнения для Советских Военно-Воздушных Сил и Воздушнодесантных войск. Тысячи известных нашему народу военных летчиков — героев Великой Отечественной войны, многие космонавты получили путевку в небо в аэроклубах и авиаспортклубах ДОСААФ. И сейчас среди курсантов высших военных авиационных училищ летчиков и штурманов немало воспитанников Общества.

Многие первичные организации и авиаспортклубы ДОСААФ активно участвуют в подготовке полноценного пополнения для частей Воздушнодесантных войск. На учебном пункте Куйбышевского завода имени Масленникова успешно обучают призывников основам военного дела и парашютно-десантной службы. Парашютную подготовку юноши проходят в Куйбышевском аэроклубе ДОСААФ, здесь же совершают прыжки. Командование части, где служат вчерашние рабочие завода, отмечает, что начальная подготовка, полученная призывниками, помогает им быстрее и лучше овладевать высотами военного дела. Спортсменов-парашютистов дают Советской Армии и другие авиационные клубы.

В дни подготовки к ленинскому юбилею в авиационных учебных организациях широко развернулось социалистическое соревнование в честь знаменательной даты. Оно сыграло важную роль в повышении качества подготовки летчиков, планеристов, парашютистов, внедрении передовых методов обслуживания и ремонта авиационной техники. Передовики юбилейного социалистического соревнования — авиационные учебные организации, где начальниками товарищи В. Хальзов, А. Захаров, П. Глазунов, П. Радзевич, добившиеся наилучших результатов в выполнении планов учебно-летной и авиационно-спортивной подготовки, награждены переходящими Красными Знаменами Центрального комитета ДОСААФ и ЦК профсоюза авиаработников.

Пятый пленум ЦК ДОСААФ отметил, что ныне наше добровольное оборонное Общество выросло в такую общественную организацию, которая может успешно решать ответственные, государственной важности задачи, вытекающие из требований Закона о всеобщей воинской обязанности. Однако в подготовке специалистов для армии, авиации и флота еще немало недостатков. Некоторые комитеты и начальники учебных организаций ДОСААФ, в том числе и авиационных, не ведут должной борьбы за дальнейшее повышение качества обучения. В результате призывники приходят на службу, не получив глубоких знаний и навыков обслуживания техники.

Пленум призвал всемерно улучшать качество подготовки специалистов для Вооруженных Сил, сосредоточить усилия на том, чтобы каждый призывник за время обучения приобрел прочные знания в объеме программы и твердые практические навыки по специальности.

Важным подспорьем в решении этой задачи служат военно-технические виды спорта. Комитеты и учебные организации ДОСААФ обязаны систематически проводить с призывниками соревнования по профилю обучения и по нормативам комплекса «Готов к защите Родины».

Возможно больше призывной и допризывной молодежи следует привлечь к участию в V Всесоюзной спартакиаде по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Сейчас, в июне — наиболее массовые старты спартакиады в районах, городах, областях, краях. Именно на них проверяется размах спортивной работы и уровень мастерства спортсменов, выявляются новые тысячи разрядников по военно-техническим видам спорта, в том числе и авиационным.

Обучение и физическая закалка будущих воинов должны базироваться на их военно-патриотическом воспитании. «Партийно-политическая работа с личным составом, его идейная закалка, — говорил Л. И. Брежнев, выступая на приеме выпускников военных академий в июле 1967 года,— всегда были и остаются мощным оружием нашей армии. Сила этого оружия проверена в огне сражений. Оно и теперь страшит наших врагов».

V пленум ЦК ДОСААФ потребовал от комитетов Общества настойчиво улучшать идейно-политическую работу в учебных организациях и клубах, постоянно направлять ее на воспитание будущих воинов в духе ленинских заветов о защите социалистического Отечества, советского патриотизма, дружбы народов и пролетарского интернационализма, классовой ненависти к империализму, в духе высокой бдительности и личной ответственности за подготовку к предстоящей службе в Вооруженных Силах СССР.

Пленум подчеркнул, что многие учебные организации и клубы ДОСААФ, в том числе и авиационные, по-прежнему далеки от первичных организаций Общества, не помогают им в налаживании оборонно-массовой работы среди трудящихся. Необходимо в ближайшее время устранить этот недостаток.

В каждой учебной авиационной организации ДОСААФ, с учетом ее задач и особенностей, необходимо широко и детально обсудить решения V пленума ЦК ДОСААФ, наметить и провести в жизнь конкретные меры по их выполнению. Главная цель этих мер — дальнейшее повышение качества обучения авиационных спортсменов, усиление их воинского воспитания.

Дело чести каждого работника и активиста ДОСААФ — приложить все силы, знания, энергию для успешного решения возложенной на наше Общество задачи — готовить для Вооруженных Сил достойное пополнение.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

ИЮНЬ • 6 • 1970



«Даю нолы!»

Фото Э. Гладкова

Свидание с небом

Роман ПРИГОЖИН

Радостью свершения охвачен,
Просишь разрешения на взлет.
Я желаю, чтобы был удачен
Твой самостоятельный полет.
Пусть мечта, что стала светлой былью,
Будет радостной твоей судьбой,
И тебе подаренные крылья
Завладеют навсегда тобой.
А когда вернешься из полета,
Примешь это словно похвалу:
Подойдет инструктор к самолету,
Бережно погладит по крылу...
...Пусть теперь привычно мерить дали,
Под крылом оставив облака.
И лежит спокойно на штурвале
По-хозяйски твердая рука.
Уходя на новые задания,
Ты припоминаешь в вышине
С небом первое свое свидание.
Первый разговор наедине.

Харьковская область, Богодухов.

Крылья

Сергей БАРЕНЦ

Как вырастают крылья,
Что нас влекут в полет?
Их молодым и сильным
Наша страна дает.
Их обретает зрелость
На огневых ветрах.
С ними в союзе — смелость,
С ними в разладе — страх.
Крылья не сломит буря.
Синей грозы клинки:
Мужество — их нервюра,
Стрингеры их крепки.
Ими наш мир возвышен
К свету гудящих зон.
С ними яснее слышен
Неба зовущий звон.
Взлеты приносят радость.
Зоркости учат нас.
В небе — твоя крылатость,
Мудрость высоких трасс.
Все, что дано природе,
Есть и в людской судьбе:
Крылья растут в работе,
Крылья растут в полете,
Крылья растут в борьбе!

СЪЕЗД МОЛОДЫХ ЛЕНИНЦЕВ

На днях в столице нашей Родины Москве закончил работу очередной XVI съезд ВЛКСМ — съезд молодых строителей коммунизма. Он прошел под знаком осуществления указаний Коммунистической партии о том, что решение стоящих перед нашей страной задач требует поднять еще выше роль Ленинского комсомола как массовой, самодеятельной, общественно-политической организации, резерва партии, ее ближайшего помощника в коммунистическом воспитании подрастающего поколения и в строительстве нового общества.

Вечно бурлящий революционным энтузиазмом, задором новаторства, беззаветной энергией юности, союз молодых ленинцев под знаменем партии неустанно трудится на самых боевых участках коммунистического созидания. Шесть орденов на знамени комсомола — высокая оценка, данная партией, правительством, всем нашим народом замечательным боевым и трудовым подвигам передового отряда советской молодежи.

Делегаты съезда — это строители и монтажники Всесоюзных ударных комсомольских строек, передовые рабочие заводов, фабрик, шахт и промыслов, лучшие механизаторы, полеводы и животноводы совхозов и колхозов, молодые ученые, инженеры, работники культуры, студенты. Среди делегатов немало людей в военной форме — солдат, матросов, офицеров Советских Вооруженных Сил. И это естественно. Неразрывные узы связывают Ленинский союз молодежи с нашей Армией, Авиацией и Флотом. Забота об укреплении оборонной мощи страны социализма, воспитание в каждом молодом человеке постоянной готовности с оружием в руках встать на защиту Родины — пронизывают деятельность комсомола на всем протяжении его славной истории.

Молодежь составляет основную массу личного состава Вооруженных Сил. Тысячи комсомольцев стоят сегодня на посту, охраняя мирный созидательный труд советского народа. Каждый час их боевой вахты наполнен мужеством и отвагой, готовностью в любую минуту до конца выполнить свой священный воинский долг.

Делегат съезда Игорь Куринный рассказал об одном из многих подвигов сегодняшнего дня, подвиге воина-комсомольца Леонида Панчишкина.

Осенней ночью Леонид заступил на боевой пост. Выстрелами бандита он был тяжело ранен. Две пули прошли рядом с сердцем и комсомольским билетом. С трудом он дополз до телефона и позвонил начальнику караула. Часовой оставался на посту. Было очень трудно. Он боялся одного — потерять сознание, оставить пост без охраны. Показались люди. Окликнул: «Стой! Кто идет?» Услышал ответ: «Дежурный по караулам». Еще несколько секунд, которые тянулись мучительно долго, напряженно всматривался в ночную темь. «Свои!» Когда дежурный подошел к посту, Леонид лишился сознания.

Рос Леонид в семье военного летчика. Слушал рассказы отца о воздушных боях, об отважных товарищах, приводивших самолеты на свой аэродром «на честном слове и на одном крыле». Сын учился мужеству у отца, бывалого и отважного воина.

«Чуткий и отзывчивый, честный и трудолюбивый, пользующийся заслуженным авторитетом у командиров и товарищей по службе, активно участвующий в общественной работе», — так характеризуют рядового Леонида Панчишкина командир и комсомольская организация. Эти качества помогли Леониду с честью выдержать суровый жизненный экзамен на верность присяге. За мужество и самоотверженность, проявленные при охране и обороне важного объекта, рядовой Леонид Панчишкин награжден орденом Красной Звезды.

О выполнении ленинских заветов о защите Отечества, воспитании пламенного патриотизма советской молодежи, верности воинскому долгу шел взволнованный обстоятельный разговор и на пленарном заседании съезда и в период работы десяти секций, среди которых была и секция: «Военно-патриотическое воспитание молодежи. Комсомол и советские Вооруженные Силы».

История нашей страны бережно хранит примеры массового героизма, мужества и самоотверженности юношей и девушек. Сейчас, когда прогрессивное человечество только что отметило 25-ую годовщину разгрома фашистской Германии, мы как-то по-особому испытываем чувство гордости за поколение комсомольцев периода Великой Отечественной войны. Поколение, которое дало нашей стране семь тысяч Героев Советского Союза и более 3,5 миллиона награжденных орденами и медалями.

В современных условиях, как определил съезд, возникает необходимость еще более пристального внимания ВЛКСМ к укреплению обороны страны, военно-патриотическому воспитанию молодежи. Правящие силы современного империализма, его идеологические и пропагандистские институты прилагают огромные усилия, чтобы воспитать у молодежи своих стран ненависть к идеям коммунизма, враждебность к странам социалистического лагеря. Во многих районах мира агрессивная политика империализма приобрела характер открытой вооруженной борьбы против народов, ставших на путь национальной независимости и строительства социализма.

Это обязывает комсомольские организации постоянно укреплять революционную бдительность молодежи, лучше организовать практическую подготовку комсомольцев, всех юношей и девушек к защите Родины, совершенствовать формы и методы военно-патриотической работы.

За отчетный период ЦК ВЛКСМ рассмотрел ряд вопросов, связанных с решением этой задачи: «О работе комсомольских организаций по подготовке молодежи к службе в советских Вооруженных Силах в связи с Законом «О всеобщей воинской обязанности», «Об опыте работы комсомольских организаций Н-ской войсковой части по пропаганде и изучению ленинского теоретического наследия», «О работе комсомольской организации Н-ской гвардейской парашютно-десантной части и Высшего воздушнодесантного училища по коммунистическому воспитанию молодежи». Были также одобрены опыт работы комсомольских организаций Прибалтийского военного округа, инициатива комсомольцев и молодежи гвардейского мотострелкового полка им. А. Матросова и дивизии им. Ф. Э. Дзержинского — «И в запасе останься солдатом». Воины-комсомольцы решили успешно завершить службу, подготовить себе достойную замену и, уволившись в запас, активно включиться в жизнь комсомольских организаций промышленности и сельского хозяйства, в деятельность организаций Всесоюзного, ордена Красного Знамени, добровольного Общества содействия Армии, Авиации и Флоту, передать знания и навыки, полученные в войсках, молодым рабочим, колхозникам, студентам, пионерам и школьникам.

Они обязались возглавить на предприятиях оборонно-массовые и спортивные кружки, стать во главе отрядов красных следопытов. Комсомольцы призывают своих товарищей, увольняющихся в запас, активно включиться в работу по подготовке допризывной и призывной молодежи к службе в Вооруженных Силах СССР, обучению населения правилам гражданской обороны, пользованию средствами индивидуальной защиты. Вчерашние воины будут принимать активное участие в начальной военной подготовке молодежи, во Всесоюзном походе комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа; в работе первичных организаций ДОСААФ, в проведении Всесоюзного смотра спортивной и оборонно-массовой работы и экзамена комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке; в создании военно-спортивных лагерей, отрядов юных друзей Советской Армии, Флота и пограничников.

За отчетный период для лучших комсомольских организаций Вооруженных Сил были учреждены переходящие Красные знамена ЦК ВЛКСМ. Для солдат, матросов и моло-



Авиация была дацней мечтой Владимира Баяндина. В 17 лет он выполнил первый прыжок с парашютом, затем поднялся в воздух на планере, а в 18 — совершил самостоятельный полет на самолете Як-18. Сейчас он курсант Высшего авиационного училища летчиков. Комсомольцы оказали ему высокое доверие — член бюро ВЛКСМ курса Владимир Баяндин избран делегатом XVI съезда ВЛКСМ. На снимке: В. Баяндин (в центре) в часы самоподготовки помогает товарищам А. Бондареву и А. Лыкасову (справа).

Фото ТАСС

дых офицеров учрежден нагрудный значок ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть». Сотни комсомольских работников, отличников боевой и политической подготовки — победителей социалистического соревнования — побывало на встречах в ЦК ВЛКСМ.

Боевые традиции Ленинского комсомола неразрывно связаны с развитием наших Вооруженных Сил. Истинная дружба не подвластна времени. Такова дружба Ленинского комсомола с воинами армии и флота. На каждом этапе военного строительства комсомол решал большие задачи, возлагаемые на него Коммунистической партией.

Немалый вклад внес комсомол в строительство Военно-Воздушных Сил. Приняв шефство над Военно-Воздушным Флотом в 1931 году, комсомол активно участвовал в создании аэроклубов, парашютных и планерных станций. Около 30 тысяч лучших комсомольцев было направлено по спецнаборам в авиационные училища и школы. Среди тысяч и тысяч героев, прославивших нашу Родину в боях с фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, немало тех, кто свел свое первое знакомство с самолетом, планером, парашютом в кружках, клубах и школах Осоавиахима, организованных при содействии комсомола.

В настоящее время, выполняя совместное решение Бюро ЦК ВЛКСМ и Военного Совета ВВС «О дальнейшем развитии шефства комсомола над ВВС», комсомольские организации развернули широкую пропаганду среди юношества героической истории советской авиации. Многие организации ВЛКСМ создают школы юных авиаторов, космонавтов, организуют посещение авиационных частей, встречаются с прославленными летчиками. Большую популярность получили кружки, школы, клубы, объединения по изучению авиадела. В настоящее время работает около сотни юношеских военно-патриотических школ и клубов, в которых изучают авиацию тысячи ребят. Многие подростки уже окончили 2-годичный курс обучения. Более двух тысяч из них поступили в военные авиационные училища.

Комсомольские организации Военно-Воздушных Сил установили тесные дружеские и деловые контакты с сотнями предприятий и заводов страны, помогают вести там военно-патриотическую и оборонно-массовую работу, готовить допризывную молодежь к службе в рядах Вооруженных Сил.

Особое внимание комсомольских организаций обращено на воспитание у молодежи советского патриотизма, идейной зрелости, революционной бдительности, постоянной готовности стать на защиту советских рубежей. В подготовке молодежи к военной службе, проводимой комсомолом в тесном содружестве с организациями ДОСААФ, учитываются те коренные изменения, которые произошли в наших Вооруженных Силах за последние годы.

Выступая на торжественном Пленуме ЦК ВЛКСМ, посвященном 50-летию Ленинского комсомола, товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Военная техника в наши дни — это не обтянутые парусиной «фарманы» 20-х годов и даже не «ястребки» и «уточки» периода Отечественной войны. Сегодня защитники Советской Родины должны владеть искусством управления межконтинентальными ракетами, вождения сверхзвуковых самолетов, атомных подводных лодок, быть знатоками многих других сложнейших видов оружия. Сегодня нужны уже не только просто смелые, тренированные, мускулистые ребята с метким глазом и твердой рукой, но и инженеры, математики, знакомые с тайнами электроники и кибернетики. Задачи, таким образом, и в этой области стали более сложными, ответственными, поднялись на новый уровень. Но комсомольская хватка, энтузиазм, дерзание молодости, мужество и отвага нужны сегодня так же, как и во времена гражданской войны и первых пятилеток, как в огненные годы Великой Отечественной. И в этой области, товарищи, перед комсомолом — поле деятельности громадного общегосударственного, общенародного значения».

Руководствуясь указаниями партии, комсомол усиливает свою работу по воспитанию в каждом молодом человеке постоянной готовности с оружием в руках встать на защиту Советской страны, по подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах, всемерно содействует неуклонному выполнению Закона «О всеобщей воинской обязанности». В целях дальнейшего развития и совершенствования военно-шефской работы при ЦК ВЛКСМ создана военно-шефская комиссия, в состав которой вошли заслуженные ветераны и военачальники Вооруженных Сил, комсомольские работники и представители других организаций и ведомств.

И вот теперь XVI съезд ВЛКСМ снова подчеркнул важность и необходимость дальнейшего усиления шефства комсомола над видами Советских Вооруженных Сил.

В дни, когда все прогрессивное человечество отмечало 100-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина, комсомольцы и молодежь нашей страны обратились с письмом к боевому штабу Коммунистической партии — Ленинскому Центральному Комитету КПСС. В нем говорится: «Мы будем делать все, чтобы наша страна стала еще богаче, еще могущественнее, чтобы идеи Ленина, идеи коммунизма стали путеводной звездой для новых миллионов молодых борцов во всем мире». И советская молодежь славными делами в учебе, труде, воинской службе, спорте подтверждает это свое торжественное обязательство.

Съезд еще раз убедительно показал, что многомиллионный Ленинский комсомол — верный помощник и боевой резерв партии — готов на новые трудовые и ратные подвиги во имя торжества коммунизма.

М. СЕВРИН,
ответорганизатор отдела спортивной и оборонно-массовой работы ЦК ВЛКСМ

Конец фашистского рейха

Маршал авиации С. РУДЕНКО.
Герой Советского Союза

Войска 1-го Белорусского фронта под командованием Маршала Советского Союза Г. К. Жукова перешли в наступление в 3 часа ночи (по местному времени) 16 апреля 1945 года. В эту ночь на командном пункте воздушной армии работы было мало, но почти никто не спал. Трудно уснуть, когда приближается начало последнего и решительного удара по врагу. Без малого четыре долгих и тяжких года мы терпеливо ждали этого момента. Разве придет сон в такое время? Для меня общее волнение дополнялось тревогой за погоду. В последнее время по утрам появлялся туман, особенно в низинах. Он мог испортить все дело.

Перед рассветом земля вздрогнула, и яркая вспышка осветила прифронтовой район на десятки километров. В воздухе повис все нарастающий гул. Более 10 тысяч орудий и минометов и 109 ночных легкомоторных самолетов начали артиллерийскую и авиационную подготовку наступления. Через полчаса артиллерия перенесла огонь в глубину, а пехота и танки пошли в атаку. Местность впереди атакующих осветили яркие лучи мощных прожекторов. Все события развивались точно в соответствии с планом.

Противник, подавленный сокрушительным огнем артиллерии и ударами авиации, ошеломленный внезапным светом прожекторов, первое время оказывал слабое сопротивление. Но, по мере продвижения наступающих войск в глубину обороны, противодействие врага быстро возрастало, и бои приняли ожесточенный характер.

Авиационную поддержку в темное время начала дальняя авиация. Она нанесла предусмотренный планом массированный удар силами 745 самолетов. За 42 минуты тяжелые бомбардировщики сбросили без малого 900 тонн бомб по шести основным опорным пунктам противника на второй полосе его обороны. «Все цели объяты пламенем, — сообщали экипажи, вылетавшие для контроля, — разрывы бомб чередуются с огромными взрывами, огонь вражеской артиллерии прекратился». К сожалению, сухопутные войска не смогли в полной мере воспользоваться результатами действий 18-й воздушной армии. Они подошли ко второй полосе лишь после полудня. К этому времени противник уже успел восстановить систему огня, привел в порядок войска и оказал упорное сопротивление.

На рассвете в боевые действия включилась 16-я воздушная армия. Ей оказала помощь 4-я воздушная армия, авиационные части которой в первый день операции произвели более 400 боевых вылетов по вражеским объектам в полосе наступления войск 1-го Белорусского фронта.

Погода доставила нам большие неприятности. Утром небо заволокли низко нависавшие тучи, а густая дымка и местами туман окутали район боевых действий. В таких условиях штурмовая авиация вылетала на поле боя небольшими группами. Ее усилия направлялись на подавление очагов сопротивления и огневых средств противника, мешавших продвижению пехоты.

Учитывая, что многие аэродромы в низинах закрывались туманом, пришлось отдать распоряжение, чтобы при возвращении с боевого задания группы производили посадку на любые действующие аэродромы, дозаправлялись горючим, боеприпасами и вновь вылетали на поле боя. Командирам соединений и частей была поставлена задача непрерывно вести разведку погоды и при малейшей возможности своим решением высылать группы самолетов на боевые задания по плану. Все эти мероприятия оказались полезными и позволили значительно усилить активность авиации.

Воздушные силы явились верным помощником сухопутных войск. Действия летного состава отличались высоким боевым мастерством, отвагой и разумной инициативой. Проявление мужества и героизма приняло массовый характер. Трудно кого-либо выделить персонально.

16 апреля в полдень части 80-го стрелкового корпуса 5-й ударной армии, наступавшей на главном направлении, подверглись сильному артиллерийскому и минометному обстрелу из района Дидерсдорфа. Пехота вынуждена была залечь, а танки поддержки ушли в укрытия. Наступление приостановилось.

Исправить положение помогла авиация. По вызову командира 198-й штурмовой авиадивизии полковника В. И. Белоусова вскоре подошла девятка «Илов» во главе с капитаном Сорокиным под прикрытием шести истребителей. Враг встретил советские самолеты плотной завесой зенитного огня. В воздухе находилось до 12 истребителей противника.

Сложность обстановки не смутила наших летчиков. Истребители связали боем патрулировавшие самолеты противника. Одновременно по приказу ведущего пара Ил-2 подавила зенитные средства врага. Затем штурмовики перестроились в боевой порядок «круг» и подвергли непрерывным атакам батареи гитлеровцев. Огонь врага прекратился. Воспользовавшись этим, наши войска пошли вперед и быстро завершили прорыв первой полосы обороны противника.



Штурмовики над пригородами Берлина.

Часть истребителей противника все же прорвалась к нашим штурмовикам. Однако воздушные стрелки дружным огнем сбили один фашистский самолет, а остальных отогнали. Успешно выполнив боевое задание, вся группа советских самолетов возвратилась на свой аэродром.

Позднее командир 80-го стрелкового корпуса генерал В. А. Вержбицкий писал, что «198-я штурмовая авиадивизия сыграла большую роль в обеспечении успеха стрелковых частей. Штурмовики расчищали путь пехоте, уничтожая и подавляя огневые точки и артиллерию противника. Часто они действовали в 300 метрах от наших наступающих войск, полностью подавляя сопротивление противника». Не менее успешно действовали штурмовики на других участках фронта.

Бомбардировщики наносили удары по более глубоким целям. Они подавляли и разрушали крупные опорные пункты врага, действовали по узлам железных и шоссейных дорог, не допускали подхода резервов противника.

Утром, 16 апреля, отличился умелыми и отважными действиями летный состав 54-го бомбардировочного авиаполка. В первом боевом вылете девятка самолетов Пе-2 нанесла

Продолжение. Начало см. № 5.

точный удар по крупному узлу вражеской обороны Мюнхеберг. При уходе от цели бомбардировщики подверглись атакам почти втрое превосходящих сил истребителей противника. Но советские экипажи не растерялись. Плотнее сомкнув боевой порядок, воздушные стрелки и штурманы встретили гитлеровцев лавиной свинца. В итоге этого боя фашисты потеряли шесть самолетов. Их сразили коммунисты старшина Умов, старший лейтенант Шутов, старший сержант Грачев, старшина Морозов, лейтенант Куропцев, старший лейтенант Житник. Все наши бомбардировщики возвратились на свою базу.

В разгар боев по прорыву немецко-фашистской обороны группа самолетов 16-й воздушной армии совершила особый вылет. Дело в том, что накануне Берлинской операции были изготовлены четыре больших ключа, подобных тем историческим ключам от Берлина, которые были вручены победоносным русским войскам в Семилетней войне 1756—1763 гг. На каждом из них находилась дощечка с надписью: «Гвардейцы-друзья, к победе вперед! Шлем вам ключи от берлинских ворот». В наиболее трудное время ожесточенных боев летчики 9-го штурмового авиационного корпуса сбросили эти ключи на парашютах в расположение боевых порядков 8-й гвардейской армии. Весть о необычном подарке авиаторов моментально облетела весь фронт, вызвала воодушевление и новый прилив сил среди наступавших.

На второй полосе обороны враг оказал особо упорное сопротивление. Для наращивания силы удара командующий фронтом ввел в сражение 1-ю и 2-ю гвардейские танковые армии. Обеспечивая ввод в сражение, а затем поддерживая танковые войска, штурмовики подавляли артиллерию и участвовали в отражении контратак пехоты и танков противника.

Бомбардировочная авиация 16-й и 18-й воздушных армий продолжала вести борьбу с резервами противника. В ночь на 17 апреля 743 тяжелых бомбардировщика обрушили удары по войскам противника, выдвигавшимся из района Берлина. В итоге резервы врага понесли существенные потери.

На подступах к Берлину исключительно ожесточенный характер приняла борьба с авиацией противника. Только за первые пять дней операции истребители 16-й воздушной армии провели 543 воздушных боя и сбили 497 фашистских самолетов.

Особенно многочисленные воздушные бои, нередко переходившие в крупные сражения, развернулись 18 и 19 апреля. Видя, как рушится под ударами советских войск тщательно подготовленная оборона, немецко-фашистское командование решило ударами авиации замедлить продвижение Красной Армии. Но советские истребители сорвали расчеты гитлеровцев. Только 18 апреля летчики 3-го истребительного авиационного корпуса провели 150 воздушных боев. Вот что рассказал мне командир этого соединения генерал Е. Я. Савицкий об одной из жарких схваток в воздухе.

— Во второй половине дня 18 апреля радиолокаторы корпусного узла наведения обнаружили до 35 самолетов противника, которые направлялись в район боевых действий 2-й гвардейской танковой армии. В это время свободный поиск авиации противника вела шестерка Як-9 из состава 43-го истребительного авиаполка под командованием командира звена старшего лейтенанта И. Кузнецова. Получив данные о подходе группы гитлеровских самолетов, Кузнецов пошел ей навстречу. Прикрываясь облачностью, советские истребители внезапно атаковали врага, расстроили его боевой порядок и заставили сбросить бомбы на своей территории. В завязавшемся воздушном бою И. Кузнецов, летчики И. Черников и Н. Грибков сбили четыре фашистских самолета.

Через некоторое время радиолокаторы установили подход еще более 30 самолетов противника. Для перехвата свежих сил врага генерал Савицкий поднял 40 истребителей. Смелыми атаками они не допустили гитлеровскую авиацию к боевым порядкам наших войск, нанесли ей значительные потери и обратили в бегство. В этом бою капитан С. Моргунов и лейтенант А. Васько сбили по два вражеских самолета. Этим славным воздушным воинам впоследствии было присвоено звание Героев Советского Союза. В дальнейшем авиация противника предприняла еще несколько попыток пробиться к боевым порядкам наших войск, но каждый раз получала решительный отпор. Борьба в воздухе приняла форму воздушного сражения, в котором участвовали с обеих сторон сотни самолетов. Победителями из этой схватки вышли наши истребители.

Чтобы уменьшить потери, авиация противника всячески изворачивалась, меняла тактику. Это не всегда своевременно учитывали в истребительных соединениях. Вечером 18 апреля я вынужден был отдать боевое распоряжение 3-му и 13-му истребительным авиационным корпусам следующего содержания: «Авиация противника применяет тактику выхода на наши войска с востока на бреющем полете. Наши истребители летают мелкими группами и на больших высотах, что затрудняет ведение борьбы с авиацией противника. Учтите это и в соответствии с тактикой противника организуйте борьбу с его авиацией». В дальнейшем истребители прикрытия эшелонировали свои боевые порядки от 400 до 5000 метров.

В одном из воздушных боев под Берлином от метких очередей прославленного советского аса И. Н. Кожедуба рухнули на землю еще два самолета противника. Это были его 61 и 62 победы.

Вообще в Берлинской операции наиболее ярко проявилось превосходство в боевом мастерстве советских истребителей над авиацией противника. Однажды в беседе со мной эту мысль образно выразил один из ветеранов 16-й воздушной армии командир эскадрильи 53-го гвардейского истребительного авиаполка майор Шишкин, герой Сталинграда и Курска. Он сказал: «Не тот нынче пошел «фриц» в воздухе. Слаба кишка стала. Чуть что — наутек пускается. Это не те нахалы, что под Сталинградом и Курском на рожон лезли. Пообломали им бока советские истребители».

Конечно, победы и под Берлином доставались нелегко, но советские истребители одерживали их, даже если численное превосходство имел противник. Характерен в этом отношении воздушный бой, проведенный 22 апреля, который мне довелось наблюдать. Семерка наших истребителей находилась над полем боя, когда появилась большая группа самолетов противника общей численностью до 50 машин. Не раздумывая о численном превосходстве врага, советские летчики бросились в атаку. Первым врезался в строй противника лейтенант Н. Ю. Бродский. С короткой дистанции он расстрелял гитлеровский самолет. В момент выхода из атаки на него накинулись сразу три пары гитлеровских истребителей. Бродский резким маневром увернулся от атакующих самолетов противника и скрылся в облака. Затем внезапно вышел из них и с ходу сбил еще один фашистский самолет.

В это время остальные наши истребители разметали весь строй врага, заставили побросать бомбы над своей территорией и обратили в бегство. В ходе боя капитан А. И. Четвертков сбил еще два гитлеровских самолета.

Постоянная авиационная поддержка и надежное прикрытие от ударов врага с воздуха способствовали успешному продвижению наших войск.

(Окончание следует)

Читайте в следующем номере

НА СТАРТАХ ЮБИЛЕЙНОЙ СПАРТАКИАДЫ

Статья заместителя председателя ЦК ДОСААФ А. Скворцова.

В ПОМОЩЬ УЧАСТНИКАМ СПАРТАКИАДЫ

Советы дают мастера спорта международного класса **Л. Ячменев, И. Егоров,** мастер спорта **В. Гончаренко.**

КОНЕЦ ФАШИСТСКОГО РЕЙХА

Воспоминания маршала авиации С. Руденко.

СОВЕТСКОМУ ПАРАШЮТИЗМУ — 40 ЛЕТ.

КОНСТРУКТОР СКОРОСТНЫХ САМОЛЕТОВ

К 75-летию со дня рождения П. О. Сухого.

КЛУБ И ПЕРВИЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Опытом делятся начальник Каунасского авиаспортклуба **А. Ионушас** и общественный инструктор **И. Довидайтис.**

„КОСМОС" ДЛЯ ЛЮДЕЙ

«...24 апреля 1970 года в Советском Союзе произведен очередной запуск искусственного спутника Земли «Космос-335». На борту спутника установлена научная аппаратура, предназначенная для продолжения исследований космического пространства в соответствии с программой, объявленной ТАСС 16 марта 1962 года...»

Советские люди привыкли к таким сообщениям. Запуск и полеты искусственных спутников Земли стали для нашей страны обычным явлением. В течение вот уже восьми лет в среднем каждые 9 дней очередной спутник серии «Космос» выходит на научную вахту в бескрайние околоземные просторы. Орбиты «Космосов» уже охватили своим наблюдением высоты от 150 до 60 тысяч километров, а это при широком диапазоне наклонения их траекторий означает, что научная аппаратура была доставлена в самые различные районы околоземного пространства.

Искусственные спутники Земли «Космос» и их ракеты-носители представляют собой целый комплекс сложнейших и точнейших машин, систем и приборов. И само их серийное производство, а оно стало таким, является ярчайшей демонстрацией успехов советской науки, техники, индустрии, достигнутых в результате неуклонного осуществления плана социалистического строительства, разработанного В. И. Лениным. Благодаря курсу партии на непрерывное техническое совершенствование «старых» отраслей промышленности и создание совершенно новых, таких, например, как электронная, строители космических аппаратов и ракет получают все необходимое для того, чтобы обеспечить советскую науку средствами исследования околоземного пространства.

• • •

Запуск в октябре 1957 года первого в мире советского искусственного спутника Земли открыл новую эру в изучении человеком космоса. Последующие затем полеты научных лабораторий позволили проверить многие существовавшие гипотезы о физике космического пространства, о взаимодействии в нем многочисленных явлений, их связи с процессами, происходящими на Солнце и в атмосфере Земли. Стало ясно, что для анализа этих явлений, их влияния на жизнь Земли нужно раскрыть суть многих тайн природы. А это возможно лишь при планомерном изучении околоземного пространства. Такой широкой, глубоко научной и целеустремленной стала программа «Космос», разработанная нашими учеными и начатая 16 марта 1962 года.

Программа исследований с помощью спутников серии «Космос» предусматривает изучение параметров ионосферы и верхних слоев атмосферы, космических лучей, магнитного поля Земли и ее радиационного пояса, излучений Солнца и других небесных тел, распределения метеорного вещества в околоземном пространстве и образования облачных систем в атмосфере, воздействия условий космического полета на живые организмы и т. д. Значительное место в ней отводится также проведению технических экспериментов, в частности проверке и отработке элементов конструкций новых космических средств. Одна из характерных черт программы «Космос» — ее тесная связь с запросами народного хозяйства. Научные результаты полетов, проведенные исследования все шире используются в промышленности и сельском хозяйстве. Спутники серии «Космос» трудятся на околоземных орбитах в интересах сегодняшнего и завтрашнего дня человечества. Разнообразие исследований и экспериментов, предусмотренных программой, в том числе полеты на различных высотах и различной продолжительности, без возвращения и с возвращением аппаратуры и экспериментального материала на Землю, предопределило необходимость создания нескольких типов спутников «Космос». И советские инженеры, техники, рабочие успешно решили трудную задачу. При этом в конструкции была учтена необходимость организации серийного производства летающих лабораторий и их бортовых систем, что позволило снизить материальные затраты, сократить время на проведение наземных испытаний, повысить надежность.

Созданный в СССР унифицированный исследовательский спутник и в модификациях сохраняет преемственность основных систем и элементов конструкции. В частности, у них единые корпуса, антенные устройства, некоторые системы управления бортовой аппаратурой, блоки и элементы системы электропитания. Для лучшего размещения аппаратуры корпус «Космосов» разделен на несколько отсеков. Предусмотрена установка некоторых служебных и научных приборов и на внешней поверхности спутника.

В зависимости от задач, которые решаются в полете, и особенно от его длительности, в качестве источника электропитания на спутниках «Космос» используются химические батареи, солнечные элементы или оба источника одновременно. Если по условиям задачи нельзя чтобы спутник имел выступающие части, как например при изучении некоторых свойств ионосферы, то источником электроэнергии являются только химические батареи. Для проведения научных исследований, требующих возвращения аппаратуры и экспериментального материала на Землю, инженеры создали вариант «Космоса» со спускаемой капсулой. Естественно, что это потребовало введения в состав служебных систем тормозной двигательной установки и парашютной системы.

Научная аппаратура на спутниках «Космос» меняется в зависимости от решаемых задач. Состав же и тип служебных систем остается практически постоянным. Если вносятся изменения, то незначительные. Служебная аппаратура как правило сведена в единые блоки. Это позволяет рационально использовать внутренний объем спутника, упрощает монтажно-наладочные работы.

Каждый унифицированный спутник серии «Космос» имеет несколько служебных систем. Одна из них — система терморегулирования, поддерживает нужный тепловой режим и при очень активном воздействии внешних и внутренних источников тепла. К внешним относится нагрев от прямого облучения солнечными лучами, от действия солнечной радиации, отраженной Землей, и в результате ее собственного теплового излучения. Внутреннее тепло создают работающие приборы и агрегаты самого спутника. Нагрев «Космосов» осуществляется очень неравномерно и зависит от многих факторов. Если не учитывать их и не принять специальных мер, то одни приборы могут в полете перегреться, другие «замерзнуть». Система терморегулирования чутко следит за изменением температуры и с помощью своих активных и пассивных средств обеспечивает поддержание заданного теплового режима.

Такой же практически единой для всех «Космосов» является радиотелеметрическая система, предназначенная для преобразования данных о работе бортовых систем в радиосигналы, запоминающее устройство. В служебную систему входит и аппаратура радиоконтроля параметров орбиты (что необходимо для определения положения спутника в пространстве), специальная командная радиолиния или автономное программно-временное устройства.

Тип системы ориентации на унифицированных спутниках «Космос» ставится в зависимости от того, на Солнце или на Землю должна быть направлена одна из осей спутника, по которой направлены чувствительные элементы научной аппаратуры. На некоторых типах спутников применяется комбинированная система. Рабочими органами являются газореактивные микродвигатели и вращающиеся внутри спутника маховики, осуществляющие повороты спутника вокруг его центра масс. В других случаях для того, чтобы удержать спутник в нужном положении, на нем монтируется аэродинамическая система стабилизации (к корпусу крепится аэростабилизатор) в сочетании со специальной системой демпфирования.

Таковы общие черты спутников серии «Космос». За минувшие восемь лет с их помощью выполнен значительный

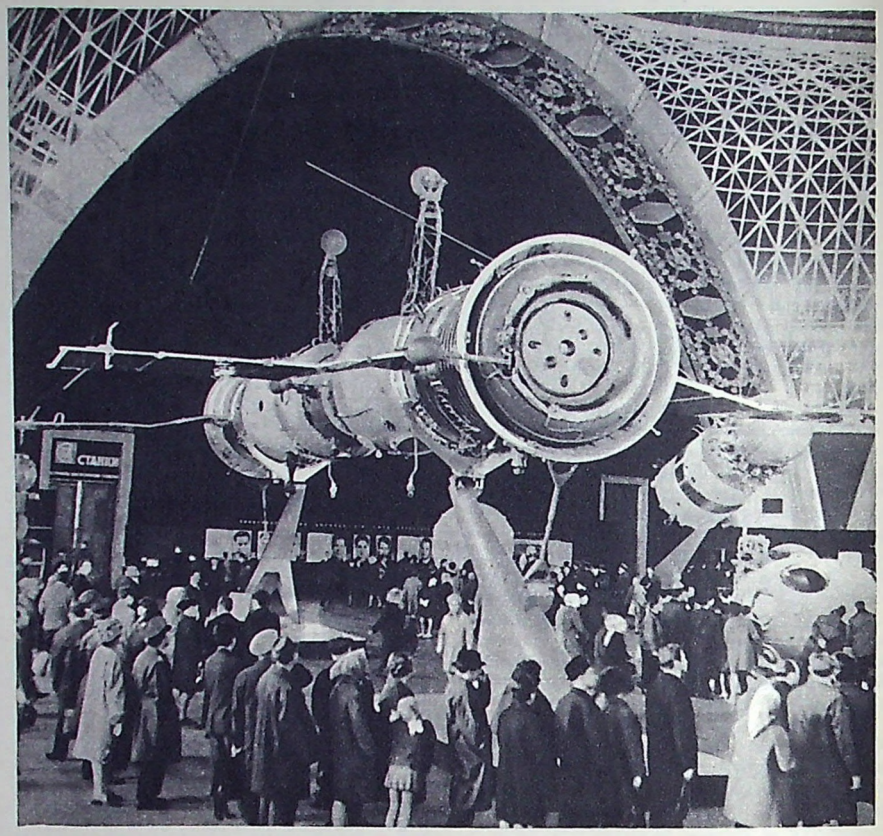
объем научных и технических исследований. Особенно широко велись исследования параметров атмосферы и состава ее верхних слоев. Их необходимость объясняется в частности тем, что знание даже одного из параметров, скажем, плотности, кроме чисто научной ценности позволяет надежно прогнозировать время существования спутников, рассчитывать траектории полета и спуска пилотируемых космических кораблей. Измерения состава, давления, температуры и плотности атмосферы, в зависимости от времени суток и от солнечной активности производил в частности спутник «Космос-108». Тщательно изучалась и продолжает изучаться с помощью «Космосов» ионосфера. Данные о ее структуре имеют большое практическое значение для радиосвязи.

В активе искусственных спутников — открытие и изучение радиационного пояса Земли. Эта обширная зона околоземного космического пространства состоит из заряженных частиц, захваченных магнитным полем Земли. С помощью летающих лабораторий серии «Космос» ученые проводили определение степени опасности, которую представляет радиационный пояс для космических полетов человека. Рейсы «Космосов» позволили создать радиационные карты для различных высот, изучить метеорную обстановку на высотах от 250 до 600 км. Запуск спутников «Космос-26», «Космос-49» и других позволил детально изучить магнитное поле Земли на различных удалениях, сделать магнитную съемку более 75 процентов поверхности нашей планеты.

Важным разделом работы «Космосов» является изучение Солнца, процессов на нем, космического излучения, в том числе при активном и спокойном состоянии светила. К примеру, «Космос-166», который был ориентирован на Солнце, провел измерение его рентгеновского излучения, определения координат источников этих излучений.

Определенным вкладом в изучение возможностей длительных полетов человека был рейс в феврале 1966 года спутника «Космос-110» специально в области повышенной радиации на высотах около 900 км. На борту были собаки «Ветерок», «Уголек» и другие биологические объекты. В ходе эксперимента исследовалось состояние живых организмов в условиях комплексного воздействия на них различных факторов космического полета, проводились дозиметрия излучений, проверка систем радиационной защиты и т. д. Вся программа исследований была успешно выполнена. После 22-суточного полета спускаемая капсула приземлилась в заданном районе, доставив в целости подопытных животных и ценные научные данные. Кстати сказать, пока это — самый длительный полет живых существ.

В программе полетов спутников серии «Космос» большое место занимают исследования и отработка новых бортовых систем и перспективных космических средств, а также исследования, прямо направленные на удовлетворение нужд народного хозяйства. На спутниках «Космос-3» и «Космос-108», например, были осуществлены исследования микрометеорной эрозии оптических датчиков. Запуск ряда других «Космосов» позволил испытать аппаратуру, проверить принцип создания метеорологической системы «Метеор». Полет спутника «Космос-23» дал возможность испытать системы стабилизации и ориентации спутников на центр Земли.



Первая в мире советская экспериментальная орбитальная космическая станция. Такая станция была создана в космосе в январе 1969 года экипажами кораблей «Союз-4» и «Союз-5».
Фото А. Алексеева

Созданию метеорологической системы помог, в частности полет спутника «Космос-122». На нем были установлены радиометрическая аппаратура для изучения облаков на дневной и ночной сторонах Земли в инфракрасном спектре излучений, приборы для измерения радиации, телекамеры для съемки облачного покрова. Возможности спутников типа «Космос-122» огромны. Они способны за один час собрать метеорологическую информацию с поверхности площадью около 30 тысяч км^2. Запуском спутников «Космос-144», «Космос-156» и «Космос-184» была создана экспериментальная метеорологическая система. За сутки два таких спутника способны провести метеорологические наблюдения почти на половине поверхности планеты. На спутниках типа «Космос-41» были проведены испытания наиболее важных систем наших «Молний-1».

Спутники серии «Космос» использовались и для обеспечения пилотируемых полетов. Например, система ориентации, использующая ионные датчики, была применена на корабле «Восход» лишь после того, как прошла проверку на «Космосе-2». На других спутниках проводилась отработка систем, обеспечивающих вход пилотируемого корабля в атмосферу Земли и посадку, проверялась его радиационная защита, отрабатывались отдельные элементы системы жизнеобеспечения.

Эксперименты огромной важности, имеющие принципиальное значение в развитии космонавтики, были осуществлены учеными и инженерами во время полетов спутников «Космос-186» и «Космос-188» в 1967 году, а затем «Космос-212» и «Космос-213» в 1968 году. Именно тогда были испытаны системы и практически аппробированы теоретические положения и методы автоматической стыковки на орбите. Осуществив взаимный поиск в космическом пространстве, сближение, многократное маневрирование и жесткую стыковку, эти спутники проложили путь к созданию в 1969 году первой в мире орбитальной пилотируемой станции.

Запуски спутников серии «Космос» продолжаются. Эти летающие космические лаборатории позволяют нашим ученым и инженерам вносить все больший вклад в развитие советской и мировой науки и техники, множить славу нашей великой Родины.

Инженер А. ВАСИЛЬЕВ

ГРУППА „МЕЧ"

Кипит седой Днепр. Сколько бомб и снарядов упало в него, сколько самолетов свалилось! И немецких и наших. На той, правой его стороне, небольшой — два на два километра — плацдарм Бородаевка. Там наши войска, вернее, горстка людей. Но оттуда начнется новое наступление, и немцы понимают значение этого, отвоеванного у них кусочка земли и делают все, чтобы снова его захватить. А мы, группа «Меч» и пилоты соседних полков, защищаем его от нападения с воздуха.

Берег Днепра. Населенный пункт Орлик. От него почти ничего не осталось, кроме названия, и это название — позывной выносного командного пункта. Противник ведет огонь не только по Бородаевке, но и по нашему берегу. Снаряды летят через головы, иногда начинают сыпаться рядом, и тогда расчет командного пункта уходит в укрытие.

На той стороне Днепра прямо над Бородаевкой патрулирует звено Иванова. Но зенитки молчат, очевидно, немцы экономят боезапас. А может не экономят, просто не бьют понапрасну: истребителей, непрерывно меняющих курсы и высоты, поразить нелегко. Какой же смысл себя демаскировать?

Артиллерийский огонь иногда утихает, в тишине слышится шорох волны под обрывистым берегом. Ветер колышет кустарник, покрывший бугры, и они, будто живые, шевелятся. И этот чудесный осенний день, теплый и солнечный, уносит меня в далекое детство, в дебри Азовского леса, куда мы, деревенские хлопцы, устраивали походы за ягодами, лазили по деревьям или гоняли зайчишек. А их у нас видимо-невидимо. И где бы я ни был потом, куда ни бросала меня судьба военного летчика, прелесть родного края всегда тянула к себе...

Что это там, на горизонте? Никак самолеты? Точно. Направляются к нам. Беру микрофон, информирую летчиков. Иванов отвечает:

— Понял. Вижу.

Многовато фашистов. Даже число девяток намного превышает число наших машин. Надо наращивать силы. Связь выносного командного пункта с аэродромом — прямая, шифром передаю приказ:

— Дежурную группу ко мне!

Незадолго до этого приехавший командир авиакорпуса спрашивает:

— Когда будут здесь?

— Через три-четыре минуты, — отвечаю.

— Опоздают... — сожалеет генерал, — придут в самый разгар боя.

А что делать? Аэродром находится рядом, в шести-восьми километрах — минута и летчики здесь, но надо еще набрать высоту, обеспечить себя тактическим преимуществом, иначе успеха не жди. Есть и еще один выход из положения — патрулировать группами, в составе восьми-десяти самолетов. Но это слишком накладно: огромный расход горючего и моторесурса, а самое главное — снижается боеспособность полка в какой-то момент обстановки. Представьте, надо поднять максимальное число экипажей, а на заправке — сразу десять машин!..

— Атака! — слышу команду и вижу: Иванов устремился на ведущую группу «юнкерсов».

Такова обстановка. И надо сказать, весьма напряженная. Но беспокоиться нет оснований, я знаю своих пилотов, они сделают все, чтобы сорвать прицельный удар по плацдарму. И, кроме того, я надеюсь не только на них, я надеюсь на дружбу, взаимную выручку — традиционное, испытанное в боях «чувство локтя» товарища. Уверен, если кто-то из пилотов соседних полков узнал о подходе противника, услышал команду: «Атака!», они не пройдут стороной, поддержат.

И точно, правее командного пункта, над срединой Днепра, появляется группа машин, режет пространство под острым углом к курсу бомбардировщиков. Держитесь, фашисты! Нас уже не четыре, а десять. А это — сила. Я понимаю, придти на помощь в бою — закон советского летчика, но чувство благодарности переполняет меня, и я кричу в микрофон:

— Спасибо, товарищи! Спасибо!

— Ладно, чего там.., — отвечает молодой благожелательный бас.

Конечно, это сам командир. Ответил по ходу дела и сразу открыл огонь. Чувствую, там настоящий летчик, орел: в такую минуту, так непринужденно может ответить не всякий.

Бой разгорается. Вижу, как падают сбитые. И в Днепр, вздымая фонтаны мутной воды, и на той стороне. Оттуда слышатся взрывы, глухие, тяжелые, будто стонет земля. Но бомбардировщиков много. Они все идут и идут, пытаясь прорваться к плацдарму. Отдельные уже начинают излюбленный метод удара — с разворотом влево пикируют. Но «Яки» вьются вокруг точно осы, и бомбы падают в Днепр.

В этот напряженный момент внезапно появляются «мессеры». Они вырываются из глубины боевого порядка бомбардировщиков. Передаю об этом в эфир, предупреждаю своих. Да где там! Разве в этом клубке ревущих, стреляющих, носящихся друг за другом машин легко услышать, понять, разобраться? Но дело не только в этом. Каждый охвачен азартом и злостью. Каждый видит только ненавистную цель — бомбардировщик, несущий смерть на плацдарм. И надо быть старым асом, иметь холодную голову, чтобы вот так, в мгновение ока переломить себя, добровольно бросить врага, который уже в прицеле, который — стоит только нажать на кнопку — вспыхнет, пойдет к земле. Но пилоты все молодые, отчаянные, горячие, тронь их рукой — обожжешься... Вижу, кто-то из группы «Меч» настигает бомбардировщик, наносит смертельный удар, и в ту же секунду сам попадает под пушки «Ме-109». Оба — и «юнкерс» и «Як» идут к земле. Бомбардировщик горит, истребитель полого планирует.

Слышу гул подходящих машин. Наши. Восьмерка из группы «Меч». Гляжу на часы: точно, пришли на четвертой минуте. Несутся в готовом для удара строю: пары одна за другой в остром, как пика, пеленге. С хода идут в атаку. Все, теперь я спокоен. Бомбы не упадут на плацдарм.

Меня тревожит лишь тот, что попал под огонь фашиста. Он снижается там, за Днепром. Планирует под углом девяносто к реке, экономит каждый метр высоты, расстояния. Понимаю его: надеется дотянуть до воды, уйти от фашистов вплавь. Нет, не дотянет. Все. Пропал за бугром...

Кто же подбит? Куда приземлился? Вихрь догадок, предположений. А факт остается фактом: потерян еще один самолет. Летчик может еще вернуться, лишь бы добрался до берега или попал к своим, на плацдарм, а с самолетом все, кончено. А у нас их и так небогато. Поизносились. Немало осталось на поле боя. Вчера вот один потеряли. Сегодня...

Вчера мы были еще в Солошино — на точке, отбитой у немцев, и собирались лететь сюда, в Васильевку, на полевую площадку поближе к плацдарму. Только сели в кабины, как сразу — команда:

— Восьмерку на Бородаевку!

Взлетели. Набор высоты, расстановку сил произвели на маршруте. Чтобы успеть, не потерять дорогие секунды. Успели едва-едва. Противник был у плацдарма, и ведущая группа «юнкерсов» уже собиралась войти в пике. Мы атаковали ее, а за ней сходу — вторую и третью девятки. Два или три самолета с дымом пошли к земле, остальные прямо в строю, до входа в пике начали сбрасывать груз. Им всегда есть чего опасаться: бомба, взорвавшись на борту от случайно попавшей пули, может разнести всю девятку.

Внезапно налетели «Ме-109». Мы не успели сосредоточиться, набрать высоту. Кроме того, их было в два раза больше, чем нас, но мы приняли бой, крепко связали всю группу, и «юнкерсы» — пятая и шестая девятки — ушли без прикрытия. Их встретили наши соседи, истребители братских полков и разметали.

А мы продолжали драться. С первой минуты бой с «мессерами» принял очаговый характер: неподалеку друг от друга в горизонтальном и вертикальном маневре ожесточенно закрутились три-четыре клубка машин. В один из моментов схватки немцы и подловили нашего Кальченко. И что характерно — на вираже. Нет, фашист не зашел ему в хвост — это не просто — он ударил с прямой, прошил самолет длин-

---

Продолжение. См. «Крылья Родины» № 4.

ной заградительной очередью. Кальченко выпрыгнул. Его снесло на восточный берег, к вечеру он был уже дома, а «Як», загоревшись, упал посредине Днепра.

Плохо, очень плохо с машинами... Говорят, что в сборочный цех одного из авиационных заводов попала немецкая бомба. Может и правда...

Третий день сидим у плацдарма, защищаем его, деремся с фашистами. И с каждым днем все сложнее, все накаленнее обстановка. И в воздухе и на земле. И с каждым днем сокращаются наши возможности. Вышестоящий штаб освободил нас от всякой побочной работы, поднимает только для боя. На худой конец и это выход из положения, но немцы, очевидно, пронюхали, что мы сидим почти у Днепра, что едва успеваем набрать высоту, и стали ходить не на две тысячи метров, как раньше, а на четыре. Мы оказались в крайне трудных условиях: в бой вступаем, не успев набрать высоты, не успев обеспечить себя тактическим преимуществом.

Но это еще полбеды, мы привыкли драться в любой обстановке. Я всегда опасался другого: опоздать вообще... Придти, когда немцы уже бомбят. Так и случилось.

До этого мы действовали в контакте с патрульной группой соседей. Они начинали бой, мы завершали его. Но в этот злополучный налет фашистов группа «Ме-109» связала патруль по рукам и ногам, и, когда подошло звено во главе с Воскресенским, ведущая группа бомбардировщиков была уже у плацдарма. Наши пилоты, стремясь сорвать прицельный удар, издали открыли огонь, это подействовало, фашисты начали сбрасывать бомбы прямо в горизонтальном полете, в строю, но три-четыре машины все же успели войти в пике и несколько бомб упало в расположение наших войск...

Звено еще продолжало бой, а мне сообщили из штаба авиакорпуса:

— Командир вылетел к вам. Летчиков на разбор полета...

Сказать, что разбор был неприятным — ничего не сказать. Всем досталось — за проступок одного в армии отвечает весь коллектив. Но больше всего попало, конечно, ведущему группы. Капитан Воскресенский стоял перед строем, совершенно убитый горем. Простой, добродушный богатырь-человечище, безотказный трудяга, он всегда был готов нести на своих плечах все невзгоды войны. И свои, и всего коллектива. И теперь весь коллектив переживал за него. И не только за него, Воскресенского Леву, за звено, вылетавшее в бой, за группу «Меч», за полк, наконец. И правильно: не выполнило боевую задачу звено, не выполнил ее весь коллектив. А он, капитан Воскресенский, лучший разведчик полка, прекрасный воздушный боец, смелый, находчивый, и хоть мало в чем был виноват, стоял, не смея поднять головы, согнувшись под тяжестью случившегося.

В этот день мы вернулись на отдых позднее обычного. Молча сошли с машины, молча сидели за ужином. Было зло и обидно.

Как правило, после столовой летчики сразу идут по домам, на отдых, но в этот вечер никто никуда не ушел, все собрались в саду. Выйдя на улицу, я услышал их разговор, тихий, взволнованный. Он был все о том же...

— Пойдемте туда, — предложил мне Рубочкин, секретарь партийной организации части.

Никогда не забуду я этот вечер. Луна в полный накал. Огромная яблоня. Матово-светлые на фоне темных листьев плоды. Крупные, с хороший кулак. И летчики, взволнованные, остро переживающие неудачу прошедшего дня, строющие планы на завтра. Говорят тихо, сдержанно, но в каждом бурно клокочут страсти. Особенно возбуждены молодые.



— Товарищи! — внезапно восклицает наш секретарь, — несколько дней назад комсомольцы Черкашин и Демин подали заявления с просьбой принять их в партию. Есть предложение провести бюро...

Всегда он так, Саша Рубочкин, неожиданно, страстно и, главное, вовремя, умеет направить порыв людей. Грамотный, любящий дело политработник, он всегда в коллективе, знает каждого, а в пилотах души не чает. И летчики любят Сашу, уважают за объективность, деловую принципиальность, теплую дружбу.

. Все соглашаются с Рубочкиным — какая разница, где и когда заседать, если это нужно для дела. Не раз бюро проходило прямо на самолетной стоянке, между боевыми вылетами. Бывало и так, что принимаемый в партию по тревоге прыгал в кабину своего самолета, взлетал, дрался с противником, возвращался, и Рубочкин, будто ничего не случилось, говорил: «Продолжим нашу работу, товарищи...» Фронтовая обстановка не только не снижала торжественность момента, наоборот, углубляла его. Так бывало и раньше. Вспоминаю 1939 год, Халхин-Гол. Меня принимали в партию тоже на самолетной стоянке, у крыла И-16. В авиации это стало почти традицией.

И вот бюро заседает. Все идет своим чередом, по порядку. Поручившихся Рубочкин называет напамять. Черкашин и Демин рассказывают свои биографии, свой жизненный путь, который легко уместится на половине листка школьной тетрадки. Выступают члены бюро. Не ведется лишь протокол. «Завтра оформим, — сказал секретарь, — это не главное...».

КНИГА О ВОИНСКОЙ ДОБЛЕСТИ

Я не ошибусь, если скажу, что читатели не останутся равнодушными к повестям, рассказам, ко всем произведениям, собранным в книге Анатолия Хорунжего «Когда служили мы» *. Для меня, знающего творчество писателя более четверти века, эта книга особенно дорога. Она посвящена авиаторам, с которыми приходилось встречаться в боевой обстановке, близко знать их.

В повести «Неоконченный полет» автор рассказывает о судьбе летчика Заярного. Выполняя боевое задание, он был сбит над территорией, занятой фашистами. Перехитрив врага, Заярный вышел в район действий наших партизан, возглавил отряд народных мстителей.

Увлекательно написана повесть «Черная бурка». В ней речь идет о ратных делах летчиков 2-й Воздушной армии. Вместе с этим соединением писатель прошел путь от Ельца до Берлина.

Интересны опубликованные в книге рассказы, повествующие о судьбах людей, о тяготах и лишениях военной службы. Например, рассказ «Строгость» дает зримое представление о кипучей жизни на военном аэродроме.

О прославленном летчике Александре Покрышкине много и хорошо написано. Но вот читаешь рассказ «Озаренный звездами» и еще ярче представляешь себе образ советского летчика.

«Образ Покрышкина, — пишет автор, — стоял передо мною, как бывает перед скульптором стоит наполовину вытесанная из гранита могучая фигура. Его жизнь напоминала кзменную глыбу, которую можно подолгу рассматривать. В его жизни, как в горной скале, оставили след отпечатки огня и бурь»...

Книга содержит свыше двадцати очерков. Большинство из них публиковалось во фронтовых газетах.

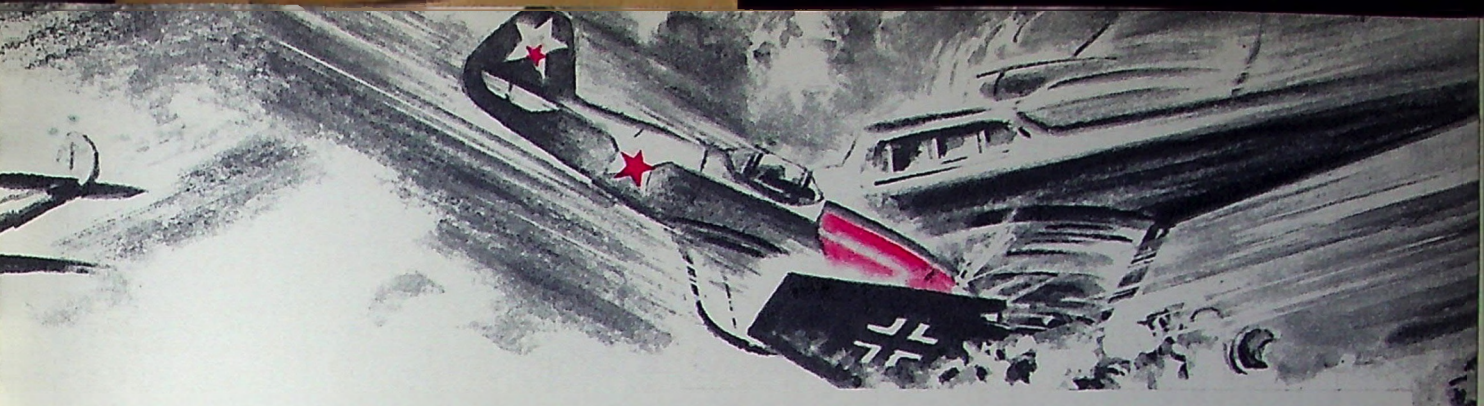
Закрыта последняя страница, а перед глазами, словно кинокадры, проходят памятные события, боевые товарищи. Это — отважный штурман лейтенант Жатков. Оказавшись в плену у гитлеровцев, он остался верен Присяге и, пренебрегая смертью, не выдал тайны врагу. Это — мужественный летчик Филипп Литвинов, который, будучи раненым, не только выполнил боевое задание, «обрушив бомбы на врага, но и привел краснозвездную машину на свой аэродром. Три раза он побеждал смерть»... Познакомится читатель и с бесстрашными гвардейцами — лейтенантом Василием Егоровым и стрелком-радистом старшим сержантом Алексеем Новиковым.

Полная ярких подвигов книга о воинской доблести найдет друзей среди ветеранов минувшей войны, ее с увлечением прочитают и юноши, готовящиеся к службе в Советской Армии.

Полковник Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ.

---

* Москва, Воениздат, 1969 г., стр. 336, цена 63 к.



Верно, главное — в людях. Что они скажут сегодня. И что они сделают завтра.

— Если завтра будет воздушный бой и «юнкерсы» не свернут, я пойду на таран, сказал Черкашин.

— Я тоже пойду на таран, — сказал Демин, — чтобы о нашем полку не только не говорили, даже не думали плохо.

В эту ночь я долго не мог уснуть, думал о случившемся. Надо ведь что-то делать, принимать какие-то меры. Если бы Лева был виноват, допустил бы ошибку, тогда все просто. Подумай и сделай как надо. А то ведь сколько ни думай, гарантии, что бомбы не упадут на плацдарм, нет. Вполне очевидно, надо увеличить число патрулей. Или за счет соседей, или за счет моего полка. Другого выхода нет.

Таковы мои думы, и завтра утром я скажу о них командиру дивизии.

И вот утро... Заработала фашистская артиллерия, послышались взрывы снарядов, вой мин. Потом загудело небо: пошли армады бомбардировщиков. Очевидно, в этот день фашисты решили ликвидировать наш плацдарм, сбросить храбрецов в мутные воды Днепра. Мы уже сделали несколько вылетов, каждый с воздушным боем, и в воздух снова ушла восьмерка из группы «Меч». Ее увел капитан Чувилев.

Нахожусь у радиостанции, слушаю. Эфир забит до отказа. И вдруг не в эфире, а здесь, у самого уха знакомый голос:

— Товарищ командир! Прибыл...

Гляжу — Иванов. Худой, грязный, оборванный. Вернулся, пропащий! Обнимаю его, прижимаю к себе. Рад несказанно. А он еще больше рад — домой же вернулся, к своим, к боевым друзьям. Но вижу, чувствует себя виноватым. Понимаю, есть отчего: увлекся в бою, фашиста под хвост пустил. Смешно мне немножко и очень приятно: переживает ошибку даже в такую минуту. Настоящий боец, орел. Бью его по плечу:

— Ладно, пока забудь. Поругаю потом, к слову придется, а сейчас говори. Рассказывай...

И он говорит, говорит... Приземлился там, за Днепром. Около самолета сразу начали падать и рваться мины. Понял: немцы решили его добить. Только успел добежать до оврага, самолет загорелся. «Попали гады», — чертыхнулся Василий и сразу увидел группу немецких солдат. Они бежали по дну оврага. Он укрылся в окопе, потом переполз в землянку. А мысль одна — пробиться к Днепру. Пригнувшись, выходит, пистолет наготове, перед ним немецкий солдат. Ударил его в упор. Перескочив через труп, прыгнул в траншею. Смотрит: еще одна группа бежит. Затаился. Снова ползет к Днепру.

Так он бегал и ползал два дня, укрываясь в окопах, траншеях, ходах сообщений. К исходу второго дня увидел бегущих немецких солдат, за ними — наших. Ему указали маршрут на командный пункт батальона...

— И вот я с вами, — говорит Иванов и, счастливый, смеется.

Я тоже смеюсь. Как хорошо-то, думаю, мы снова все вместе. И вижу на горизонте машины. Наши. Чувилев. Возвращаются с Бородаевки. Нет, не они, Чувилев ушел в составе восьмерки, а здесь только шесть. Очевидно, соседи. Они приближаются. Нет, не соседи, наши, но... двух не хватает. Сердце сжимает чувство беды. Что-то случилось... Заходят. Садятся. Рулят. Ко мне идет капитан Чувилев. На нем лица нет. Докладывает:

— Товарищ подполковник! Налет бомбардировщиков отражен. Черкашин и Демин погибли... Оба таранили.

...Встреча произошла на подходе к плацдарму. Наши атаковали, ударили в лоб. Фашисты заметались под шквалом огня, сбросили бомбы. Разметав строй первой девятки, пошли на вторую. Но... как это ни странно, фашисты не дрогнули. Может в этой группе находился ведущий всего боевого порядка, может с земли получили жесткий приказ, трудно сказать. Они приближались, в плотном строю, тяжелой лавиной. Не свернули даже тогда, когда загорелся флагман. Если строй не разбит и бомбы не сброшены, надо ударить вторично. Но уже на попутном курсе, в хвост. А для этого, не теряя дорогие секунды, надо встать на обратный курс, догнать уходящую группу. Другого выхода нет, а плацдарм уже рядом, и сзади, одна за другой напирают очередные девятки. Острым умом бойца Чувилев мгновенно оценил ситуацию, подал команду:

— Приготовиться к развороту!..

И вслед за командой ведущего, — другая, на чистой высокой ноте:

— Идите вперед, товарищи!

Чувилев оглянулся назад, на ведомых и... понял. Два красноносых «Яка» со снижением, разгоняя скорость, устремились на строй бомбовозов. Один на правую его оконечность, другой — на левую.

Два, почти одновременных удара лоб в лоб. Два взрыва огня и металла. Два подвига святой человеческой ненависти, высокого благородства...

Фашистов это ошеломило, деморализовало. Освобождаясь от бомб, они бросились в разные стороны. И те, что остались от этой девятки, и те, что шли сзади. Боевые порядки нарушились, перемешались... И совсем по-другому восприняли подвиг наши пилоты. Как призыв к мести. Как сигнал к действию...

Чувилев замолчал, глотая подступающий к горлу ком, хрипло добавил:

— Мы сбили несколько штук... Уточнить надо, спросить у летчиков.

— Не надо, — говорю Чувилеву,— потом, не сейчас.

Летчики приближаются к нам тихо и молча. Пять человек. Шестой, их командир, — рядом со мной. Двух не хватает. Но будто воочию вижу обоих...

Худощавый, светловолосый Демин. Стройный, подтянутый. Однажды под Курской дугой фашисты подбили его, ранили. Он был совсем молодым, неопытным, однако, не растерялся. Спокойно пришел и сел, а самолет был почти «раздет» — с него сорвало капоты, местами даже обшивку. В госпиталь не поехал. Не летал только неделю и всю неделю ходил за мной, просился в воздух. Не мог спокойно сидеть на земле, когда друзья дерутся с фашистами. После этого капитан Воскресенский попросил его в пару, и Демин оказался хорошим ведомым, настоящим щитом своего командира. И дрался неплохо: на личном счету имел четыре сбитых фашистских машины.

Черкашин совсем другой. Смуглый, невысокий, красивый. Очень горячий, живой, исключительно честный. Дружбе предан до самозабвения. Он летал с Чувилевым, и Павел сделал его настоящим бойцом, смелым, уверенным. И побратски его любил...

Летчики, шесть человек, молча глядят на меня. Ждут, что я скажу. В глазах боль, тоска.

— Ничего не поделаешь, хлопцы, — говорю я пилотам, — войны без жертв не бывает. Черкашин и Демин погибли, выполнив долг перед Родиной. И всегда будут с нами. Не сегодня, так завтра поднимется наш плацдарм, войска пойдут в наступление, и мы полетим вслед за ними, прикроем их с воздуха, поддержим могучий порыв. Вместе с нами, в нашем строю полетят и они, коммунисты Черкашин и Демин, отдавшие пламень своих сердец делу Победы...

Генерал-лейтенант авиации
А. ЯКИМЕНКО
Герой Советского Союза

Рис. А. Шульца

К ЗАЩИТЕ РОДИНЫ — ГОТОВЫ!

Закон «О всеобщей воинской обязанности» повышает роль учебных организаций ДОСААФ, учебных пунктов в подготовке юношей к службе в рядах Советской Армии. От качества этой подготовки во многом зависят сроки ввода в строй молодого солдата, овладения им сложной боевой техникой.

На Куйбышевском заводе имени Масленникова юношам, уходящим на военную службу, вручают маленькие книжечки — наказ коллектива завода. В них короткий текст: «Вам оказывается высокая честь и доверие — с оружием в руках охранять мирный созидательный труд нашего народа, зорко стоять на страже советских рубежей.

Коллектив нашего предприятия надеется, что Вы с честью оправдаете его доверие, будете храбрым, умелым и дисциплинированным воином, и желает Вам больших успехов в боевой и политической подготовке. Надеемся, что Вы своей отличной учебой и дисциплиной поддержите честь нашего коллектива, в котором Вы работали. По окончании военной службы мы всегда будем рады принять Вас в свою трудовую семью».

Наказ вручают торжественно, у памятника рабочим, отдавшим жизнь за Родину в годы Великой Отечественной войны.

Этим торжественным ритуалом заканчивается начальная военная подготовка молодежи к службе в рядах Советской Армии. А начинается она на учебном пункте завода, которым руководит полковник запаса Н. Букин.

Учебный пункт готовит призывников по различным военно-техническим специальностям. В этой короткой корреспонденции мы расскажем о жизни и делах будущих десантников.

В начале этого года были организованы 15-дневные сборы призывников, во время которых они прошли полный курс начальной военной подготовки.

Занятия на учебном пункте ведут опытные инструкторы — офицеры запаса И. Логинов, В. Пономаренко, А. Гамаев, Н. Мусатов и другие. Им помогают общественники — ветераны войны.

На заводе работает член Советского комитета защиты мира Герой Советского Союза Иван Ильич Смоляков. Он часто встречается с юношами, рассказывает им о героических подвигах советского народа в борьбе с гитлеровскими захватчиками в годы войны, о том вкладе, какой внесли представители завода в дело победы над врагом. Есть чем поделиться с призывниками и участнику обороны Ленинграда Николаю Федоровичу Букину.

Молодые рабочие — частые гости в воинских частях. Здесь они знакомятся с жизнью солдат, военной техникой, соревнуются в стрельбе из боевого оружия.

В основе начального обучения будущего десантника — парашютная подготовка и прыжки с самолета. Эту часть программы призывники завода проходят в Куйбышевском областном аэроклубе ДОСААФ под руководством заслуженного тренера РСФСР, мастера спорта И. Сикорского. Ребята изучают теоретические вопросы, тренируются в укладке парашюта, занимаются на различных тренажерах, а затем совершают прыжки.

И где бы мы ни встречались с будущими десантниками, — будь это в классе общевойсковой подготовки, в комнате боевой и трудовой славы, на лыжном кроссе или на прыжках, — чувствовалось, что они горят желанием быстрее и лучше изучить военное дело, овладеть оружием, парашютом.

Много юношей с завода имени Масленникова в настоящее время успешно несут службу в одной из частей воздушнодесантных войск. Из питомцев завода здесь скомплектовано целое подразделение. Рабочие завода Валентин Акимов, Евгений Метыйсенок, Виктор Жиглов, Геннадий Солдакаев, Слава Ануфриев с первых же дней зарекомендовали себя с самой лучшей стороны, а Юрий Давыдкин отличился больше других — на его счету уже одиннадцать благодарностей от командования части. Молодые солдаты в своих письмах рассказывают о службе, интересуются делами завода. Недавно Валентин Акимов, получив отпуск, приезжал на родной завод, в свой цех. Вместе с ним побывал на заводе представитель части капитан В. Штепа, отметивший, что молодые воины все задания выполняют отлично. В часть они приходят хорошо подготовленными и быстро овладевают военными знаниями, становятся настоящими солдатами, готовыми в любую минуту с оружием в руках выступить на защиту священных границ социалистической Родины.

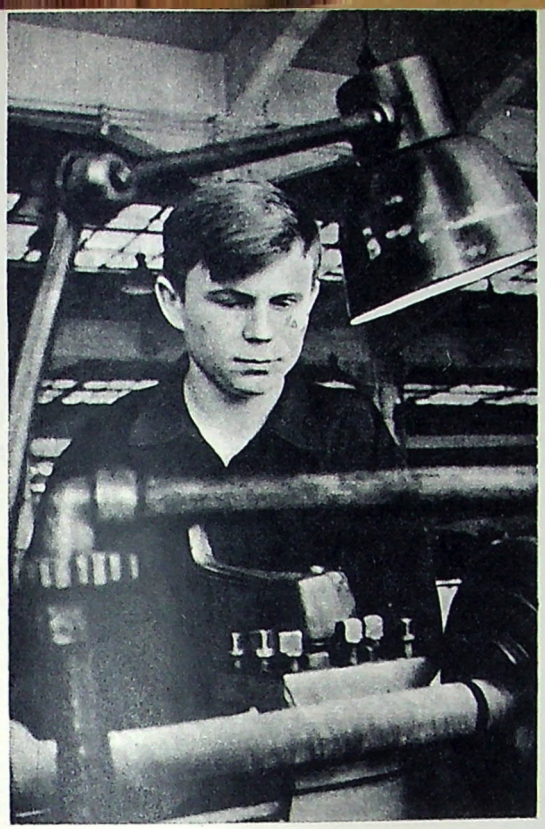
Э. *ГЛАДКОВ*

Куйбышев

Фото автора









Вот несколько снимков, иллюстрирующих работу учебного пункта Куйбышевского завода им. Масленникова. Будущие воины изучают оружие (слева направо): преподаватель А. Гамаев и допризывники В. Шумилин и А. Шевченко; лыжный кросс совершают В. Тяжев, за ним — А. Кашев, А. Мордвин.

Первый прыжок. Как ждали этого дня будущие десантники! И этот экзамен сдан на отлично (снимок слева вверху). Анатолий Шевченко, (вверху в центре) — недавний выпускник профессионально-технического училища. Он успешно выполнял производственное задание, а теперь, закончив начальное военное обучение, будет служить в крылатой пехоте.

Прыжок со стабилизацией (справа вверху) — последняя ступень начального военного обучения будущего солдата воздушнодесантных войск.



Ильич мечтал

Александр МЕДВЕДЕВ

Залепило снегом петроградские
Улицы, деревья и дома.
Начинался трудный восемнадцатый,
Наступала первая зима.

Надо землю залечить раздольную,
Надо сев готовить, класть кирпич...

Ночь и звезды за стенами Смольного,
У окна задумался Ильич.
Видит он черпак Большой Медведицы.
Ищет и находит Млечный путь...
Думает о тифе и бесхлебице,
О войне за хлеб — за каждый пуд.

В небе звезды синие и белые,
Людям неизвестные пути...
Нет лопат, нет сбруи, кос и серпов
И колесной мази не найти.
Рядом — нивы бедные и голые.
Далеки — Венера, Орион...

Выползает, поднимая голову.
Нечисть всякая со всех сторон.
Но он знал, что звездный мир
расступится,
Нужен хлеб и уголь и металл...
У окошка в штабе Революции
Вождь о светлых днях страны
мечтал, —

О расцвете Тулы, Омска, Винницы...
Городов, заводов, сел, полей.
Верил: к звездам человек поднимется,
Чтобы стало на земле светлей.

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРА



И. Н. Кожедуб.

Исполнилось 50 лет со дня рождения одного из выдающихся советских летчиков, трижды Героя Советского Союза, генерал-полковника авиации И. Н. Кожедуба.

Родился Иван Никитович в 1920 году в украинском селе Ображевке на Сумщине. Окончил школу-семилетку, поступил в техникум. Учился в Шосткинском аэроклубе.

— Много часов за свою службу в авиации, — вспоминает Кожедуб, — я пробыл в воздухе, но никогда не забыть волнующего чувства, испытанного во время первых полетов. То была гордость за свою Родину, увиденную сверху во всей ее неповторимой красоте, во всей ее богатырской силе. То была радость человека, которому Родина дала крылья орла.

Успешно окончен аэроклуб. Юноша уверенно перешагнул порог Чугуевского военного авиационного училища летчиков. А потом — Великая Отечественная война.

День за днем, в жестоких схватках с коварным и опасным противником мужал молодой боец, закалялась воля, оттачивалось мастерство, появились свои приемы борьбы.

«Только тот летчик, внимание которого не поглощено процессом управления самолетом, — писал Кожедуб, — может своевременно и эффективно атаковать врага. Чем лучше боевой летчик владеет техникой пилотирования и вооружением самолета, тем меньше его внимание отвлекается на управление самолетом. Такой летчик может целиком сосредоточиться на отыскании наиболее целесообразных приемов, способов атаки врага; может точно выбрать наиболее благоприятный момент для открытия огня по самолету противника; может стать новатором».

Вот таким летчиком-новатором Кожедуб хотел стать, этого добивался, к этому готовился — и таким он стал.

Указом Президиума Верховного Совета СССР в феврале 1944 года И. Н. Кожедубу было присвоено звание Героя Советского Союза. В августе того же года Советское правительство наградило его второй медалью «Золотая Звезда».

На фронте Великой Отечественной войны Кожедуб совершил триста тридцать боевых вылетов. Провел 120 воздушных боев, лично сбил 62 самолета. Последний бой провел в небе над Берлином.

Это был вдохновенный бой. Еще утром 17 апреля Кожедуб вылетел в паре с Титоренко. Над восточной окраиной города они встретились с четырьмя «мессершмиттами». Но боя немецкие летчики не приняли. К вечеру пара вновь поднялась в воздух. Подлетая к северной части города, летчики заметили приближающиеся точки. Все ясно — идет большая группа «фокке-вульфов-190» с бомбами.

Сделав горку, наши истребители набрали высоту, и пара вступила в бой с двадцатью парами врага. Вражеский налет на советские войска был сорван.

— Такого подъема... я еще никогда не испытывал, — рассказывает Кожедуб в своей книге «Служу Родине». — ...В этом бою я сбил шестьдесят первый и шестьдесят второй самолеты противника... Да, бой был действительно хорош. И не только с точки зрения тактики, но и по тому настроению, с которым мы его вели. Нас увлекал неудержимый наступательный порыв, который охватил в эти дни Советскую Армию. Я вложил в этот бой все свое умение, все знания, весь опыт. Наша пара вела его исключительно дружно, мы были как один человек.

За беспримерное мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, Иван Никитович Кожедуб в августе 1945 года награжден третьей медалью «Золотая Звезда».

Недавно наша страна отметила 25-летие великой победы над фашизмом. Для Ивана Кожедуба это были годы дальнейшего совершенствования. Он окончил Краснознаменную Военно-воздушную академию, овладел сложной реактивной техникой, занимал ряд командных должностей, закончил Академию Генерального штаба.

Трижды Герой Советского Союза генерал-полковник И. Н. Кожедуб и сегодня продолжает службу в Военно-Воздушных Силах. В свои пятьдесят лет он полон сил, энергии, творческого дерзания. Кожедуб ведет большую общественную работу. Четвертый год прославленный герой-летчик является председателем Федерации авиационного спорта СССР.

Тридцать два года назад Иван Кожедуб впервые поднялся в воздух с аэроклубного аэродрома. С тех пор его жизнь связана с авиацией, жизнь, ставшая примером для наших летчиков, советских авиационных спортсменов.

Хочется пожелать юбиляру еще долгих-долгих лет жизни, успешной работы, отличного здоровья, личного счастья.

«ДВИНА»

По плану боевой и оперативной подготовки Вооруженных Сил СССР в первой половине марта 1970 года на территории Белоруссии проходили войсковые маневры «Двина» с участием всех родов войск ряда военных округов. Маневры явились рапортом Центральному Комитету КПСС и Советскому правительству о возросшей боевой мощи и готовности Вооруженных Сил к защите завоеваний Великой Октябрьской социалистической революции.

В НЕБЕ — «АНТЕИ»

Однообразная равнина снегов, испещренных темными перелесками, начинавшими синеть реками и озерами, убегает под нос вертолета. Несущий винт вот-вот заденет за облачность. Летчик-штурман так ни разу и не решился оторвать палец от линии пути, проложенной на карте. Прозевай он хоть один характерный ориентир, наверняка придется определять свое место методом опроса местных жителей.

Почти час мы летим над верхушками елей, берез, пугая шумом мотора лесных великанов — лосей. Конечная точка маршрута — аэродром, куда должны приземлиться «Антеи». На борту исполинов — подразделение ракет оперативно-тактического назначения.

Вот, наконец, и аэродром. Над ним — плотная «шуба» облаков. Даже не верится, что в ненастную погоду, когда и на вертолете-то лететь страшновато, смогут приземлиться такие большие машины. Но они приземлились. Точно в назначенное время, по всем правилам летного искусства! И вот уже первая ракетная установка, качнув боеголовкой при спуске по трапу, покинула аэродром. За ней вторая, третья...

Ан-22 снова ушли в хмурое небо. За штурвалами — первоклассные военные летчики офицеры В. Ялин, Л. Хорошко и другие. Они еще раз показали, что «Антеи» могут «работать» в любых погодных условиях.

ВЕРТОЛЕТЧИКИ

Мы снова в воздухе. Район маневров настолько велик, что без воздушной связи обойтись просто немыслимо. Минут через тридцать садимся. Видно: аэродром оборудован в ходе подготовки к маневрам. Все — «как на войне»: походные кухни, полевые Ленинские комнаты, постоянная готовность к взлету. Здесь находится вертолетная часть.

С людьми этой части мне доводилось встречаться и раньше, еще на учении «Днепр». Как они изменились, возмужали, выросли! Капитан А. Пучка и подполковник Б. Еричев награждены орденами Красной Звезды, командиру отличного отряда Анатолию Пахомову только что вручено свидетельство военного летчика первого класса, многие повышены в должности. Однако в полку появились и молодые, в том числе офицеры, призванные из запаса, бывшие спортсмены добровольного оборонного Общества.

— Поговорите обязательно с лейтенантом Сушко, — рекомендует политработник А. Маслов. — После перелета сюда с основного аэродрома он подал заявление в партию.

Знакомимся. Лейтенант Николай Сушко невысокого роста, худощав. Ему 28 лет. В армии — год. До призыва работал в Киеве. Он молчалив, скромен, но когда начинает говорить о маневрах, преображается.

— Доверие-то какое! — говорит он. — Дождь со снегом, ветрище, а мы летим с максимальной загрузкой. Это не просто полет — настоящее испытание. Силу в себе почувствовал, вот и решил подать заявление, стать коммунистом, как мои командиры, товарищи.

Лейтенант смущенно замолк. А Маслов говорит, что учеба в ДОСААФ помогла Сушко не только быстро войти в строй, но и начать подготовку к сдаче экзаменов за полный курс военного авиационного училища штурманов. Николай Сушко твердо решил связать свою жизнь с армией.

Над аэродромом раздается гул двигателей. Группа майора А. Кучевского вернулась с очередного задания. Ее заменила в воздухе группа офицера А. Романова, участника учения «Днепр», награжденного орденом Красной Звезды.

Заканчиваются последние приготовления. Наземные войска выходят на исходные позиции, тщательно маскируются.

ПИЛОТАЖНИКИ

И грянул бой. Начало ему положили разведчики. Они обнаружили скопления войск «противника», определили направления главных ударов. В движение пришли огромные массы людей и техники. Небо наполнилось гулом мощных машин. Маневры начались...

В плотных боевых порядках под прикрытием истребителей на цель выходят экипажи бомбардировщиков гвардии подполковника Евгения Милютина. Это отличное подразделение. Девяносто процентов коммунистов и комсомольцев досрочно выполнили свои социалистические обязательства в честь ленинского юбилея. Точный по времени и месту сокрушительный удар вновь подтверждает высокую боевую выучку гвардейцев.

Вслед за бомбардировщиками действуют истребители-бомбардировщики, преемники боевой славы штурмовиков. Прижимаясь к земле, они внезапно выходят на цели, атакуют с различных видов маневра, мгновенно скрываются. Отличную оценку Министра обороны СССР получает четверка Су-7 во главе с капитаном А. Косихиным.

В безоблачном небе то и дело вспыхивают одиночные и групповые бои. Они проходят на больших скоростях, с максимальными перегрузками. Серебристыми стрелами мелькают над полем боя сверхзвуковые «МиГи». Их пилотируют майор Е. Аведиков, секретарь партийной организации эскадрильи и капитан Г. Задвинский, отличные летчики, участники воздушного парада в Домодедово.



Майор Л. Хорошко за штурвалом Ан-22. Фото автора.

Вот они разошлись в разные стороны, затем, развернувшись, ринулись навстречу друг другу, сошлись, бросились вверх. Каскад сложнейших маневров. Минута, другая... Оба сильны, оба достойны показать свое мастерство, отличное владение техникой. Министр обороны СССР Маршал Советского Союза А. А. Гречко передает им благодарность по радио.

А на земле, под прикрытием барражирующих «МиГов», разворачивается переправа войск через Западную Двину. Начинаются боевые действия в сложнейших условиях весенней распутицы.

УДАР НА РАССВЕТЕ

Конец первого дня маневров. На Н-ский аэродром пришла радостная весть: Главнокомандующий Военно-воздушными Силами маршал авиации П. С. Кутахов за умелые действия наградил большую группу летчиков Грамотами. Тут же организован митинг. На старте — знамя полка, овеянное славой боев в годы Великой Отечественной. Отличившиеся получают награды. Командир отличной эскадрильи офицер А. Тряпицин говорит от имени награжденных, заверяет командование, что авиаторы с честью выполнят все задачи маневров.

Не успели смолкнуть поздравления, в штаб поступает вводная: нанести удар по вновь обнаруженной цели — аэродрому «противника». Время не указано. Его надо определить, оценив обстановку. Думают командиры. Советуются.

— Лучше всего на рассвете, — предлагает военный штурман первого класса В. Петров.

Командир согласно кивает: решение принято. Начинается подготовка. Техники, механики под руководством инженеров А. Егорова, Г. Нецвета готовят машины к полету. Экипажи изучают маршрут, решают вопросы взаимодействия.

Времени мало — в обрез. В этих, как на фронте, условиях партийно политическая работа приобретает еще более целеустремленный и действенный характер. Политработники, возглавляемые офицером Г. Букловым, перенесли ее центр в эскадрильи, в экипажи. И результат — налицо: высокий боевой настрой охватил каждого авиатора.

Самолеты уходят в воздух. В динамиках командного пункта — лишь тихий шорох: полет проходит при полном радиомолчании. Первым, как всегда, летит командир. Он точно выводит группу на цель, экипажи наносят неотвратимый удар.

Мне потом довелось рассматривать фотопланшеты результата удара бомбардировщиков. Если бы противник был настоящим, реальным, ему не позавидуешь...

СМЕЛЬЧАКИ И МАСТЕРА

Второй день маневров. Герои дня — воины прославленной гвардейской Черниговской Краснознаменной воздушно-десантной дивизии и экипажи военно-транспортной авиации. Это общее мнение. В течение 22 минут в тылу «противника» выброшено около 8 тысяч десантников с полным вооружением — тяжелым и легким.

— Вся история Воздушнодесантных войск, — сказал генерал-лейтенант И. И. Лисов, — знала только одно подобное событие. Я имею в виду 10-тысячный десант в феврале 1942 года, выброшенный в район Юхнова.

Десантники, как и в годы войны, бой начали в воздухе. А перед смотровыми вышками разворачивалось еще одно из интересных событий — группа в пятьдесят парашютистов, половина которых — мастера спорта, совершила групповой прыжок с малой высоты. Среди смельчаков — шесть девушек.

Не успели парашютисты освободиться от подвесных систем, к вышкам подошел еще один самолет и тоже на малой высоте. За ним на тросе — неоднократный рекордсмен мира, мастер спорта старшина А. Дударь. Гром аплодисментов вспыхнул на вышках, когда он, пролетая мимо, молодцевато отдал честь руководству маневров.

На втором заходе А. Дударь отцепился и тут же, буквально над самой землей, раскрыл парашют. Смелый эксперимент отважного воина по достоинству оценил Министр обороны СССР: он расцеловал старшину и подарил ему свои часы.

ЗАМПОЛИТ ЕСТЬ ЗАМПОЛИТ

В маневрах «Двина» участвовал большой отряд летчиков-политработников. Вряд ли я ошибусь, если скажу, что не было ни одной группы пилотов, в которую не входил бы «летающий комиссар». Находясь с летчиками, решая вместе с ними боевые задачи, они словом и делом увлекают их на успешное выполнение полетных заданий, выступают подлинными организаторами партийно-политической работы.

Вот один из примеров. В разгар танкового сражения «южным» удалось перегруппировать силы и нанести контрудар на своем левом фланге. Казалось, пройдет еще несколько минут — и успех, который наметился было у «северных» на этом участке, превратится в неудачу.

— Вызвать истребителей-бомбардировщиков! — получил приказ авиационный наводчик.

И почти сразу же над полем боя появилась восьмерка Су-7. Оказалось, она находилась в воздухе и по команде пришла на помощь.

Словно огненный смерч, промчались над танками истребители-бомбардировщики. Удар был сокрушительным, и посредники снова отдали предпочтение «северным».

Во главе второй четверки Су-7 находится политработник капитан В. Овчинников («Крылья Родины» рассказывали о нем во втором номере за 1970 год).

Летчики-политработники всегда впереди. Многие из них, и в том числе капитан В. Живов, за три дня маневров совершили по 10 вылетов. И все с оценкой «отлично». Они убедительно показали, что в период интенсивных боевых действий основной формой партийно-политической работы является личный пример коммунистов и комсомольцев.

* * *

Рассказанное — лишь небольшая часть того, что было в небе Белоруссии. В ходе маневров авиационные части и соединения решали сложные и разнообразные задачи, отрабатывали тактические приемы и способы боевого применения различных видов оружия, совершенствовали взаимодействие с частями и соединениями других родов войск. Маневры «Двина» — новый шаг в боевом совершенствовании частей и соединений Военно-Воздушных Сил, еще более высокая ступень оперативной подготовки штабов, всесторонний экзамен боевой выучки авиаторов, их морально-психологической закалки. И этот экзамен выдержан успешно. Воины-авиаторы — в постоянной готовности выполнить любой приказ Коммунистической партии и Советского правительства.

Подполковник А. ХОРОБРЫХ

Аэродром

Анатолий СТЕПАНОВ

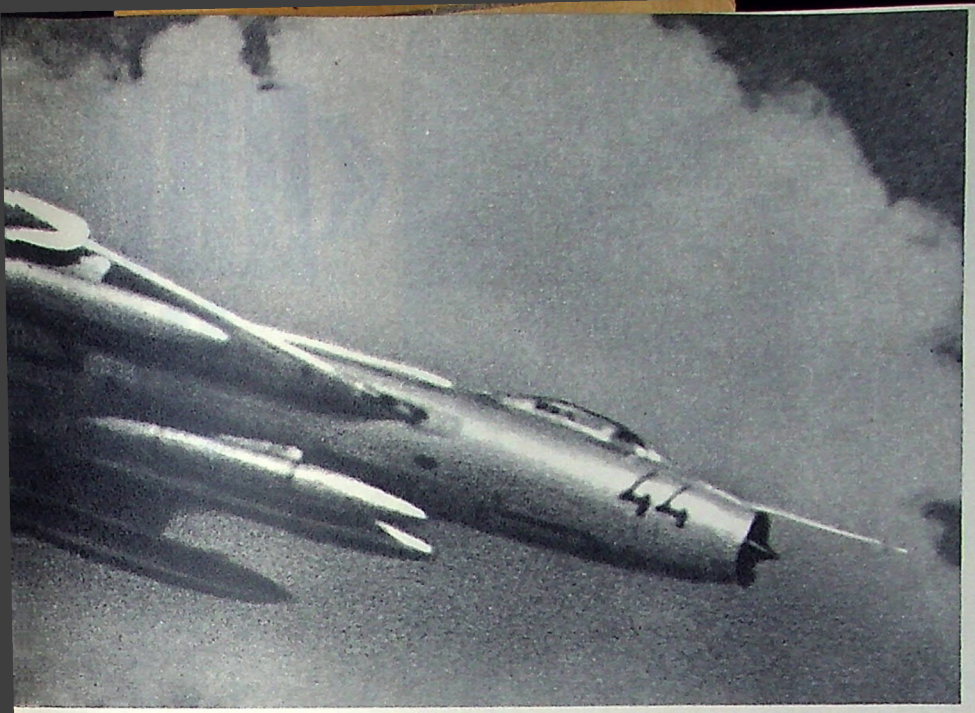
Аэродром. Аэродром.
Бетонка блещет серебром.
И гром. И гром.
Турбинный гром.
И песни неба за крылом.

За ним реки раздольный плес
Играет в зелени берез.
У боевых у красных звезд
Здесь я впервые
Встал на пост.

И штык граненый надо мной
Перекликался с высотой.

Гатчина

«ДВИНА»



Атакует истребитель-бомбардировщик.

Отличный экипаж вертолета (слева направо): военный летчик 1 класса гвардии майор А. Кучевский, военный штурман 1 класса гвардии капитан С. Перепонов и замполит эскадрильи капитан А. Размазнин.



Командир отличной эскадрильи гвардии майор А. Тиняев ставит задачу вертолетчикам перед вылетом с десантом мотострелков.



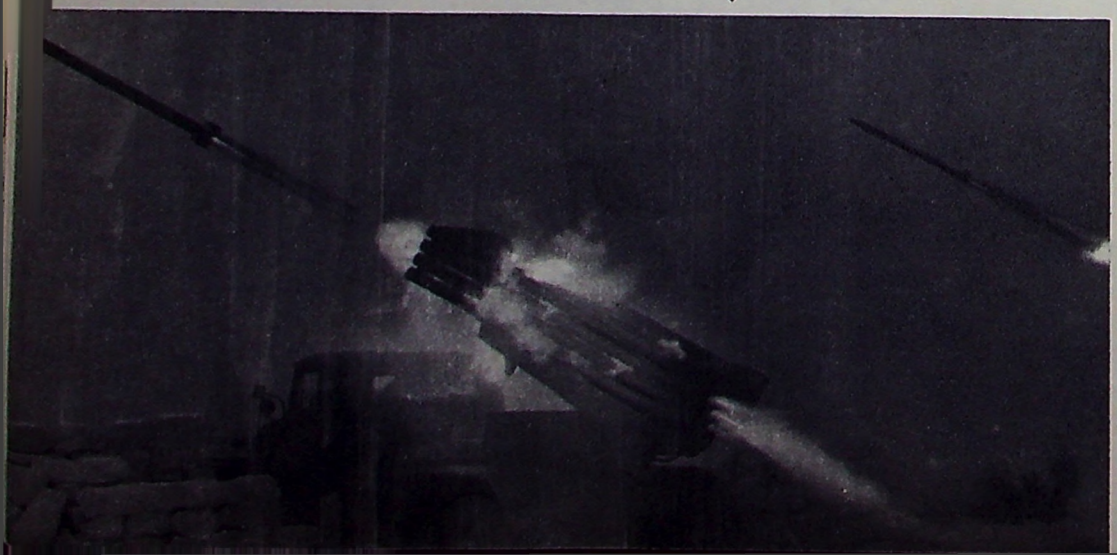


Тревога! Летчики эскадрильи майора В. Шканакина устремились к самолетам.

«ДВИ-НА»

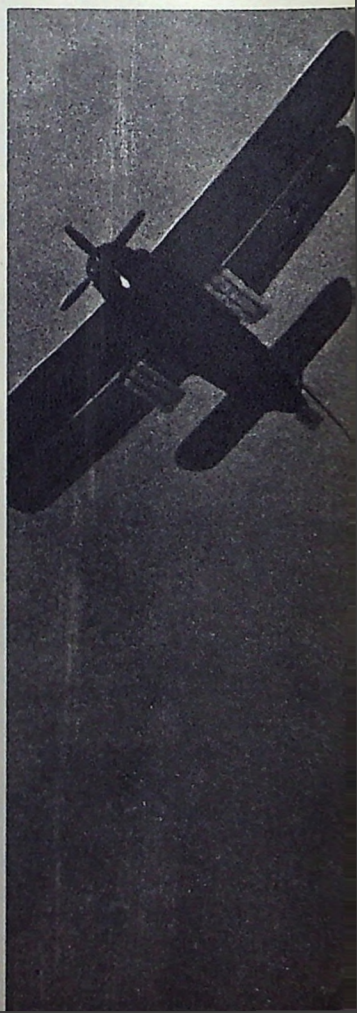


После десантирования батарея са ходных артиллерийских устано которой командует гвардии капи П. Хмарский, с парашютистами борту выдвигается в район сосре точения.



Огонь ведут реактивные установки.

На буксире за самолетом Ан-2 мас спорта старшина А. Дударь.



Вид рекорда	К-во чел.	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Затяжные	9	13 716 м	23 сентября 1965 г.	Н. Вершинина, С. Савицкая, А. Скопинова, И. Мухина, З. Романова, Л. Соколова, Р. Воронкова, Л. Солдатова, О. Комиссарова (СССР)
Точность приземления с высоты 600 м	4	0,12 м	16 мая 1967 г.	Миленова, Д. Андреева, Н. Жекова, М. Спассова (Болгария)
	9	1,08 м	27 апреля 1968 г.	Н. Ламберг, М. Новгородцева, Т. Морозычева, Л. Еремина, И. Мухина, В. Селиверстова, А. Хмельницкая, С. Родионова, М. Костина (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 600 м	3	0,00 м	21 ноября 1968 г.	Каркошка, Гречке, Ридинг (ГДР)
	4	0,38 м	4 августа 1967 г.	Хаусдорф, Грелман, Дице, Адлер (ГДР)
	5	0,90 м	8 августа 1967 г.	Ханс, Хаусдорф, Грелман, Дице, Адлер (ГДР)
	6	0,99 м	12 сентября 1968 г.	Н. Бубон, Л. Обухова, Ф. Храмцова, А. Кошкина, М. Барановская, Л. Нарута (СССР)
	9	1,29 м	24 апреля 1968 г.	Н. Ламберг, Л. Еремина, М. Новгородцева, М. Костина, Т. Морозычева, А. Хмельницкая, С. Родионова, И. Мухина, В. Селиверстова (СССР)
Точность приземления с высоты 1000 м	3	0,00 м	23 июня 1969 г.	Д. Андреева, М. Спасова, Ж. Гаврилова (Болгария)
	6	0,14 м	26 октября 1969 г.	Т. Коссовская, Л. Еремина, И. Ткаченко, М. Костина, А. Хмельницкая, В. Селиверстова (СССР)
	9	0,40 м	26 октября 1969 г.	Л. Еремина, А. Хмельницкая, Т. Коссовская, А. Козаченко С. Родионова, И. Ткаченко, М. Костина, Л. Скворцова, В. Селиверстова (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 1000 м	4	0,00 м	24 мая 1968 г.	Зарибницка, Кадлекова, Томсикова, Зуберска (Чехословакия)
	5	0,08 м	23 сентября 1969 г.	В. Закорецкая, М. Барановская, Л. Гапанович, Г. Корнеева, Ф. Алексеева (СССР)
	9	0,52 м	26 октября 1969 г.	Т. Коссовская, Л. Еремина, А. Козаченко, С. Родионова, И. Ткаченко, Л. Скворцова, А. Хмельницкая, М. Костина, В. Селиверстова (СССР)
Точность приземления с высоты 1500 м	3	0,05 м	3 октября 1969 г.	Т. Кувыкина, А. Дюжова, В. Закорецкая (СССР)
	7	0,50 м	28 октября 1969 г.	А. Хмельницкая, Т. Коссовская, Л. Еремина, М. Костина, Н. Сергеева, С. Родионова, В. Селиверстова (СССР)
	9	0,58 м	28 октября 1969 г.	Т. Коссовская, Л. Еремина, М. Костина, И. Ткаченко, А. Хмельницкая, Н. Сергеева, С. Старикова, Л. Прусова, В. Селиверстова (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 1500 м	9	0,25 м	27 октября 1969 г.	Л. Еремина, Т. Коссовская, И. Ткаченко, М. Костина, А. Хмельницкая, С. Старикова, Л. Митяненко, Н. Сергеева, В. Селиверстова (СССР)
Точность приземления с высоты 2000 м	3	0,00 м	23 июня 1969 г.	Д. Андреева, М. Спассова, Ж. Гаврилова (Болгария)
	9	0,28 м	28 октября 1969 г.	Т. Коссовская, Л. Еремина, И. Ткаченко, М. Костина, С. Старикова, А. Хмельницкая, Н. Сергеева, Л. Митяненко, В. Селиверстова (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 2000 м	9	0,51 м	27 октября 1969 г.	М. Костина, И. Ткаченко, А. Хмельницкая, Л. Еремина, С. Старикова, Н. Сергеева, Л. Митяненко, Т. Коссовская, В. Селиверстова (СССР)

(Окончание следует)

ТАБЛИЦА МИРОВЫХ АВИАЦИОННЫХ РЕКОРДОВ

по состоянию на 1 января 1970 года

(По данным Авиационной спортивной комиссии Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова)

РЕКОРДЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ПРИ ПОЛЕТЕ ЧЕЛОВЕКА НА КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЯХ

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
АБСОЛЮТНЫЕ			
«Джемини-7»			
Продолжительность	330 час. 35 мин.	4—18 декабря 1965 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл (США)
Дальность	9 204 575 км	4—18 декабря 1965 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл (США)
«Аполлон-8»			
Высота	377 668,9 км	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	127 980 кг	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
«Аполлон-11»			
Продолжительность пребывания вне корабля	2 час. 31 мин. 40 сек.	16 июля 1969 г.	Н. Армстронг (США)
«Союз-4» и «Союз-5»			
Продолжительность одновременного пребывания вне корабля	37 мин. 00 сек.	16 января 1969 г.	А. Елисеев, Е. Хрунов (СССР)
«Джемини-7» **«Джемини-12»** **«Аполлон-8»**	572 час. 10 мин. 16 сек.	4—18 декабря 1965 г. 11—15 ноября 1966 г. 21—27 декабря 1968 г.	Дж. Ловелл (США)
Общее время полета			

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ ПО КАТЕГОРИЯМ

1. ОРБИТАЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ

На одноместных космических кораблях

Мужские

«Восток-5»			
Продолжительность	118 час. 56 мин. 41 сек.	14—19 июня 1963 г.	В. Быковский (СССР)
Дальность	3 325 957 км	14—19 июня 1963 г.	В. Быковский (СССР)
«Восток»			
Высота	327 км	12 апреля 1961 г.	Ю. Гагарин (СССР)
«Союз-3»			
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	6575 кг	26—30 октября 1968 г.	Г. Береговой (СССР)
«Аполлон-11»			
Продолжительность пребывания вне корабля	2 час. 31 мин. 40 сек.	16 июля 1969 г.	Н. Армстронг (США)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Женские			
«Восток-6»			
Продолжительность	70 час. 40 мин. 48 сек.	16—18 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)
Дальность	1 970 990 км	16—18 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)
Высота	231,1 км	16—18 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	4713 кг	16—18 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)
На многоместных космических кораблях (2—4 космонавта)			
«Джемини-7»			
Продолжительность	330 час. 35 мин.*	4—18 декабря 1965 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл (США)
Дальность	9 204 575 км *	4—18 декабря 1965 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл (США)
«Аполлон-8»			
Высота	377 668,9 км *	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	127 980 кг *	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
«Союз-4» и «Союз-5»			
Продолжительность пребывания вне корабля	37 мин.*	16 января 1969 г.	А. Елисеев, Е. Хрунов (СССР)
«Джемини-7»			
Точность посадки	0,53 км	22 октября 1968 г.	У. Ширра, Д. Эйзел, Р. Кэнчингем (США)
Групповые полеты космических кораблей			
«Аполлон-9» и его лунная пилотируемая кабина			
Продолжительность	26 час. 32 мин. 59 сек *	3—13 марта 1969 г.	Дж. Мак Дивитт, Д. Скотт, Р. Шзейкарт (США)
«Джемини-6а» и «Джемини-7»			
Дальность	558 072 км	15—16 декабря 1965 г.	У. Ширра, Т. Стафорд, Ф. Борман, Дж. Ловелл (США)
Одновременное пребывание вне космического корабля			
«Союз-4» и «Союз-5»			
Продолжительность	37 мин.	16 января 1969 г.	А. Елисеев Е. Хрунов (СССР)

Вид рекорда	К-во челов.	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Затяжные	9	13 948 м	2 октября 1965 г.	В. Раевский, В. Прокопов, А. Петриченко, Э. Севастьянов, Б. Немцов, В. Галайда, В. Жуков, А. Сафран, В. Томарович (СССР)
Точность приземления с высоты 600 м	3	0,09 м	6 июля 1968 г.	Г. Можейко, А. Савельев, С. Краснов (СССР)
	5	0,51 м	13 сентября 1968 г.	Н. Скрипкин, А. Савин, В. Миронов, Г. Суханов, С. Попов (СССР)
	9	0,63 м	22 января 1968 г.	Оушенс, Макдермот, Хоукинс, Петерсон, Пельтер, Беннион, Агийяр, Холмберг, Лавье (США)
Комбинированный прыжок с высоты 600 м	7	0,09 м	25 апреля 1969 г.	В. Крестьянников, А. Осипов, Ю. Баранов, С. Попов, И. Курганов, Н. Ушмаев, В. Нарзикулов (СССР)
	9	0,84 м	24 января 1967 г.	Такер, Локвард, Даффи, Хоукинс, Оушэнс, Харрис, Макдермот, Криске, Бушер (США)
Точность приземления с высоты 1000 м	6	0,23 м	2 октября 1969 г.	П. Филиппов, Д. Иванов, А. Кандырин, Н. Ушмаев, Л. Гогешвили, В. Гаврилов (СССР)
	9	0,35 м	18 января 1968 г.	Макдермот, Локвард, Хоукинс, Оушэнс, Холмберг, Стрикланд, Агийяр, Лавье, Петерсон (США)
Комбинированный прыжок с высоты 1000 м	7	0,21 м	25 апреля 1969 г.	В. Крестьянников, А. Осипов, С. Попов, Н. Ушмаев, И. Курганов, Ю. Баранов, В. Нарзикулов (СССР)
	9	0,53 м	12 января 1968 г.	Локвард, Хоукинс, Оушэнс, Беннион, Пельтер, Холмберг, Криске, Стрикланд, Агийяр (США)
Точность приземления с высоты 1500 м	9	0,19 м	19 января 1968 г.	Макдермот, Локвард, Оушэнс, Хоукинс, Лавье, Стрикланд, Агийяр, Холмберг, Беннион (США)
Комбинированный прыжок с высоты 1500 м	4	0,10 м	26 января 1967 г.	Оушэнс, Хоукинс, Макдермот, Бушер (США)
	5	0,49 м	18 сентября 1968 г.	А. Бровко, Д. Когут, А. Савин, В. Кондрашов, В. Белоус (СССР)
	9	0,66 м	20 января 1968 г.	Оушэнс, Стрикланд, Агийяр, Макдермот, Лавье, Локвард, Хоукинс, Беннион, Холмберг (США)
Точность приземления с высоты 2000 м	3	0,00 м	26 января 1968 г.	Макдермот, Локвард, Холмберг (США)
	4	0,37 м	20 сентября 1968 г.	Д. Когут, Г. Суханов, В. Кондрашов, В. Белоус (СССР)
	5	0,63 м	18 сентября 1968 г.	Н. Скрипкин, В. Миронов, Г. Суханов, В. Курганов, С. Попов (СССР)
	9	0,89 м	26 января 1968 г.	Плуммер, Беннион, Пельтер, Оушэнс, Криске, Стрикланд, Лавье, Снайдер, Харрис (США)
Комбинированный прыжок с высоты 2000 м	3	0,10 м	16 сентября 1968 г	Н. Скрипкин, А. Савин, Г. Суханов (СССР)
	5	0,40 м	17 сентября 1968 г.	А. Бровко, А. Савин, Д. Когут, В. Кондрашов, В. Белоус (СССР)
	6	0,55 м	18 сентября 1968 г.	Е. Поляков, П. Филиппов, В. Бондаренко, В. Гаврилов, В. Рыбин, И. Щербаков (СССР)
	9	0,74 м	20 сентября 1968 г.	Н. Скрипкин, В. Кондрашов, Д. Когут, А. Савин, В. Миронов, Г. Суханов, И. Курганов, В. Белоус, С. Попов (СССР)
Женские дневные				
Высотные	9	13 811 м	28 сентября 1965 г.	С. Савицкая, Н. Вершинина, И. Мухина, Р. Воронкова, Л. Солдатова, А. Скопинова, Е. Данилович, Л. Соколова, З. Романова (СССР)

Вид рекорда	К-во челов.	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Комбинированный прыжок с высоты 600 м	4	0,00 м	16 апреля 1967 г.	О. Казаков, В. Крестьянников, Е. Ткаченко, В. Бурдуков (СССР)
	5	0,00 м	21 апреля 1968 г.	О. Казаков, А. Осипов, Е. Ткаченко, В. Крестьянников, В. Гурный (СССР)
	9	0,00 м	26 октября 1969 г.	В. Шарабанов, А. Парфенов, А. Осипов, В. Гурный, Б. Леонов, Г. Хапкин, В. Крестьянников, В. Мащенко, Е. Гладилов (СССР)
Точность приземления с высоты 1000 м	3	0,00 м	7 июня 1967 г.	Н. Андреев, Т. Попов, Х. Толев (Болгария)
	4	0,00 м	19 июня 1967 г.	Т. Попов, Н. Андреев, Х. Толев; Казанлак (Болгария)
	5	0,00 м	19 июня 1967 г.	Т. Попов, Н. Андреев, Карачев, Х. Толев, П. Антьозов (Болгария)
	7	0,00 м	26 октября 1969 г.	В. Крестьянников, В. Шарабанов, А. Осипов, Е. Гладилов, Б. Леонов, В. Гурный, В. Мащенко (СССР)
	9	0,17 м	26 октября 1969 г.	В. Шарабанов, В. Крестьянников, В. Пеньков, А. Осипов, В. Гурный, Е. Гладилов, Б. Леонов, Г. Хапкин, В. Мащенко (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 1000 м	3	0,00 м	22 сентября 1965 г.	Каплан, Жиндра, Калоус (Чехословакия)
	4	0,00 м	12 апреля 1967 г.	В. Шарабанов, В. Жариков, Е. Ткаченко, В. Гурный (СССР)
	5	0,00 м	9 апреля 1968 г.	О. Казаков, В. Крестьянников, Е. Ткаченко, Е. Шарабанов, В. Гурный (СССР)
	9	0,04 м	24 апреля 1968 г.	А. Осипов, В. Жариков, О. Казаков, Б. Леонов, В. Гурный, В. Шарабанов, В. Крестьянников, А. Парфенов, Л. Ячменев (СССР)
Точность приземления с высоты 1500 м	5	0,00 м	4 июля 1969 г.	Т. Попов, Х. Толев, С. Славов, Г. Обретенов, Г. Алексиев (Болгария)
	9	0,03 м	27 октября 1969 г.	Б. Леонов, А. Осипов, В. Крестьянников, В. Мащенко, Г. Хапкин, А. Парфенов, В. Карпезо, В. Тарасов, В. Пеньков (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 1500 м	4	0,00 м	13 апреля 1967 г.	О. Казаков, В. Бурдуков, В. Крестьянников, Л. Ячменев (СССР)
	5	0,00 м	21 апреля 1968 г.	В. Крестьянников, Е. Ткаченко, О. Казаков, В. Гурный, А. Осипов (СССР)
	9	0,01 м	23 апреля 1968 г.	В. Жариков, В. Шарабанов, В. Крестьянников, В. Гурный, Е. Ткаченко, А. Осипов, Б. Леонов, Л. Ячменев, О. Казаков (СССР)
Точность приземления с высоты 2000 м	3	0,00 м	11 октября 1967 г.	Пюпен, Боссан, Поза (Франция)
	5	0,00 м	4 июля 1969 г.	Т. Попов, Х. Толев, С. Славов, Г. Обретенов, Г. Алексиев (Болгария)
	9	0,08 м	24 апреля 1968 г.	В. Шарабанов, О. Казаков, А. Осипов, В. Жариков, В. Крестьянников, В. Гурный, Б. Леонов, А. Парфенов, Л. Ячменев (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 2000 м	4	0,00 м	4 июля 1969 г.	Т. Попов, Х. Толев, С. Славов, Г. Обретенов (Болгария)
	9	0,09 м	28 октября 1969 г.	А. Осипов, В. Шарабанов, В. Кестьянников, В. Леонов, В. Тарасов, В. Карпезо, В. Мащенко, Г. Хапкин, А. Парфенов (СССР)
Мужские ночные				
Высотные	9	14 238 м	25 сентября 1965 г.	А. Петриченко, В. Раевский, В. Немцов, В. Галайда, А. Сафран, В. Пугачев, Э. Севастьянов, В. Прокопов, В. Томарович (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Полет космических кораблей в состыкованном состоянии			
«Аполлон-9» и его лунная пилотируемая кабина			
Продолжительность	21 час. 36 мин. 31 сек.	3—13 марта 1969 г.	Дж. Мак Дивитт, Д. Скотт, Р. Швейкарт (США)
Дальность	523 458 км	3—13 марта 1969 г.	Дж. Мак Дивитт, Д. Скотт, Р. Швейкарт (США)
Общий вес (масса) кораблей	28 429 кг	3—13 марта 1969 г.	Дж. Мак Дивитт, Д. Скотт, Р. Швейкарт (США)
Время, проведенное космонавтом в космическом полете			
«Джемини-7» «Джемини-12» «Аполлон-8»			
Общее время полетов	572 час. 10 мин. 16 сек.	4—18 декабря 1965 г. 11—15 ноября 1966 г. 21—27 декабря 1968 г.	Дж. Ловелл (США)
II. НЕОРБИТАЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ			
«Меркурий-7»			
Высота	187,307 км	5 мая 1961 г.	А. Шепард (США)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	1832,61 кг	5 мая 1961 г.	А. Шепард (США)
III. ПОЛЕТЫ КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ НА ЛУНУ И ДРУГИЕ ПЛАНЕТЫ			
«Аполлон-11»			
Продолжительность пребывания на Луне вне корабля	2 час. 31 мин. 40 сек.*	21 июня 1969 г.	Н. Армстронг (США)
Продолжительность полета по орбите вокруг Луны	59 час. 27 мин. 50 сек.	19—21 июля 1969 г.	М. Колинз (США)
«Аполлон-11»			
Продолжительность пребывания на Луне	21 час. 36 мин. 21 сек.	20—21 июля 1969 г.	Н. Армстронг, Э. Олдрин (США)
Продолжительность пребывания в корабле на Луне*	19 час. 49 мин. 28 сек.	20—21 июля 1969 г.	Н. Армстронг, Э. Олдрин (США)
«Аполлон-11»			
Наибольший вес (масса), доставленный на Луну	7326,9 кг	20 июля 1969 г.	Н. Армстронг, Э. Олдрин (США)
Наибольший вес (масса), доставленный на окололунную орбиту с поверхности Луны	2689,2 кг	21 июля 1969 г.	Н. Армстронг, Э. Олдрин (США)
«Аполлон-10»			
Продолжительность полета по орбите вокруг Луны	61 час. 34 мин. 39 сек.	18—26 мая 1969 г.	Т. Стаффорд, Дж. Янг, Ю. Сернан (США)
Продолжительность полета к Луне и обратно	192 час. 3 мин. 23 сек.	18—26 мая 1969 г.	Т. Стаффорд, Дж. Янг, Ю. Сернан (США)

Примечание: *с января 1970 года этот вид рекорда не регистрируется.

АБСОЛЮТНЫЕ РЕКОРДЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ПРИ ПОЛЕТЕ ЧЕЛОВЕКА НА ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Дальность по прямой	20 168,78 км «Боинг Б-52Н»	10—11 января 1962 г.	К. Эвели (США)
Дальность по замкнутому маршруту	18 245,05 км «Боинг Б-52Н»	6—7 июня 1962 г.	М. Стивенсон (США)
Высота	34 714 м Е-66А	28 апреля 1961 г.	Г. Мосолов (СССР)
Высота в горизонтальном полете	24 462,596 м «Локхид УФ-12А»	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость на базе	3331,507 км/час	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость по замкнутому маршруту	2981,5 км/час Е-266	5 октября 1967 г.	М. Комаров (СССР)

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ

ПО КЛАССАМ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Рекорды на самолетах с реактивными двигателями

Мужские

Дальность по прямой	20 168,78 км*	10—11 января 1962 г.	К. Эвели (США)
Дальность по замкнутому маршруту	18 245,05 км*	6—7 июня 1962 г.	М. Стивенсон (США)
Высота (взлет с земли)	34 714 м*	28 апреля 1961 г.	Г. Мосолов (СССР)
Высота в горизонтальном полете	24 462,596 м*	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость на базе 3 км	1452,777 км/час	28 августа 1961 г.	Х. Хардисти (США)
Скорость на базе 15—25 км	3331,507 км/час*	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость на 100 км	2401 км/час	7 октября 1961 г.	А. Федотов (СССР)
Скорость на 500 км	2981,5 км/час*	5 октября 1967 г.	М. Комаров (СССР)
Скорость на 1000 км	2920,67 км/час	27 октября 1967 г.	П. Остапенко (СССР)
Скорость на 2000 км	1708,82 км/час	12 января 1961 г.	Г. Дейчендорф (США)
Скорость на 5000 км	961,867 км/час	26 сентября 1958 г.	Ч. Грисвольд (США)
Скорость на 10 000 км	902,369 км/час	26 сентября 1958 г.	В. Сандак (США)
Скороподъемность на высоту 3000 м	34,5 сек.	21 февраля 1962 г.	Д. Юнг (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	48,78 сек.	21 февраля 1962 г.	Г. Лонгтон (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	1 мин. 1,68 сек.	3 марта 1962 г.	В. Мак-Гро (США)
Скороподъемность на высоту 12000 м	1 мин. 17,14 сек.	1 марта 1962 г.	В. Мак-Гро (США)
Скороподъемность на высоту 15000 м	1 мин. 54,54 сек.	3 марта 1962 г.	Д. Нордберг (США)
Скороподъемность на высоту 20000 м	2 мин. 58,5 сек.	31 марта 1962 г.	Г. Браун (США)
Скороподъемность на высоту 25000 м	3 мин. 50,44 сек.	3 апреля 1962 г.	Д. Юнг (США)
Скороподъемность на высоту 30 000 м	6 мин. 11,43 сек.	13 апреля 1962 г.	Д. Нордберг (США)
С коммерческим грузом 1000, 2000 кг			
Высота	29777 м	5 октября 1967 г.	А. Федотов (СССР)
Скорость на 1000 км	2920,67 км/час	27 октября 1967 г.	П. Остапенко (СССР)
Скорость на 2000 км	1708,82 км/час	12 января 1961 г.	Г. Дейчендорф (США)

Вид рекорда	Мужские		Женские	
	дневные	ночные	дневные	ночные
Точность приземления с высоты 600 м	0,00 м Д. Мали (Чехословакия) 12 июля 1964 г.	0,00 м С. Хоукинс (США) 21 января 1967 г.	0,00 м А. Горшкова (СССР) 10 августа 1965 г.	0,51 м Г. Петра (ГДР) 8 ноября 1967 г.
Комбинированный прыжок с высоты 600 м	0,00 м Г. Шааль (ГДР) 23 августа 1965 г.	0,00 м В. Локвард (США) 15 января 1968 г.	0,11 м П. Ерусель (ГДР) 14 сентября 1965 г.	0,88 м Г. Корнеева (СССР) 25 апреля 1969 г.
Точность приземления с высоты 1000 м	0,00 м В. Раков (СССР) 4 сентября 1964 г.	0,00 м В. Мюллер (ГДР) 28 апреля 1967 г.	0,00 м Д. Андреева (Болгария) 17 августа 1966 г.	0,51 м Л. Гапанович (СССР) 10 октября 1969 г.
Комбинированный прыжок с высоты 1000 м	0,00 м Г. Янку (Румыния) 31 мая 1961 г.	0,00 м П. Петерсон (США) 20 января 1968 г.	0,00 м З. Зарибницка (Чехословакия) 10 июля 1964 г.	0,00 м В. Закорецкая (СССР) 22 апреля 1969 г.
Точность приземления с высоты 1500 м	0,00 м Г. Лашкевич (СССР) 23 июля 1964 г.	0,00 м Л. Холмберг (США) 16 января 1968 г.	0,01 м Ж. Гаврилова (Болгария) 4 июля 1969 г.	0,04 м А. Козлова (СССР) 25 апреля 1969 г.
Комбинированный прыжок с высоты 1500 м	0,00 м П. Дмитриенко (СССР) 20 июля 1963 г.	0,00 м П. Петерсон (США) 20 января 1968 г.	0,00 м М. Спасова (Болгария) 4 июля 1969 г.	1,56 м А. Кенсицкая (СССР) 21 декабря 1965 г.
Точность приземления с высоты 2000 м	0,00 м Х. Толев (Болгария) 10 августа 1967 г.	0,00 м С. Агийяр (США) 21 января 1968 г.	0,30 м В. Селиверстова (СССР) 19 апреля 1967 г.	1,15 м Е. Чепелева (СССР) 21 декабря 1965 г.
Комбинированный прыжок с высоты 2000 м	0,00 м Я. Егличка (Чехословакия) 22 июня 1963 г.	0,00 м У. Оушэнс (США) 20 января 1968 г.	0,00 м И. Златанова (Болгария) 10 августа 1967 г.	1,79 м Т. Дуганова (СССР) 21 декабря 1965 г.

ГРУППОВЫЕ

Мужские дневные

Вид рекорда	К-во челов.	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Высотные	6	14 506 м	27 сентября 1965 г.	В. Раевский, А. Петриченко, Б. Немцов, В. Прокопов, В. Томарович, Э. Севастьянов (СССР)
	9	13 811 м	28 сентября 1965 г.	Р. Воронкова, Н. Вершинина, Л. Соколова, И. Мухина, С. Савицкая, Л. Солдатова, З. Романова, А. Скопинова, Е. Данилович (СССР)
Затяжные	6	14 045 м	21 августа 1957 г.	Е. Андреев, А. Ванярхо, Н. Жуков, П. Ищенко, В. Петренко, В. Романюк (СССР)
	9	13 831 м	22 сентября 1965 г.	А. Петриченко, В. Раевский, Б. Немцов, В. Галайда, В. Томарович, А. Исанин, В. Пугачев, В. Прокопов, Э. Севастьянов (СССР)
Точность приземления с высоты 600 м	3	0,00 м	20 января 1967 г.	Г. Такер, С. Хоукинс, Р. Бушер (США)
	4	0,00 м	16 апреля 1967 г.	В. Леонов, В. Шарабанов, Л. Ячменев, В. Жариков (СССР)
	5	0,00 м	21 апреля 1968 г.	О. Казаков, А. Осипов, В. Крестьянников, Е. Ткаченко, В. Гурный (СССР)
	9	0,03 м	21 апреля 1968 г.	В. Крестьянников, Е. Ткаченко, О. Казаков, А. Осипов, А. Парфенов, В. Жариков, В. Гурный, В. Леонов, Л. Ячменев (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Скорость на 2000 км	227,74 км/час	19—20 марта 1966 г.	Д. Щепанский (США)
Скороподъемность на высоту 3000 м	5 мин. 36,2 сек.	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Дальность по прямой	1654,571 км	11 сентября 1967 г.	В. Ларин (СССР)
Дальность по замкнутому маршруту	1528,770 км	17 апреля 1968 г.	А. Аносов (СССР)
Высота	10713 м	11 декабря 1964 г.	Э. Сэмпсон (США)
Скорость на базе 3 км	289,9 км/час	25 ноября 1964 г.	Ж. Комер (США)
Скорость на базе 15—25 км	276,25 км/час	20 ноября 1964 г.	Д. Врэй (США)
Скорость на 100 км	276,3 км/час	21 ноября 1964 г.	Ж. Фостер (США)
Скорость на 500 км	286,83 км/час	23 ноября 1964 г.	Б. Однил (США)
Скорость на 1000 км	235,103 км/час	15 сентября 1964 г.	Д. Джонстон (США)
5-я категория, вес от 3000 до 4500 кг			
Дальность по прямой	2170,7 км	27 сентября 1964 г.	М. Антонио (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2000,146 км	23 сентября 1964 г.	Ж. Уаттс (США)
Высота	7747,7 м	14 декабря 1964 г.	Р. Кеннеди (США)
Скорость на базе 3 км	278,741 км/час	16 ноября 1964 г.	Д. Врэй (США)
Скорость на базе 15—25 км	278,28 км/час	20 ноября 1964 г.	Л. Денис (США)
Скорость на 100 км	268,42 км/час	20 ноября 1964 г.	Ж. Фостер (США)
Скорость на 500 км	277,02 км/час	23 ноября 1964 г.	В. Чоббой (США)
Скорость на 1000 км	266,11 км/час	24 ноября 1964 г.	Э. Сэмпсон (США)
Скорость на 2000 км	215,626 км/час	23 сентября 1964 г.	Ж. Уаттс (США)
РЕКОРДЫ НА ВИНТОКРЫЛЫХ АППАРАТАХ (КОНВЕРТОПЛАНАХ)			
Высота	2588 м	24 ноября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)
Скорость на базе 15—25 км	356,3 км/час	7 октября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)
Скорость на 100 км	307,22 км/час	5 января 1959 г.	В. Джеллатли (Н. Зеландия)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000, 10000, 15000 кг			
Высота	2588 м	24 ноября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	16485 кг	24 ноября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)

ПАРАШЮТНЫЕ РЕКОРДЫ

Вид рекорда	Мужские		Женские	
	дневные	ночные	дневные	ночные
Высотные	15 413 м Ч. Дьюров (Болгария) 28 августа 1966 г.	14 924 м А. Петриченко (СССР) 30 сентября 1965 г.	14 533 м Е. Данилович (СССР) 23 сентября 1965 г.	14 287 м Л. Соколова (СССР) 29 сентября 1965 г.
Затяжные	24 500 м Е. Андреев (СССР) 1 ноября 1962 г.	14 844 м И. Крумов (Болгария) 28 августа 1966 г.	14 100 м О. Комиссарова (СССР) 21 сентября 1965 г.	13 520 м А. Скопинова (СССР) 29 сентября 1965 г.

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Скорость на 5000 км	944,907 км/час	17 сентября 1958 г.	Ч. Гиббс (США)
С коммерческим грузом 5000 кг			
Высота	26017,93 м	14 сентября 1962 г.	Ф. Фультон (США)
С коммерческим грузом 10 000 кг			
Высота	15317 м	16 сентября 1959 г.	Н. Горяйнов (СССР)
С коммерческим грузом 15 000, 20 000, 25 000, 30 000 кг			
Высота	14377,74 м	17 апреля 1962 г.	Д. Кроу (США)
С коммерческим грузом 35 000, 40 000, 45 000, 50 000, 55 000 кг			
Высота	13121 м	29 сентября 1959 г.	Б. Степанов (СССР)
С коммерческим грузом 5000, 10 000, 15 000, 20 000, 25 000 кг			
Скорсть на 1000 км	1028,664 км/час	30 октября 1959 г.	А. Липко (СССР)
Скорость на 2000 км	991,05 км/час	17 апреля 1962 г.	В. Хамэн (США)
С коммерческим грузом 5 000, 10 000 кг			
Скорость на 5000 км	944,907 км/час	17 сентября 1958 г.	Ч. Гиббс (США)
С коммерческим грузом 30 000 кг			
Скорость на 2000 км	991,05 км/час	17 апреля 1962 г.	В. Хамэн (США)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2 000 м			
Вес груза	55220 кг	29 сентября 1959 г.	Б. Степанов (СССР)
Женские			
Дальность по прямой	3661,33 км	22 апреля 1962 г.	Ж. Кокран (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2497,009 км	18 сентября 1967 г.	М. Попович (СССР)
Высота	24336 м	22 мая 1965 г.	Н. Проханова (СССР)
Высота в горизонтальном полете	19020 м	23 июня 1965 г.	Л. Зайцева (СССР)
Скорость на базе 15—25 км	2300,234 км/час	11 мая 1964 г.	Ж. Кокран (США)
Скорость на 100 км	2128,7 км/час	18 февраля 1967 г.	Е. Мартова (СССР)
Скорость на 500 км	2062 км/час	16 сентября 1966 г.	М. Соловьева (СССР)
Скорость на 1000 км	1298,16 км/час	28 марта 1967 г.	Л. Зайцева (СССР)
Скорость на 2000 км	900,267 км/час	11 октября 1966 г.	Е. Мартова (СССР)

РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ САМОЛЕТАХ С РЕАКТИВНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

1-я категория, вес до 500 кг			
Высота	6700 м	7 декабря 1962 г.	А. Мантелли (Италия)
2-я категория, от 500 до 1000 кг			
Высота	9366 м	24 сентября 1964 г.	А. Мантелли (Италия)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Скорость на базе 15—25 км	755 км/час	19 февраля 1965 г.	Р. Шихина (СССР)
Скорость на 100 км	724,43 км/час	14 января 1965 г.	Г. Корчуганова (СССР)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Дальность по прямой	970,014 км	18 июля 1967 г.	М. Ралли (Италия)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Дальность по замкнутому маршруту	773,557 км	9 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Высота	17315 м	18 марта 1966 г.	М. Ралли (Италия)
Высота в горизонтальном полете	15668м	18 марта 1966 г.	М. Ралли (Италия)
Скорость на базе 3 км	871,798 км/час	2 августа 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скорость на базе 15—25 км	880 км/час	1 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скорость на 100 км	831,007 км/час	3 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скорость на 500 км	777,667 км/час	6 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скороподъемность на высоту 3000 м	2 мин. 2 сек.	8 февраля 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скороподъемность на высоту 6000 м	3 мин. 56,3 сек.	8 февраля 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скороподъемность на высоту 9000 м	6 мин. 39,7 сек.	8 февраля 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скороподъемность на высоту 12000 м	10 мин. 53,8 сек.	8 февраля 1967 г.	М. Ралли (Италия)
РЕКОРДЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ С РЕАКТИВНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Высота	14962 м	9 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
Скорость на базе 15—25 км	912 км/час	7 августа 1961 г.	Н. Андриевский (СССР)
Скорость на 1000 км	875,86 км/час	3 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000 кг			
Высота	14062 м	8 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
Скорость на 1000 км	875,86 км/час	3 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
С коммерческим грузом 10 000 кг			
Высота	12733 м	11 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
С коммерческим грузом 15 000 кг			
Высота	11997 м	12 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	15206,4 кг	12 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
РЕКОРДЫ НА ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ С РАКЕТНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Высота	24217 м	2 мая 1958 г.	Р. Карпентер (Франция)
РЕКОРДЫ НА САМОЛЕТЕ, ЗАПУЩЕННОМ В ПОЛЕТ ПРИ ПОМОЩИ САМОЛЕТА-НОСИТЕЛЯ			
Высота	95 935,99 м	17 июля 1962 г.	Р. Уайт (США)
РЕКОРДЫ НА ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ С РЕАКТИВНОЙ ПОДЪЕМНОЙ СИЛОЙ			
Дальность по прямой	681 км	27 мая 1969 г.	Д. Вуд (ФРГ)
Высота	9100 м	27 мая 1969 г.	Д. Вуд (ФРГ)
РЕКОРДЫ НА САМОЛЕТАХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Мужские			
Дальность по прямой	7661,949 км	14—15 октября 1967 г.	Л. Уланова (СССР)
Дальность по замкнутому маршруту	8023,153 км	18—19 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
Высота	13513 м	20 октября 1967 г.	Л. Уланова (СССР)
Высота в горизонтальном полете	12990 м	13 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
Скорость на базе 15—25 км	727,840 км/час	6 мая 1968 г.	В. Константинов (СССР)
Скорость на 100 км	706 км/час	6 мая 1968 г.	В. Константинов (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
С коммерческим грузом 15000, 20000, 25000, 30000 кг			
Высота	2951 м	22 февраля 1969 г.	В. Колошенко (СССР)
С коммерческим грузом 35000, 40000 кг			
Высота	2255 м	6 августа 1969 г.	В. Колошенко (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	40204,5 кг	6 августа 1969 г.	В. Колошенко (СССР)
Женские			
Дальность по прямой	2232,218 км	15 августа 1969 г.	И. Копец (СССР)
Дальность по замкнутому маршруту	2082,224 км	14 сентября 1967 г.	И. Копец (СССР)
Высота	7524 м	12 января 1965 г.	Т. Руссиян (СССР)
Скорость на 100 км	269,38 км/час	10 июня 1965 г.	Т. Руссиян (СССР)
Скорость на 500 км	273,507 км/час	23 августа 1967 г.	И. Копец (СССР)
Скорость на 1000 км	258,666 км/час	28 августа 1967 г.	Л. Исаева (СССР)
Скорость на 2000 км	235,119 км/час	14 сентября 1967 г.	И. Копец (СССР)
РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ ВЕРТОЛЕТАХ			
1-я категория, вес до 500 кг			
Высота	4789 м	29 декабря 1953 г.	Ж. Дабо (Франция)
Скорость	120,182 км/час	27 июня 1959 г.	Р Душон (Чехословакия)
2-я категория, вес от 500 до 1000 кг			
Дальность по прямой	1176,79 км	8 февраля 1961 г.	А. Эверил (США)
Дальность по замкнутому маршруту	1700,124 км	21 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Высота	10984 м	13 июня 1958 г.	Ж Булэ (Франция)
Высота в горизонтальном полете	8061,3 м	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Скорость на базе 3 км	274,73 км/час	24 марта 1966 г.	Р. Хед (США)
Скорость на базе 15—25 км	276,506 км/час	24 марта 1966 г.	Р. Хед (США)
Скорость на 100 км	259,47 км/час	13 марта 1966 г.	А. Дарлинг (США)
Скорость на 500 км	254,59 км/час	13 марта 1966 г.	А. Дарлинг (США)
Скорость на 1000 км	249,76 км/час	13 марта 1966 г.	А. Дарлинг (США)
Скороподъемность на высоту 3000 м	4 мин. 1,5 сек.	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	7 мин. 12 сек.	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Дальность по прямой	3561,55 км	6—7 апреля 1966 г.	Р. Ферри (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2800,20 км	26—27 марта 1966 г.	Дж. Швейдель (США)
Высота	9583 м	9 июня 1958 г.	Ж Булэ (Франция)
Высота в горизонтальном полете	5503 м	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Скорость на базе 3 км	277,468 км/час	23 марта 1966 г.	Дж. Гудд (США)
Скорость на базе 15—25 км	271,979 км/час	23 марта 1966 г.	Дж. Гудд (США)
Скорость на 100 км	251,51 км/час	12 марта 1966 г.	Д. Кил (США)
Скорость на 500 км	249,847 км/час	12 марта 1966 г.	Д. Кил (США)
Скорость на 1000 км	246,38 км/час	12 марта 1966 г.	Д. Кил (США)

Вид рекорда	Мужские		Женские	
	1-я категория одноместные планеры	2-я категория многоместные планеры	1-я категория одноместные планеры	2-я категория многоместные планеры
Скорость на 100 км	136,658 км/час Г. Линке (ФРГ) 30 июля 1967 г.	111,304 км/час Р. Бриглеб (США) 31 июля 1969 г.	113 км/час И. Лимэн (Юж. Африка) 5 января 1966 г.	90,95 км/час И. Лимэн (Юж. Африка) 27 декабря 1968 г.
Скорость на 300 км	138,30 км/час А. Роэм (ФРГ) 4 июня 1967 г.	92,562 км/час В. Чувиков (СССР) 1 августа 1964 г.	106,18 км/час И. Лимэн (Юж. Африка) 14 января 1966 г.	74,314 км/час О. Манафова (СССР) 12 июня 1964 г.
Скорость на 500 км	135,32 км/час М. Джекоон (Юж. Африка) 28 декабря 1967 г.	83,74 км/час Д. Сорг (ФРГ) 7 января 1964 г.	103,33 км/час А. Берис (Англия) 25 декабря 1963 г.	69,598 км/час Т. Загайнова (СССР) 29 мая 1968 г.

ВЕРТОЛЕТНЫЕ РЕКОРДЫ

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Мужские			
Дальность по прямой	3561,55 км	6—7 апреля 1966 г.	Р. Ферри (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2800,20 км	26—27 марта 1966 г.	Дж. Швейдель (США)
Высота	10984 м	13 июня 1958 г.	Ж. Булэ (Франция)
Высота в горизонтальном полете	9595,9 м	30 декабря 1968 г.	В. Ламб (США)
Скорость на базе 3 км	341,23 км/час	19 июля 1963 г.	Ж. Булэ (Франция)
Скорость на базе 15—25 км	350,47 км/час	23 июля 1963 г.	Ж. Булэ (Франция)
Скорость на 100 км	340,15 км/час	26 августа 1964 г.	Б. Галицкий (СССР)
Скорость на 500 км	315,657 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
Скорость на 1000 км	300,377 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
Скорость на 2000 км	235,119 км/час	14 сентября 1967 г.	И. Копец (СССР)
Скороподъемность на высоту 3000 м	1 мин. 38,32 сек.	30 декабря 1968 г.	Д. Эрвин (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	3 мин. 32,83 сек.	30 декабря 1968 г.	Д. Эрвин (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	7 мин. 57,44 сек.	30 декабря 1968 г.	Д. Эрвин (США)
С коммерческим грузом 1000 кг			
Высота	8943 м	24 апреля 1965 г.	Т. Кларк (США)
Скорость на 1000 км	300,377 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
С коммерческим грузом 2000 кг			
Высота	8761 м	24 апреля 1965 г.	У. Враун (США)
Скорость на 1000 км	300,377 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
С коммерческим грузом 5000 кг			
Высота	7151 м	26 мая 1965 г.	В. Колошенко (СССР)
Скорость на 1000 км	284,354 км/час	11 сентября 1962 г.	В. Колошенко (СССР)
С коммерческим грузом 10000 кг			
Высота	4885 м	16 апреля 1959 г.	Р. Капрэлян (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Скорость на 500 км	730,616 км/час	29 апреля 1961 г.	А. Митронин (СССР)
Скорость на 1000 км	871,38 км/час	24 марта 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 2000 км	857,277 км/час	1 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 5000 км	877,212 км/час	9 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 10000 км	737,352 км/час	21 апреля 1962 г.	И. Сухомлин (СССР)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000, 10 000, 15 000, 20 000, 25 000 кг			
Скорость на 1000 км	871,38 км/час	24 марта 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 2000 км	857,277 км/час	1 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 5000 км	877,212 км/час	9 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000, 10 000 кг			
Скорость на 10000 км	737,352 км/час	21 апреля 1962 г.	И. Сухомлин (СССР)
С коммерческим грузом 10 000 кг			
Высота	13154 м	15 ноября 1958 г.	В. Коккинаки (СССР)
С коммерческим грузом 15 000 кг			
Высота	12471 м	14 ноября 1958 г.	В. Коккинаки (СССР)
С коммерческим грузом 20 000 кг			
Высота	12118 м	25 ноября 1959 г.	В. Коккинаки (СССР)
С коммерческим грузом 25 000, 30 000 кг			
Высота	12073 м	12 июля 1961 г.	И. Сухомлин (СССР)
С коммерческим грузом 35 000, 40 000, 45 000, 50 000, 55 000, 60 000, 65 000, 70 000, 75 000, 80 000, 85 000, 90 000, 95 000, 100 000 кг			
Высота	7848 м	26 октября 1967 г.	И. Давыдов (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	100444,6 кг	26 октября 1967 г.	И. Давыдов (СССР)
Женские			
Дальность по прямой	7661,949 км	14—15 октября 1967 г.	Л. Уланова (СССР)
Дальность по замкнутому маршруту	8023,153 км	18—19 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
Высота	13513 м	20 октября 1967 г.	Л. Уланова (СССР)
Высота в горизонтальном полете	12990 м	13 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
Скорость на 5000 км	701,068 км/час	12 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
РЕКОРДЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Дальность по замкнутому маршруту	1072,298 км	12 октября 1968 г.	Е. Никитин (СССР)
Скорость на 500 км	585, 347 км/ час	25 апреля 1968 г.	Е. Никитин (СССР)
Скорость на 1000 км	551,870 км/час	12 октября 1968 г.	Е. Никитин (СССР)
РЕКОРДЫ НА САМОЛЕТАХ-АМФИБИЯХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Дальность по замкнутому маршруту	1035,220 км	9 октября 1968 г.	А. Сушко (СССР)
Высота	12185 м	27 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
Скорость на 500 км	552,279 км/час	24 апреля 1968 г.	А. Сушко (СССР)
Скорость на 1000 км	544,693 км/час	9 октября 1968 г.	А. Сушко (СССР)

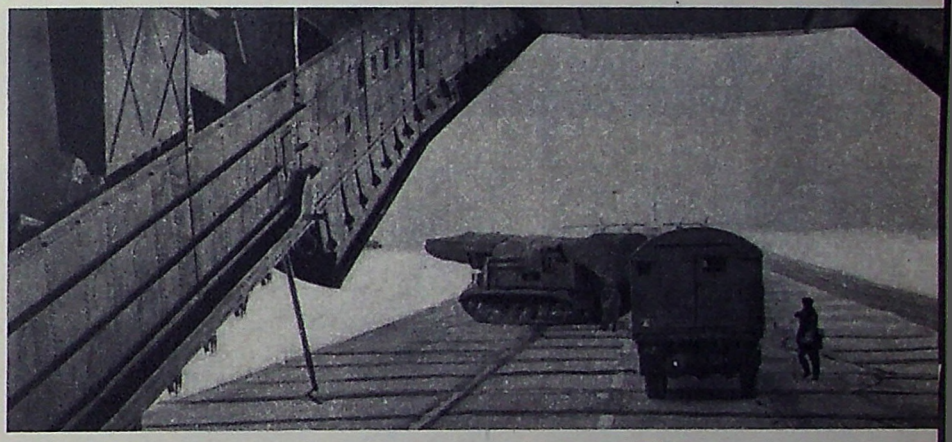
Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
С коммерческим грузом 1000, 2000 кг			
Высота	11336 м	23 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
С коммерческим грузом 5000 кг			
Высота	10685 м	24 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
С коммерческим грузом 10 000 кг			
Высота	9352 м	27 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	10100 кг	27 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ САМОЛЕТАХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
2-я категория, вес от 500 до 1000 кг			
Высота	11297 м	16 июля 1953 г.	В. Томпсон (США)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Высота	13485 м	15 ноября 1968 г.	Б. Зьеглер (Франция)
Скорость на базе 3 км	432,90 км/час	5 ноября 1964 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 100 км	436,32 км/час	4 апреля 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 500 км	421,15 км/час	9 декабря 1964 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 1000 км	406,35 км/час	5 октября 1964 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 2000 км	379,46 км/час	6 октября 1964 г.	П. Бонно (Франция)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Высота	11777 м	31 мая 1961 г.	Д. Фериньо (Франция)
Скорость на 100 км	521,50 км/час	12 мая 1965 г.	П. Боино (Франция)
Скорость на 500 км	522,68 км/час	12 мая 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 1000 км	524,01 км/час	14 мая 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 2000 км	501,42 км/час	13 мая 1965 г.	П. Бонно (Франция)
РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ САМОЛЕТАХ С ПОРШНЕВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
1-я категория, вес до 500 кг			
Дальность по прямой	2844 км	10 июля 1957 г.	К. Хейнонен (Финляндия)
Дальность по замкнутому маршруту	2000 км	10 мая 1952 г.	А. Ребийон (Франция)
Высота	8736 м	16 апреля 1964 г.	А. Мантелли (Италия)
Скорость на базе 3 км	219,20 км/час	2 ноября 1968 г.	Д. Синклер (США)
Скорость на 100 км	340,567 км/час	13 июня 1966 г.	Р. Дави (Франция)
Скорость на 500 км	292,17 км/час	22 мая 1967 г.	Э. Лешер (США)
Скорость на 1000 км	272,32 км/час	30 июня 1967 г.	Э. Лешер (США)
Скорость на 2000 км	228,26 км/час	20 октября 1967 г.	Э. Лешер (США)
2-я категория, вес от 500 до 1000 кг			
Дальность по прямой	4260,07 км	7—8 сентября 1956 г.	Ф. Новак (Чехословакия)
Дальность по замкнутому маршруту	4756,250 км	8—9 августа 1959 г.	Ж. Кунк (Чехословакия)
Высота	9206 м	4 января 1951 г.	К. Бэйдли (США)
Скорость на базе 3 км	365,70 км/час	5 июля 1966 г.	В. Бродбек (США)
Скорость на 100 км	369,43 км/час	29 марта 1969 г.	В. Шифф (США)
Скорость на 500 км	332,71 км/час	28 сентября 1965 г.	Ж. Мок (США)
Скорость на 1000 км	332,52 км/час	25 марта 1969 г.	Х. Фишмен (США)
Скорость на 2000 км	279,493 км/час	10 октября 1956 г.	Л. Стастный (Чехословакия)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Дальность по прямой	11211,83 км	24—26 ноября 1959 г.	М. Конрад (США)
Дальность по замкнутому маршруту	11182,72 км	4—7 июля 1960 г.	М. Конрад (США)
Высота	12972,2 м	31 мая 1968 г.	Д. Вомак (США)
Скорость на базе 3 км	385,46 км/час	3 июля 1966 г.	Д. Вашбон (США)
Скорость на 100 км	419,482 км/час	5 декабря 1953 г.	Г. Феррари (Италия)
Скорость на 500 км	411,701 км/час	5 декабря 1953 г.	Г. Феррари (Италия)
Скорость на 1000 км	347,802 км/час	21 декабря 1951 г.	Л. Бонзи (Италия)
Скорость на 2000 км	320,362 км/час	20 мая 1957 г.	Л. Натканиес (Польша)
Скорость по кругосветному маршруту	58,179 км/час	18 мая — — 20 июня 1966 г.	Ш. Скотт (Англия)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Дальность по прямой	12341,26 км	2—4 июня 1959 г.	М. Конрад (США)
Дальность по замкнутому маршруту	6543,28 км	24—25 июня 1968 г.	М. Конрад (США)
Высота	12238,96 м	16 июля 1966 г.	Ф. Бера (США)
Скорость на 100 км	519,480 км/час	17 июня 1950 г.	Р. Шарп (Англия)
Скорость на 500 км	471,348 км/час	12 июля 1951 г.	Я. Форостенко (СССР)
Скорость на 1000 км	442,289 км/час	26 августа 1951 г.	Н. Голованов (СССР)
Скорость на 2000 км	364,116 км/час	13 апреля 1959 г.	Ю. Кобб (США)
Скорость по кругосветному маршруту	300,20 км/час	1—7 июня 1966 г.	Р. Воллик (США)

ПЛАНЕРНЫЕ РЕКОРДЫ

Вид рекорда	Мужские		Женские	
	1-я категория одноместные планеры	2-я категория многоместные планеры	1-я категория, одноместные планеры	2-я категория, многоместные планеры
Дальность полета	1098 км Д. Итс (США) 15 апреля 1968 г.	921,954 км Ю. Кузнецов (СССР) 3 июня 1967 г.	749,203 км О. Клепикова (СССР) 6 июля 1939 г.	864,862 км Т. Павлова (СССР) 3 июня 1967 г.
Дальность полета до намеченного пункта	974,04 км У. Скотт (США) 22 августа 1969 г.	864,862 км И. Горохова (СССР) 3 июня 1967 г.	731,595 км Т. Загайнова (СССР) 29 июля 1966 г.	864,862 км И. Горохова (СССР) 3 июня 1967 г.
Дальность полета с возвращением на старт	785,8 км Р. Сиффорд (Юж. Африка) 1 января 1969 г.	784 км Р. Роланд (Юж. Африка) 1 января 1969 г.	620,66 км И. Лимэн (Юж. Африка) 28 декабря 1968 г.	467,2 км П. Маевская (Польша) 14 января 1968 г.
Абсолютная высота	14102 м П. Байкл (США) 25 февраля 1961 г.	13489 м Л. Эдгар (США) 19 марта 1952 г.	12190,2 м Б. Вудвард (США) 14 апреля 1955 г.	9519 м А. Бернс (Англия) 5 января 1967 г.
Выигрыш высоты	12894 м П. Байкл (США) 25 февраля 1961 г.	11680 м С. Юзефчак (Польша) 5 ноября 1966 г.	9119 м А. Бернс (Англия) 13 января 1961 г.	8430 м А. Данковская (Польша) 17 октября 1967 г.

На боевом курсе.

Покинув борт «Антея», ракетные установки следуют на боевые позиции.



Командующий Воздушнодесантными войсками генерал армии В. Маргелов поздравляет парашютистов с отличным выполнением задания.

Фото Г. Омельчука, Н. Ержа и А. Хоробрых







Продолжаем фоторепортаж (см. 2-ю стр. обложки) о подготовке авиационных спортсменов к Всесоюзной спартакиаде. Наш рассказ — о спортсменах Армении.

На аэродроме Ереванского авиаспортклуба. Тренируются парашютисты (вверху). Мастер спорта Валерий Рыбин (в центре слева) совершил уже около 800 прыжков.

Готовятся к Спартакиаде и летчики. Летчик-инструктор Людмила Попцова (в центре справа) во время предполетного осмотра самолета.

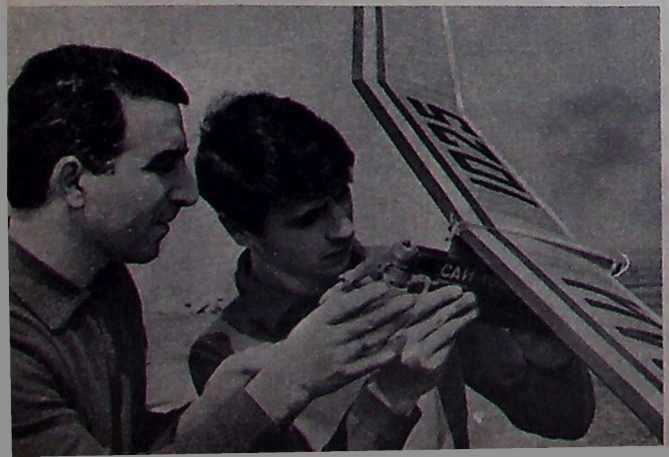
Мастер спорта Арам Степанян, инженер-авиамоделист авиаспортклуба, помогает ученику 9-го класса Сергею Манасяну в регулировке таймерной модели (внизу слева). Перворазрядник комсомолец Руслан Аликперов (внизу справа) готовится выступить на соревнованиях с моделью планера А-2.

Фото Б. Вдовенко

На стартах юбилейной...









В помощь судье-парашютисту

СЕКУНДОМЕРЫ ВКЛЮЧЕНЫ



В свободном падении чемпион Советского Союза по прыжкам с выполнением комплекса фигур в воздухе А. Осипов. Фото мастера спорта Ф. Неймарка

Внимание, самолет на курсе! — предупреждает старший судья по упражнению, — прыгает Анатолий Осипов, номер 115.

Судьи, отыскав на двухкилометровой высоте самолет, как будто врастают в оптические трубы. Через несколько секунд с борта Ан-2 отделяется маленькая фигурка. Щелкают секундомеры — стрелки начинают отсчитывать время свободного падения. Внимание судей приковано к человеку, стрелой устремившемуся к земле. Вот он выравнивается, сжимается в комочек, и вдруг... Секундомеры начинают отсчет времени комплекса фигур. Только и слышно: Левая спираль, правая, сальто, левая... Секретари чертят условные знаки в судейских записках. Через несколько секунд в небе вспыхивает вытяжной парашют, вытягивая оранжевый шлейф чехла. На земле снова щелкают секундомеры, а в воздухе хлопок—раскрылся основной купол.

— Время задержки 28,2 секунды, время комплекса 7,1,— говорит судья. Секретарь заносит цифры в судейскую записку.

Итак, Анатолию Осипову понадобилось лишь 7,1 сек., чтобы четко, без ошибок, выполнить комплекс из шести фигур! Но это не сенсация — многие ведущие спортсмены нашей страны показывают подобное же время.

Как известно, мастерство парашютистов в последние годы значительно возросло, значит должно возрасти и мастерство судьи. Он обязан свободно разбираться во всех тонкостях выполнения фигур в воздухе (в такой же степени, как спортсмен и даже лучше), иметь большой опыт работы на оптической трубе, чтобы его оценка была объективной, правильной. Этот опыт надо накапливать систематической тренировкой. Как показывает практика, от тех судей, кто постоянно наблюдает за спортсменами во время тренировок (инструкторы, тренеры), не ускользнет ни одна ошибка в воздухе, даже если спортсмен выполнит комплекс за 7 сек.

Умение судьи работать на трубе очень наглядно проявляется в его оценке времени и чистоты комплекса. Старший судья по упражнению, сравнивая судейские записки, имеет возможность убедиться в правильности оценки результатов любым из судей. Если кто-то из них допускает грубые ошибки, следует предупредить его, а при необходимости, заменить.

В спортивный отдел Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова поступают отчеты и протоколы соревнований, в которых содержится не мало ошибок в оценке фигур. Причины бывают разные: недостаточная квалификация судей, неправильное заполнение судейских записок и неграмотная их расшифровка.

Судейская записка — основной документ оценки работы спортсмена в воздухе. Но если взять судейские записки, присланные с межреспубликанских соревнований Средней Азии на кубок «Белое золото», то разобраться в них невозможно: нет номеров взлетов, не указано, какой прыжок выполнял спортсмен, нет даже фамилий участников, не проставлено штрафное время, да и комплекс записан неразборчиво, небрежно.

Не мало ошибок находим при определении времени комплекса. В протоколах республиканских соревнований Эстонской ССР у 20 спортсменов из 25 неправильно выведено среднее время.

Как избежать этих ошибок?

По правилам соревнований за проведение и организацию судейства отвечает старший судья по упражнению. Еще до начала состязаний он должен организовать семинар судей и секретарей, проверить их знания. Следует обратить внимание: все ли секретари научились правильно заполнять судейские записки, точно писать условные знаки, выводить штрафное время.

Во время розыгрыша упражнения старший судья не обязан сам «стоять на трубе». Его долг — постоянно поддерживать связь с летчиками, вывозящими спортсменов на прыжок, следить за интервалом отделения парашютистов, при необходимости запретить выброску. Он же контролирует работу судей на трубах, секретарей, проверяет протоколы, выписывает справки спортсменам, выполнившим нормативы мастера спорта или кандидата в мастера спорта.

Но вот судейские записки пришли в секретариат. Начинается так называемая расшифровка. Как выводится время комплекса? На пяти судейских записках стоит следующее время: 8,4 сек., 8,6 сек., 8,7 сек., 8,9 сек. и 9,9 сек. Отбрасываем худшее время — 9,9 сек. и лучшее — 8,4 сек. Из трех оставшихся результатов берем средний — 8,7 сек. Это и есть время комплекса. Если один из пяти судей не засек время, то крайние результаты отбрасываем и выводим среднее время суммы оставшихся двух показаний. Например: зафиксировано 8,2 сек., 8,3 сек., 8,5 сек., 9,0 сек., 8,2 и 9,0 отбрасываем, средний результат (8,3+8,5) будет 8,4 сек. Может случиться, что разница между оставшимися двумя показателями только 0,1 сек., тогда время комплекса выводится в пользу спортсмена.

С этого года президиум всесоюзной коллегии судей решил установить на всех соревнованиях (где принимают нормативы мастера спорта) пять судей на трубах (без контрольного). Расшифровка будет проводиться по пяти запискам. Введены некоторые изменения и в правила судейства при определении штрафного времени.

Участник штрафуется:	Штраф	Условное обозначение
За незаконченную спираль до 45°	1 сек.	Л-П- (Левая минус, правая минус)
За спираль из положения более 45° к горизонту (из разгона «вниз головой», после кабрирования на сальто более 45°)	1 сек.	Л П (Левая 45° к горизонту; правая 45° к горизонту)
Если после выполнения второго сальто кабрирование более 45° или падение не по «стреле»	1 сек.	♂ (сальто, кабрирование 45°)

Участник штрафуется:	Штраф	Условное обозначение
За незаконченную спираль более 45°	3,5 сек	(левую не считать, правую не считать)
За выполнение сальто: — с креном на боку; — недоворотом более 45°; — со сваливанием в спираль; — с вводом и выводом не по «стреле» более 45°	3,5 сек.	(сальто не считать)
При недомахе первой спирали в восьмерке штрафуется только первая спираль. При выходе первого сальто не по стреле и уход в спираль в эту же сторону — спираль считается незаконченной и оценивается, как указано выше, а секретарь в судейской записке указывает стрелкой, в какую сторону вышел спортсмен из сальто		(сальто с выводом влево или вправо)

Разрешение на второй заход дается по команде с земли при плохой видимости (по докладу летчика или судьи). За второй заход без команды с земли спортсмен штрафуется на 1 секунду (10 очков). Если спортсмен поздно отделился и трое судей не зафиксировало результат, участник получает ноль очков.

Как выводится штрафное время для спортсменов, допустивших ошибки? В пяти судейских записках имелись следующие записи левого комплекса:

Л-П○Л П⊗ 4,5 сек.
Л П-○Л П○ 1,0 сек.
Л-П○Л П⊗ 4,5 сек.
Л-П-○Л П○ 2,0 сек.
Л П○Л-П○ 1,0 сек.

Как известно, штрафное время выводится по наибольшему числу ошибок, замеченных по каждой фигуре. В этом случае будет оштрафована лишь первая левая спираль (к времени комплекса добавится 1 штрафная секунда).

По новым правилам перемах на спиралях не штрафуется. Казалось бы, за нарушение техники выполнения фигур следует наказать спортсмена, но он сам себя наказывает, увеличивая время комплекса.

Строже должны отнестись судьи к оценке спирали из положения более 45° к горизонту. Это получается при вводе первой спирали из положения вниз головой (разгон стрелой), при вводе в спираль с недовернутого сальто или из положения кабрирования после сальто. Во втором случае штрафуется сальто, а в первом и третьем — спираль. Особенно нужно обратить внимание на ввод и вывод сальто.

Точная фиксация времени играет большую роль в оценке мастерства парашютиста. Спортсмен долгое время падает, чтобы увеличить вертикальную скорость, поэтому начало выполнения комплекса ни у кого не вызывает сомнений. Оно начинается резким отворотом от стрелы. Труднее засечь окончание комплекса. По существовавшим ранее правилам, судья останавливал время комплекса только после исправления ошибок, возникших в результате выполнения последнего сальто. Значит судье нужно было выждать, чтобы выяснить, не сделает ли спортсмен ошибку. Естественно, это приводило к увеличению времени комплекса. Теперь секундомер останавливают сразу после окончания второго сальто. Если спортсмен допустил какие-то ошибки после него, он будет оштрафован.

Главное — точно засечь время. Разбежка по времени между судьями больше 0,3 сек. недопустима. Она будет расцениваться как недостаточная квалификация. Поэтому судья должен обладать хорошей реакцией, зоркими глазами. Если парашютист не закончил комплекс или выполнил лишнюю фигуру, то время комплекса не пишется. Он не получает очков за весь комплекс.

На соревнованиях для успешного проведения судейства этого упражнения большое значение имеет правильная организация и размещение судейской коллегии, секретарей, наземного ориентира — стрелы для выполнения комплекса. Обычно стрелу выкладывают так, чтобы после раскрытия парашюта спортсмен мог бы приземлиться в специальный (песчаный) круг. Оптические трубы лучше расставлять по обеим сторонам стрелы. Секретариат должен находиться недалеко от судейской коллегии.

До сих пор спортсмен отделялся по команде летчика. Но бывали случаи, когда спортсмен задерживался, и судьям приходилось в очень трудных условиях фиксировать его результат. Теперь, в зависимости от масштаба соревнований и опыта участников, судейская коллегия принимает решение об условиях отделения спортсмена от самолета (он может покинуть самолет по команде летчика, судьи на борту и своему расчету). Рекомендуется в створе стрелы выкладывать ограничительные полотнища, между которыми спортсмен может покинуть самолет. Ближнее полотнище должно находиться на расстоянии не менее 800 м от стрелы, дальнее — не более 1300 метров. Если спортсмен покинет борт самолета, пройдя ограничительную линию, и трое из судей не зафиксируют его работу, то парашютист получает ноль очков за весь прыжок.

Этот год — год юбилейной Спартакиады по военно-техническим видам спорта. И мы, судьи, должны полностью быть готовы к ответственным стартам.

Е. ТКАЧЕНКО,
заслуженный мастер спорта,
судья международной категории

В помощь участнику Спартакиады

Пилотажный комплекс

Скоро полгода, как, набирая темпы, совершает победное шествие по стране Пятая всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта, посвященная столетию со дня рождения В. И. Ленина.

Большая программа у спортсменов-летчиков. Уже идут клубные встречи. Первого июля — соревнования в шести зонах РСФСР. Вслед за ними — финальные старты спортсменов-летчиков Российской Федерации. Пройдут состязания в других республиках, и наконец, 10 августа финальные соревнования на личнокомандное первенство страны по высшему пилотажу (мужчины и женщины).

Всесоюзные встречи проводятся по общей для мужчин и женщин программе многоборья, состоящей из трех упражнений. Помимо полетов по кругу и по маршруту, каждый участник выполнит обязательный комплекс, состоящий из фигур прямого пилотажа.

Художник Г. Малиновский условно изобразил этот комплекс в плоскости полета. Внизу чертежа — силуэты самолета (верх и низ). Такими же красками показан и путь самолета в воздухе, соответствующий нормальному полету и полету на спине. Вырезав силуэты и согнув их в месте соединения, спортсмен может с их помощью выполнить пилотажный комплекс на земле.

Напоминаем, упражнение состоит из 14 фигур прямого пилотажа. Каждая фигура имеет коэффициент трудности: 1 бочка управляемая на угле восхождения 45° с прямого полета выход в прямой полет (коэффициент — 16); 2 штопор нормальный с прямого полета, выход в прямой полет (10); 3 полупетля управляемая вверх с прямого полета (17); 4 переворот штопорный вниз с прямого полета (19); 5 переворот управляемый на горке с углом 45° с прямого полета (18); 6 восьмерка лежачая, начало с прямого полета, выход в прямой полет с управляемыми полубочками на линии нисхождения 45° (32); три четверти прямой петли вверх со штопорной бочкой в верхней точке с последующей управляемой полубочкой на линии нисхождения 45°, выход в прямой полет (30); петля прямая со штопорной бочкой в верхней точке (26); поворот на горке с углом 60° с прямого полета, со штопорной бочкой на линии восхождения, выход в прямой полет (25); восьмерка лежачая, начало с прямого полета со штопорными полубочками на линии восхождения 45°, выход в прямой полет (38); полупетля вверх со штопорной полубочкой с прямого полета (19); бочка штопорная на нисходящем угле 45° с прямого полета, выход в прямой полет (18); петля прямая вверх (12); бочка штопорная на линии восхождения под углом 45° (18).

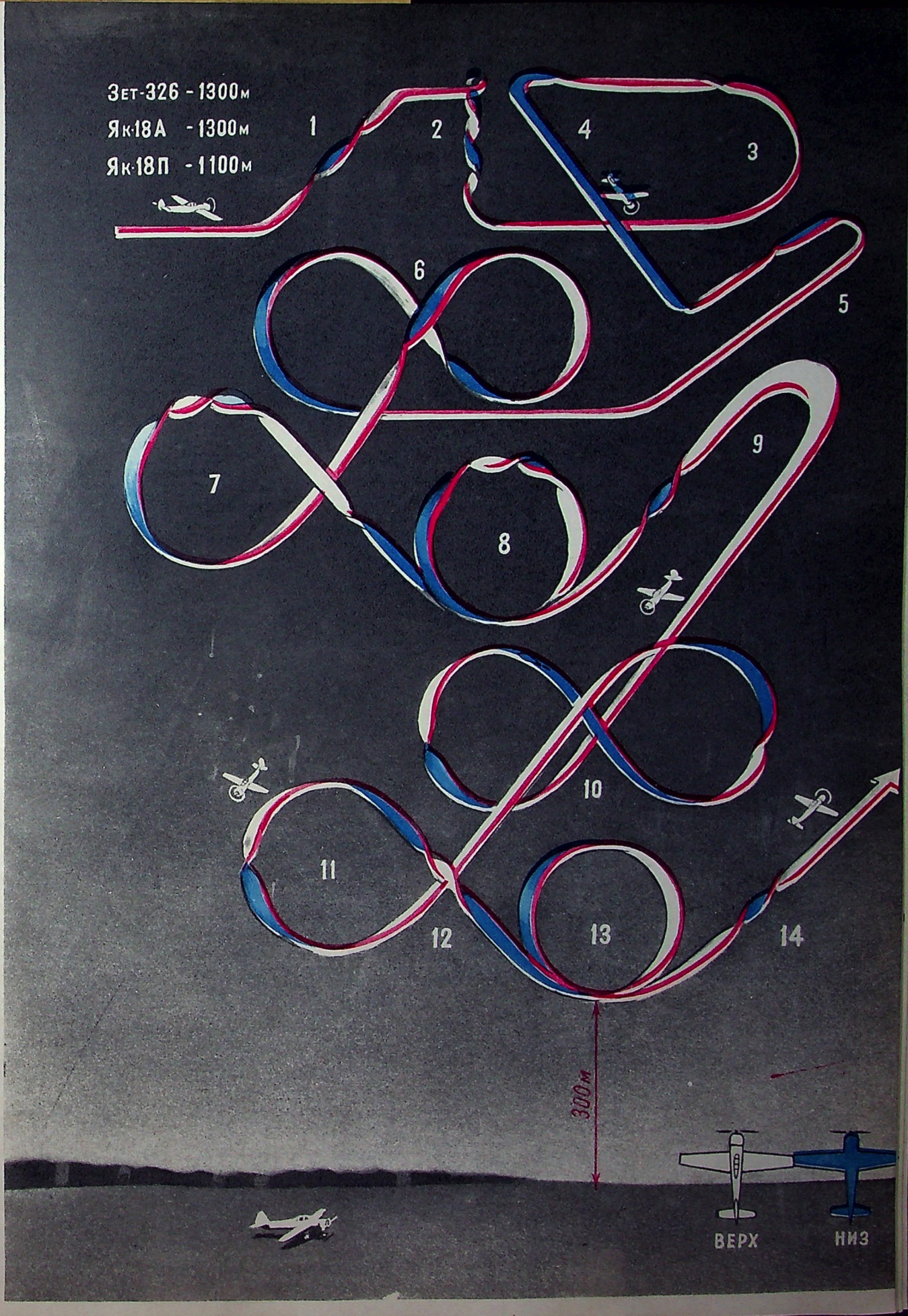
Оцениваются по десятибалльной системе: качество отдельных фигур пилотажа, слаженность (ритмичность) комплекса в целом; выдерживание места пилотажа относительно центра зоны. Баллы переводятся в очки в соответствии с коэффициентом трудности фигур. Коэффициент устанавливается также за слаженность (20) и выдерживание места (25).

Не трудно подсчитать, если судьи оценят пилотаж в целом и каждую его фигуру десятью баллами, то спортсмен получит максимальное количество очков — 3430.

Оценка снижается: за отклонения в направлении ввода и вывода самолета из фигуры; крены относительно заданной плоскости; зависания, связанные с потерей скорости; уход от «креста»; начало пилотажа выше установленного предела; снижение в процессе пилотажа на высоту ниже 300 м и др.

Получит ли спортсмен высшую оценку — зависит от его подготовленности и внимания.

Победителей ждут золотые, серебряные и бронзовые медали, жетоны, дипломы.


Зет-326 - 1300м
Як-18А - 1300м
Як-18П - 1100м
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
300м
ВЕРХ
НИЗ

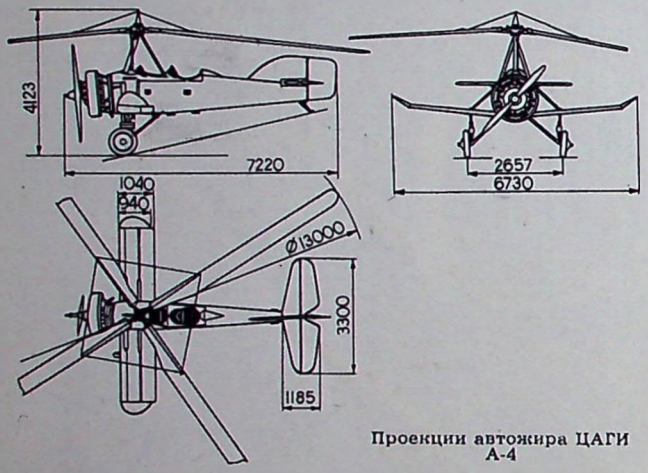


СОВЕТСКИЕ АВТОЖИРЫ

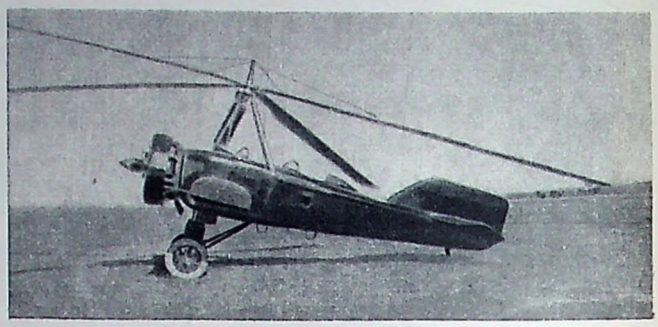
ЦАГИ А-4

По заданию Главного управления авиационной промышленности отдел особых конструкций ЦАГИ в 1932 году начал проектировать новый автожир. Предлагалось создать машину с мотором отечественного производства, с двойным управлением, чтобы ее можно было использовать как учебную, а также для поддержания связи между воинскими частями и обслуживания нужд народного хозяйства.

Разработку технического проекта возглавил А. М. Черемухин. Ведущим инженером был назначен Г. И. Солнцев. Аэродинамические изыскания и расчеты выполняла бригада, возглавляемая М. Л. Милем, доводку конструкции и внедрение автожира в серийное производство поручили Н. К. Скржинскому. Участие в создании автожира большой группы авиационных специалистов позволило довольно быстро завершить разработку проекта, а затем и постройку опытного экземпляра. Накануне 15-й годовщины Великого Октября, 6 ноября 1932 года, автожир, получивший шифр ЦАГИ А-4, совершил первый полет. В воздух его повел летчик-испытатель С. А. Корзинщиков.



Проекции автожира ЦАГИ А-4



Автожир ЦАГИ А-4

По своей принципиальной схеме новый автожир также относился к типу крылатых с самолетным управлением. На нем была применена система механической раскрутки ротора на старте более эффективная, чем аэродинамическая.

Фюзеляж ЦАГИ А-4 был прямоугольного сечения, сварной из стальных труб. Носовая часть обшита дуралевыми листами, остальная — авиационным полотном. Крыло площадью 6,2 м² конструктивно не отличалось от применявшегося на автожире ЦАГИ 2-ЭА. Хвостовое оперение самолетного типа, с увеличенным по площади низким килем. На автожире установили мотор М-26 воздушного охлаждения мощностью 300 л. с. Ротор был таким же, как и у автожира ЦАГИ 2-ЭА.

В ходе испытаний инженеры опробовали лопасти различной конструкции.

После установки вновь изготовленных лопастей тряска и биение ротора, наблюдавшиеся в первых полетах, снижение его оборотов прекратились. Автожир показал довольно хорошие для того времени летные данные. Его максимальная скорость достигла 176 км/час, минимальная — 50 км/час и потолок 4100 м. Полетный вес ЦАГИ А-4 несколько превышал 1300 кг. Вес пустого — 1020 кг.

Следует отметить, что почти одновременно с проектированием опытного экземпляра автожира готовилось все необходимое и для серийного производства машин этого типа. Благодаря этому уже 30 ноября 1932 г. был готов и совершил первый полет головной экземпляр серийного ЦАГИ А-4. Запуск в серийное производство почти одновременно с постройкой опытного экземпляра был определенным техническим риском. Но он себя оправдал, так как позволил выиграть почти полтора года.

ЦАГИ А-6



Автожир ЦАГИ А-6.

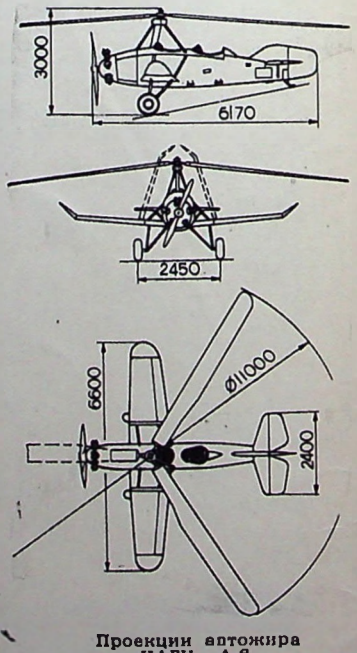
Почти одновременно с началом проектирования ЦАГИ А-4 группа инженеров, возглавляемая В. А. Кузнецовым, приступила к разработке автожира под серийный отечественный мотор М-11 мощностью 100 л. с. Летом 1933 года опытный экземпляр машины был построен и получил шифр ЦАГИ А-6.

Новый автожир имел двухместный фюзеляж и оперение самолетного типа, небольшое низкорасположенное крыло площадью 5,9 м². Конструкторы избрали для своей машины трехлопастный ротор и отказались от поддерживающих и междулопастных тросов. Для облегчения перевозки и хранения автожира его крыло и лопасти были сделаны складывающимися. Система механического запуска была рассчитана на использование 15 л. с. мощности мотора для раскрутки ротора на старте.

В начале летных испытаний их участники впервые встретились со странным явлением: при раскручивании ротора перед стартом, когда обороты достигали некоторого числа, автожир начинал раскачиваться. Дальнейшее увеличение оборотов приводило к тому, что колеса шасси попеременно отрывались от земли, и автожир раскачивался. Это явление, называемое «земным резонансом», представляло определенную опасность.

В результате большой исследовательской работы удалось найти причины этого явления и методы его предупреждения. Раскачивание автожира при механическом запуске ротора на старте прекратилось.

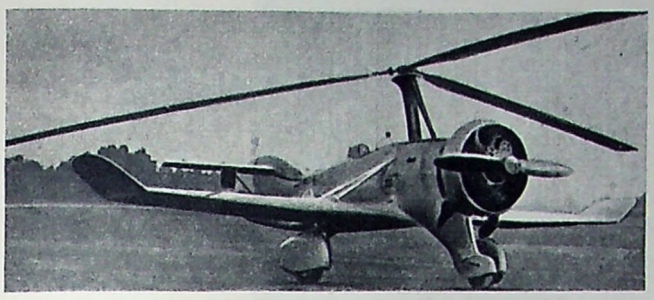
Испытания в воздухе, которые проводили летчики С. А. Корзинщиков, К. К. Попов и М. Ю. Алексеев, в основном подтвердили расчетные данные. Максимальная скорость ЦАГИ А-6 была около 140 км/час, его потолок — 2 тыс. м. Минимальная скорость — 53 км/час. Автожир обладал хорошей поперечной и продольной устойчивостью. Его полетный вес с двумя членами экипажа лишь немного превышал 800 кг. Вес пустого — 562 кг.



Проекции автожира ЦАГИ А-6.

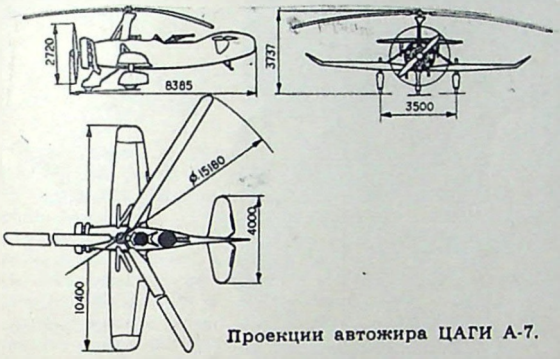
Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 2 за 1970 год. Текст и схемы кандидата технических наук **А. М. Изаксона.** Редактирует отдел доктор технических наук профессор **И. П. Братухин.**

ЦАГИ А-7



Автожир ЦАГИ А-7.

В сентябре 1934 года летчик-испытатель С. А. Корзинщиков совершил первый полет на новом двухместном автожире крылатого типа ЦАГИ А-7. По своему целевому назначению (ближний разведчик и корректировщик огня дальнобойной артиллерии), конструктивным особенностям и оборудованию ЦАГИ А-7 значительно отличался от всех ранее созданных в нашей стране. Впервые в практике советского авиастроения шасси автожира было трехстоечным с передним колесом. На всех колесах стояли обтекатели, а основные были с тормозами. Впервые в мировом автожиростроении советские конструкторы предусмотрели на машине установку довольно сильного защитного стрелкового вооружения. На автожире были пулемет для стрельбы через тянущий винт и спаренный пулемет на турели в кабине летчика-наблюдателя. Радио и электрооборудование, аэронавигационное и фотооборудование автожира было таким же, как и на самолетах-разведчиках.



Проекции автожира ЦАГИ А-7.

Центральная часть фюзеляжа ЦАГИ А-7 имела три отсека: кабину пилота, кабину летнаба и топливный (баковый) отсек. Хвостовая часть несла мощный киль и приподнятое небольшое горизонтальное оперение. Крыло автожира площадью 14,7 м² состояло из центроплана и консольных частей с элеронами. Мотор М-22 мощностью 480 л. с. Для облегчения транспортировки и хранения автожира лопасти ротора, как и консоли крыла, были складывающиеся.

Испытания ЦАГИ А-7 проводились в основном в колесном варианте, но несколько полетов были выполнены зимой на лыжах. В обоих вариантах машина показала хорошие летные качества. На воздушном параде, состоявшемся 18 августа 1935 года в Тушине, летчик К. К. Попов продемонстрировал перед десятками тысяч москвичей и гостей столицы широкие маневренные возможности автожира.

Результаты первого периода заводских испытаний подтвердили расчеты конструкторского коллектива. Летно-технические данные ЦАГИ А-7 оказались выше, чем у всех автожиров, созданных к этому времени не только в СССР, но и лучшими зарубежными фирмами. Его максимальная скорость — 210 км/час, минимальная — 46 км/час, потолок — 4800 м. Полетный вес ЦАГИ А-7 немного превышал 2 тонны, вес конструкции — 1,3 тонны.

В ходе испытаний удалось выявить и ряд недостатков. Для проверки правильности путей их устранения было решено построить дублер автожира. Весной 1937 года он был готов. Ему присвоили шифр ЦАГИ А-7 бис. В дублер были внесены небольшие конструктивные изменения, в частности, кабан был сделан двухстоечный с лентами-расчалками, под стабилизатором поставили две шайбы.

Продолжавшиеся одновременно испытания и экспериментальные исследования обоих автожиров показали, что машины не только обладают хорошими летными данными, но и достаточно надежны. В начале 1938 года одну из них погрузили на ледокол «Ермак», направленный в район Гренландии для снятия с дрейфующей льдины группы И. Д. Папанина. В это же время было принято решение и о постройке войсковой серии автожиров этого типа. Уже в первой половине 1940 года летчик Д. А. Кошиц один из ведущих испытателей ЦАГИ А-7, начал облет первых серийных машин. В начале Великой Отечественной войны группа автожиров ЦАГИ А-7 участвовала в боевых операциях в районе Смоленска. Их экипажи летали ночью, вели разведку, сбрасывали листовки.

В создании автожира участвовала большая группа инженеров отдела особых конструкций ЦАГИ. Руководил проектированием И. И. Камов.

ЦАГИ А-8

Первые результаты испытаний автожира ЦАГИ А-6 показали, что машины такой схемы довольно перспективны. Поэтому было принято решение построить еще два автожира такого типа, чтобы завершить программу экспериментальных работ.

В конце июня 1934 года на аэродроме уже стоял готовый экземпляр модифицированного автожира. И внешне и конструктивно он значительно отличался от А-6. Его крыло площадью 5,9 м было со значительным поперечным V и без отгибов консолей. Шасси имело масляно-пневматическую амортизационную стойку и колеса обычного самолетного типа. На стабилизаторе стояли дополнительные кили.

Очень важным конструктивным изменением была постановка специальной втулки, позволяющей летчику изменять положение оси ротора, наклонять ее. Таким образом, автожир имел уже комбинированное управление — и обычного самолетного типа (рули высоты и направления, элероны) и дополнительное — наклоном оси ротора.

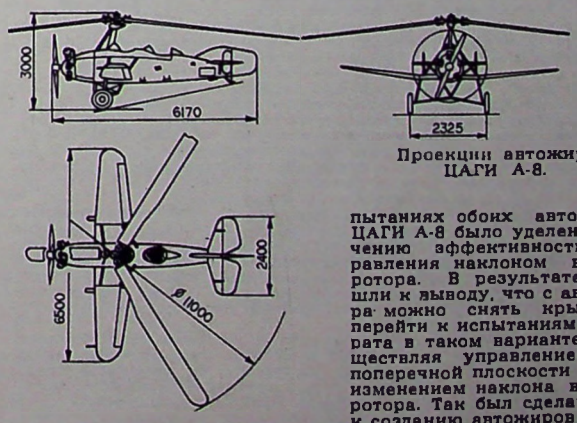
Эти и некоторые другие нововведения в конструкции машины, по существу, изменили облик автожира. Поэтому ему дали самостоятельный шифр — ЦАГИ А-8. Летчик-испытатель С. А. Корзинщиков 29 июня 1934 г. выполнил на нем первый полет. Последующие испытательные полеты подтвердили обоснованность и эффективность всех нововведений. Управление путем наклона втулки ротора на малых скоростях оказалось более эффективным, чем с помощью рулей и элеронов. При этом диапазон отклонения втулки был вполне достаточен для нормального управления машиной на всех режимах полета. В том же 1934 году ЦАГИ А-8 был показан на воздушном параде.

Успешно прошел летные испытания и второй экземпляр автожира ЦАГИ А-8, построенный в начале 1935 года. Он был продемонстрирован на традиционном празднике в честь Дня Воздушного Флота не только в воздухе, но и на земле, когда совершил в Тушине посадку. Оба экземпляра автожира ЦАГИ А-8 имели одинаковые летно-технические данные. С серийным мотором М-11 их максимальная скорость 142 км/час, минимальная — 48 км/час, потолок — 2260 м. Полетный вес машин 837 кг, вес конструкции — 595 кг.

Особое внимание при испытаниях обоих автожиров ЦАГИ А-8 было уделено изучению эффективности управления наклоном втулки ротора. В результате пришли к выводу, что с автожира можно снять крыло и перейти к испытаниям аппарата в таком варианте, осуществляя управление им в поперечной плоскости лишь изменением наклона втулки ротора. Так был сделан шаг к созданию автожиров с так называемым непосредственным управлением.



Автожир ЦАГИ А-8.



Проекции автожира ЦАГИ А-8.



КИСТЬ И РЕЗЕЦ — БОЕВОЕ ОРУЖИЕ

ТВОРЧЕСТВО СТУДИИ ВОЕННЫХ ХУДОЖНИКОВ им. М. Б. ГРЕКОВА

Свыше трех с половиной десятилетий живет и здравствует этот творческий коллектив художников, посвятивших себя военно-патриотической теме. В ярких образах раскрывают они ратные подвиги советских воинов, их славные свершения в мирные годы.

Развивая благородные традиции баталистов старшего поколения и, в частности М. Б. Грекова, имя которого носит студия военных художников, здесь создаются все новые живописные полотна, скульптуры, рисунки. Об этом лучше всего говорит выставка, открытая в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Прежде всего, обращает на себя внимание Ленинниана — целая серия произведений, воплотивших дорогие черты Ильича. Особенно впечатляют рисунки признанного мастера ленинской темы руководителя студии народного художника СССР Н. Н. Жукова. В его графике Владимир Ильич предстает беседующим с красноармейцами («Вести с фронта»), произносящим пламенную речь («Горячее слово»), выражающим благодарность отличившимся боевым морякам («Спасибо матросам»).

Мы считаем, — пишет, характеризуя работу студии Николай Николаевич Жуков, — свой карандаш, кисть и резец боевым оружием. Главная задача военных художников — отражение боевой мощи советских Вооруженных Сил, создание образов защитников нашей Родины. Именно в этом плане выполнено большинство экспонируемых произведений. Среди них видное место занимает творчество, посвященное нашим космонавтам, авиаторам, крылатой пехоте.

Одобрительно отзываются зрители о картине В. Дмитриевского «Десантники», написанной в мягких, лирических тонах. ...Послегрозовое небо, озаренное радугой. На переднем плане подобные гигантским медузам белые купола грузовых парашютов, опускаясь к земле, доставляют боевую технику.

Запоминаются работы П. Жигимонта и П. Мальцева, изобразивших характерные эпизоды из жизни десантных частей. В той и другой картинах фигурируют воины-парашютисты. Они получают очередное задание, идут к самолетам, чтобы в ночном небе совершить прыжки к намеченным целям...

Могучая советская авиация, славные дела ее мужественных людей определяют содержание творчества Н. Овечкина. Его «Рыцари неба» — картина, где правдиво переданы черты военных летчиков наших дней, — за короткое время успела приобрести популярность. Те же персонажи представлены автором и на другом полотне, названном «После полетов».

Наряду с живописью, демонстрируется также цикл рисунков Овечкина. Он включил сюда несколько портретов авиаторов, характерные моменты летного дня и т. д.

Сюжеты, почерпнутые из жизни военной авиации, нашли отражение и в творчестве других художников. Это картина Е. Данилевского, показавшего группу летчиков-истребителей, обсуждающих итоги очередного вылета на самолетной стоянке (см. репродукцию картины); линогравюра С. Антонова «Утро на аэродроме», литография Ф. Усыпенко «Летный день».

Скульптура представлена работами Г. Постникова. Создаваемая им галерея советских космонавтов непрерывно пополняется. В этом году появились бюсты членов экипажа корабля «Союз-7» — В. Волкова, В. Горбатко, А. Филипченко. Как и прежде, художник умело применяет для воплощения образов своих героев различные материалы — алюминий, бронзу, гипс. Подолгу рассматривают зрители высеченный из гранита скульптурный портрет академика С. Королева, запечатленного в глубоком раздумье...

Выставка впервые развернута в специально построенном новом здании студии им. М. Б. Грекова. У военных художников большие творческие планы. Они приступают к созданию монументальных живописных памятников для городов-героев. Сейчас рождается панорама, посвященная разгрому немецко-фашистских войск под Сталинградом. Впереди — новые работы такого же масштаба. В руках у мастеров изобразительного искусства — боевая палитра.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

МАРШРУТНЫЕ ПОЛЕТЫ НА СОРЕВНОВАНИЯХ

Настоящая статья является методической разработкой, обобщающей опыт маршрутных полетов планеристов сборной команды СССР. В ней даются рекомендации, направленные на обеспечение безопасности полетов, повышение спортивных показателей. Вопросы, уже строго оговоренные документами, регламентирующими летную работу планериста, в статье, естественно, не затрагиваются.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ

Подготовка к полету начинается за несколько часов до открытия стартового времени. Перед каждым маршрутным полетом с поверхности крыла влажной фланелевой тряпкой надо удалить следы пыли, цветочной пыльцы, то есть сделать ее абсолютно чистой. Особо тщательно очистить переднюю кромку крыла — ее загрязнение значительно снижает летные характеристики планера. Необходимо хорошо протереть и фонарь кабины. Следы от пальцев, пыль на остеклении отвлекают внимание спортсмена в многочасовом маршрутном полете и увеличивают его утомляемость. Не должно быть пыли и внутри кабины — в сильную болтанку она может попасть в глаза. При проверке работы приборного оборудования и радиостанции особое внимание обратите на состояние и зарядку аккумуляторов.

Каждый спортсмен, готовясь к соревнованиям, заранее должен составить список-памятку всего того, что ему надо взять с собой. В этот список, как минимум вносятся: маршрутная карта (желательно вложить в целлофановый мешочек), бортовая карточка участника соревнований, барограф (подготовленный к работе), аптечка, бортпаек, головной убор из белой материи (от солнца), документы (паспорт или удостоверение пилота, полетный лист, обращение к местным властям) и деньги, предметы, необходимые на случай вынужденной посадки (буксировочная веревка, причальные приспособления, теплые вещи и т. д.), навигационная линейка планериста, масштабная линейка, транспортир, карандаш, бортжурнал (в виде наколенника). Все это планерист обязан проверить и расположить в соответствующих местах или надежно укрепить в багажнике планера.

После вывода планеров на старт спортсмены получают полетное задание, то есть маршрут полета, точное расположение поворотных пунктов, особенности режима полетов на маршруте и в районе аэродрома, время открытия стартовой и закрытия финишной линии, условия радиообмена, особые замечания к разыгрываемому упражнению. Затем участников соревнований подробно информируют о метеоданных на летный день.

РАСЧЕТ ЭЛЕМЕНТОВ ПОЛЕТА

Получив необходимые указания и данные, спортсмен проводит самостоятельную подготовку и расчет полета по упражнению. Времени для этого отводится всего 20—40 минут, а сделать надо многое. В первую очередь— проложить маршрут на карте, затем выписать в бортжурнал магнитные путевые углы отдельных участков маршрута и их длину. Писать на карте не рекомендуется. При большом количестве проложенных маршрутов пометки легко спутать. Кроме того, они мешают ведению детальной ориентировки. По таблице 1 определите среднюю путевую скорость парящего полета на планере «Бланик», соответственно ожидаемой средней скороподъемности восходящих потоков.

По данным ветра и средней скороподъемности определите углы сноса на каждом из участков маршрута и запишите их в бортжурнал. Все вычисления здесь и в дальнейшем рекомендуется производить с помощью навигационной линейки планериста системы Е. Вачасова (ее описание, чертежи и правила пользования даны в журнале «Крылья Родины» № 1 за 1966 год). Зная среднюю путевую скорость парящего полета, силу и направление ветра, определите время на прохождение каждого отрезка маршрута и выполнения упражнения в целом. Все это должно быть вписано в бортжурнал.

Оставшиеся минуты используйте на детальное изучение маршрута полета по карте. Основное внимание обратите на выявление характерных ориентиров вдоль маршрута и в его окрестностях. Здесь нельзя пренебрегать даже мелкими деталями (такими, например, как овраги, небольшие леса, церкви, проселочные дороги и т. д.). Особенно важно поднять на карте ориентиры, которые находятся на подходах к поворотным пунктам.

Необходимо также отметить на карте участки маршрута, где по расчету ожидается изменение метеоусловий (например, время развития грозовой деятельности, резкое изменение ветра или термической активности, изменение нижней или верхней границы потоков и т. д.). К метеорологическому анализу погоды отнеситесь особенно серьезно, поскольку это оказывает решающее влияние на тактику выполнения упражнения.

Таблица 1

Зависимость путевой скорости от средней скороподъемности									
Показание вариометра (в среднем) м/сек	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	5,0
Путевая скорость км/час	30	43	51	57	62	66,5	70	73	78

ТАКТИКА СТАРТА

Из метеосводки известна длительность существования термической конвекции в данный день и ее характеристики. Если расчетное время полета по маршруту большое и занимает почти весь этот период, то стартовать надо сразу, как только появились устойчивые потоки и открыта стартовая линия. Однако имейте в виду, что в первые 30—60 минут после разрушения приземной инверсии и возникновения термической конвекции потоки существуют всего 5—10 минут и их скороподъемность не стабильная. Поэтому необходимо соблюдать осторожность при переходах от облака к облаку. Лучше всего от потока к потоку лететь, используя вспышки зарождающихся облаков. Некоторые планеристы допускают ошибку: наметив хорошо сформировавшееся облако, идут к нему в надежде набрать высоту, но пока они летели до него, облако (а с ним и поток) успело распасться — термик исчерпал время своего существования и у планериста не остается запаса высоты, чтобы сделать новый переход. Приходится совершать преждевременную посадку.

Если начальный участок маршрута лежит против сильного ветра, а восходящие потоки слабые, то торопиться со стартом не следует. Лучше подождать усиления скороподъемности потоков.

При попутном ветре в начале маршрута, со стартом надо поторопиться, чтобы трудные участки пути, которые в конце придется лететь против ветра, пришлись на «ядро» парящей погоды (где-то от 13 до 17 часов дня).

Когда расчетное время выполнения упражнения не слишком велико, то момент старта выбирается так, чтобы полет проходил в период наибольшей активности термиков.

При старте нужно учитывать и такой фактор, как количество уже улетевших участников соревнований. Парящие впереди планеры облегчают поиск восходящих потоков отставшим или задержавшимся спортсменам. Но, пропуская вперед многих планеристов, не переоценивайте свои возможности — всегда есть риск не догнать летящих впереди товарищей, упустив при этом лучшее парящее время дня.

Все изложенные здесь варианты (и другие подобные им), участник соревнований должен продумать заранее, еще до взлета, и в воздухе твердо придерживаться выбранной тактики.

ТЕХНИКА СТАРТА

После отцепки от самолета-буксировщика планерист обязан немедленно уйти в зону, отведенную для выпаривания перед стартом. Заходить в район полета аэропоездов, планеристам строго

запрещается. Наиболее подходящая высота ожидания перед стартом 1400—1500 м. Находиться все время под кромкой облачности не стоит, ведь под ней не видны условия на маршруте и поэтому трудно выбрать удобный момент для старта. Иногда даже выгодней снизиться, (когда высота облачности 1300—1400 м) и стартовать на небольшой скорости, но с уверенностью, что выбран наилучший момент расположения облаков.

Помните, что от разумного решения тактических вопросов зависит успех полета.

Пересекать стартовую линию, по правилам соревнований, разрешается не выше 1000 м. Учитывая возможную погрешность высотомера, после разгона скорости, примерно за 500 м до линии полотнищ, планер переводится в горизонтальный полет (на высоте 940—960 м) и этот режим сохраняется еще 10—15 секунд после отметки над судейским пунктом (чтобы получить уверенную запись на барограмме). Оставшийся избыток скорости используйте для набора высоты. На горке скорость уменьшите до того значения, которое вы определили соответственно ожидаемой скороподъемности первого потока и расстоянию до него.

Момент пересечения линии старта удобно определить по проходу бокового ориентира, находящегося на удалении 1—1,5 км вправо или влево от нее, а сохранять направление — по ориентиру впереди, намеченному при разгоне скорости (рис. 1).

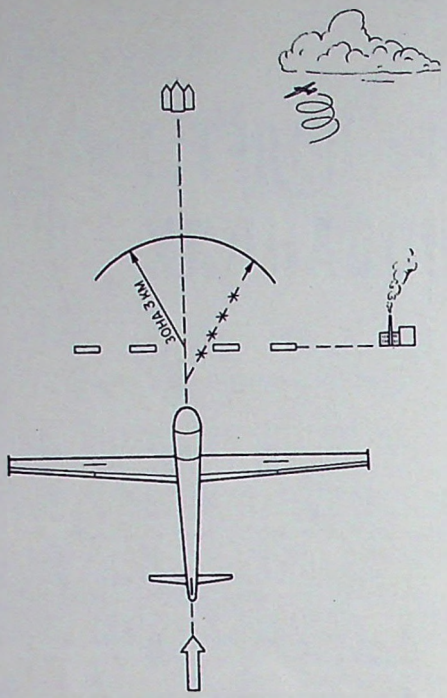


Рис. 1.

После пересечения стартовой линии необходимо пролететь вперед (или в сторону) не менее трех километров и только тогда начинать спиралить. Этим обеспечивается безопасность стартовой зоны для других планеристов.

РАБОТА НА МАРШРУТЕ

Для маршрутных полетов лучше пользоваться картой масштаба 1 : 500 000. Сразу после старта спортсмен обязан начать детальную ориентировку. Основной ее принцип — от карты к местности. В любой момент планерист должен знать точку своего местонахождения. Последовательно выбирая характерные ориентиры по маршруту на удалении в несколько километров от этой точки, тщательно наблюдайте их проход. Помните, что потеря детальной ориентировки вызывает ощущение потери ориентировки вообще. В условиях постоянно меняющихся скоростей, высот и курсов восстанавливать детальную ориентировку сложно. Принцип выхода на ориентиры по времени, теряет смысл. Тем более, что спортсмену часто приходится уклоняться от маршрута, обходя атермичные зоны, грозу и прочие препятствия метеорологического характера.

В любых условиях спортсмен должен уметь на глаз безошибочно определять расстояния и курсы от своего местонахождения до поворотного пункта. Чтобы иметь такие навыки, нужна постоянная наземная тренировка с картой.

При наборе высоты в потоках, спираль выполняйте так, чтобы скороподъемность планера была максимальной. Закрылок должен быть выпущен полностью. Молодые планеристы допускают две распространенные ошибки — крен слишком мал (большой радиус спирали), планер не вписывается в поток или находится близко к границе потока, — его вертикальная скорость мала. Такая ошибка характерна для узких потоков. Другая крайность — слишком большие крены, которые в случаях широких потоков не оправданы и снижают скороподъемность. Мы, к сожалению, еще не умеем прогнозировать диаметры восходящих потоков, но планерист на основе личного опыта должен учиться определять, широки или узки потоки и какой крен на спирали будет наивыгоднейшим для этого потока.

Иначе говоря, для каждого фиксированного радиуса спирали, при выпущенных закрылках, характерны наивыгоднейшие значения крена и скорости. Например (планер «Бланик» — вес 380 кг): радиус 75 м — крен 20°, скорость 60 км/час; радиус 51 м—крен 30°, скорость 63 км/час; радиус 36 м, крен 45°, скорость — 70 км/час.

Перед выходом из потока закрылок убирается и планер разгоняется до скорости перехода к следующему потоку. Определяется она в зависимости от ожидаемой скороподъемности планера в следующем потоке по таблице 2 и дает максимум средней путевой скорости полета.

Еще больший эффект достигается при использовании на переходе кольцевого калькулятора (кружка Мак-Кредн), который указывает для планера «Бланик» оптимальную скорость перехода с учетом нисходящих и восходящих зон. Калькулятор изображен на рис. 2. Его изготавливают из прозрачного материала (оргстекла), наносят шкалу с рисунка, прикрепляют, смочив водой, к стеклу чувствительного вариометра так, чтобы он свободно мог поворачиваться. В полете нулевой указатель (черный треугольник) устанавливается против показания вариометра, которое ожидается встретить в восходящем потоке (скажем 2 м/сек). Тогда стрелка в каждый момент будет показывать оптимальную скорость перехода. Например, 100 км/час при нулевых показаниях вариометра и 120 км/час при двухметровом снижении.

Таблица 2

Зависимость скорости перехода от ожидаемой скороподъемности

Ожидаемая скороподъемность планера м/сек	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	4,0	5,0	6,0
Скорость перехода км/час	88	95	103	110	116	122	132	139	145

Выполняя всю эту работу, ни на минуту нельзя забывать об осмотрительности, особенно, если в воздухе поблизости есть планеры.

На маршруте регулярно проверяйте, соответствуют ли расчетным данным сносы, средние скороподъемности, сроки прохождения отрезков маршрута и т. д. В случае отклонения этих данных от расчетных, необходимо уметь правильно определить их причину — вызвано это изменением силы или направления ветра, уклонением от маршрута и т. д., чтобы вовремя и правильно внести необходимые поправки. Для этого надо иметь часы с секундной стрелкой.

КАК НАХОДИТЬ ВОСХОДЯЩИЕ ПОТОКИ

Сразу оговоримся, что каких-то единых правил или признаков, по которым можно с уверенностью определить местонахождение термических потоков и их параметры, не существует. Речь может идти только об отдельных, наиболее часто встречающихся признаках. Проще всего отыскивать потоки под облаками. К облакам, часто обозначающим хороший поток, относятся: молодые, заметно развивающиеся облачка, крупные кучевые облака с темным четким основанием, плоские блинообразные (они обычно довольно высокие — около двух тысяч метров), кучевые — с большим вертикальным развитием.

Восходящий поток под облаком чаще всего находится: с утра при зарождении облаков — с солнечной стороны, затем он перемещается по западной кромке облака к северной части (особенно в конце дня). Это правило всеобщим законом не является, но с подобным явлением мы встречаемся довольно часто. Под крупными кучевыми облаками поток находится в районе наиболее темной части основания облака.

Потоки под облаками нередко бывают скошенными. Если существует градиент ветра по высотам, то ориентироваться по основанию облака, находясь значительно ниже его, бывает затруднительно. В таком случае приходится отыскивать закономерность расположения восходящего потока относительно кромки облака экспериментально. Полученное правило остается верным для большинства потоков в течение дня.

Труднее находить термики в безоблачном небе. Если под облаками потоки существуют независимо, то безоблачный термик обычно связан с местом его зарождения. Даже, если ветер сильный и термик сдувается, то цепочка восходящих «пузырей» все равно косвенно связана с местом своего зарождения. Поэтому, если уметь правильно определять места зарождения термиков, то можно с успехом и отыскивать их. Для примера приведем некоторые наиболее распространенные места генерирования термических потоков: склоны оврагов, обращенные к солнцу, возвышенности в холмистой местности, контрастная подстилающая поверхность (пашня — вода и т. д.), в сухую антициклональную погоду — леса. Наличие термика иногда можно определить по пылевому вихрю

у земли или по присутствию птиц-парителей.

ВЫХОД НА ПОВОРОТНЫЙ ПУНКТ

Выход на поворотный пункт осуществляется со стороны маршрута через направляющее полотнище, которое выкладывается за 500 м до знаков. Над знаками разрешается проходить не выше тысячи метров, поэтому надо столько набрать высоты в последнем (перед отметкой) восходящем потоке, чтобы при полете на оптимальной скорости придти на контрольный пункт без излишних запасов.

Зная удаление от поворотного пункта, нетрудно подсчитать, когда надо оставить поток. Вычисления производятся с помощью навигационной линейки планериста. После отметки над поворотным пунктом необходимо записать время и высоту прохода, знаки, выложенные на земле, а также бортовые номера планеров, отмечавшихся в этот момент.

Для поиска следующего восходящего потока спортсмен располагает запасом высоты в 500—600 м. Поэтому дальше лететь следует на такой скорости, которая позволит подойти к очередному облаку (потоку) не ниже 300—400 м. Если облако расположено близко, то переход можно делать на оптимальной скорости. При длинных переходах скорость целиком определяется условием экономии высоты: имея кружок Мак-Креди, надо установить указатель против нулевого деления вариометра, его стрелка укажет скорость, обеспечивающую максимальную дальность планирования в соответствующих термических условиях.

РАСЧЕТ ДОЛЕТА

Последний участок маршрута (20—30 км) — весьма ответственный. По планерной терминологии он называется долетом. Для удобного пользования картой на долете, на ней необходимо провести циркулем концентрические окружности с центром в точке финиша. Расстояние между ними должно соответствовать 10 км или 2 см на карте. Таким образом, приближаясь к аэродрому с любого направления, мы можем всегда точно знать свое удаление.

Все расчеты, связанные с долетом, производятся с помощью навигационной линейки планериста. Предварительно (возможно даже до взлета), определяется рубеж долета по данным кромки облачности (или высоты термика), встречной составляющей ветра и ожидаемой скороподъемности потоков. Для этого на линейке против средней скороподъемности потока устанавливаем его максимальную рабочую высоту или кромку облачности и считываем (с поправкой на ветер), на какое расстояние пролетит планер на оптимальной скорости с этой высоты. На линейке учтены возможные нисходящие зоны на долете и введена страховочная поправка — необходимый двадцатипроцентный запас высоты.

Войдя в зону долета, отыскиваем восходящий поток и по точным данным его скороподъемности, с помощью навигационной линейки, определяем высоту для последнего перехода — долета и среднюю скорость планирования. Если на пути встретится восходящий поток с небольшой скороподъемностью, его надо пересекать соответственно указаниям кольцевого калькулятора, который устанавливается по скороподъемности последнего набора. Если же поток окажется значительно более мощным, чем предыдущий, то выгодно немного добрать в нем высоты и затем делать переход на повышенной скорости. Высота пересчитывается на линейке, а скорость определяется калькулятором.

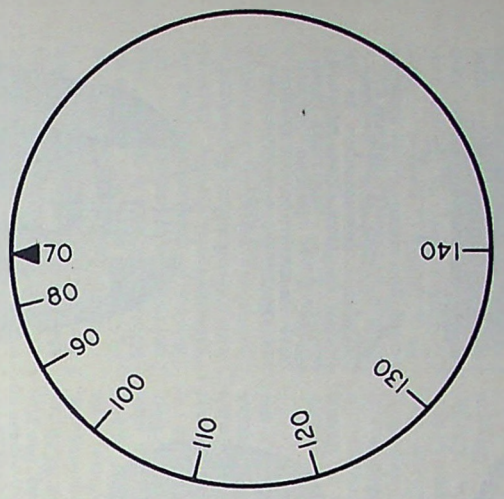


Рис. 2.

В процессе долета необходимо регулярно проверять соответствие расхода высоты пройденному расстоянию. В случае заметного отклонения расхода высоты от расчетного (при переходе мощных нисходящих или поддерживающих воздушных масс), следует соответственно изменить режим планирования. Для этого указатель калькулятора сдвигается ниже или выше значения набора в последнем потоке, задавая более экономичный или, наоборот, ускоренный расход высоты. Страховочный запас высоты по мере приближения к финишу надо реализовать для повышения скорости.

ФИНИШ

Пересекать финишную линию можно двумя способами. При штилевых условиях или встречном (встречно-боковом) ветре лучше последний участок долета рассчитать так, чтобы сразу после пересечения финишной линии выполнить посадку. Делать горку и укороченный круг нет необходимости, поскольку это может помешать летящим следом товарищам. Кроме того, запас высоты целесообразней, еще на долете, перевести в скорость, что даст несколько лишних очков за упражнение.

При попутном и попутно-боковом ветре, чтобы обеспечить нормальную посадку, после финиша надо сделать разворот на 180°. Долет должен быть рассчитан так, чтобы для указанного маневра имелся запас высоты и скорости соответственно не менее 70 м и 150 км/час. Этот запас обеспечивает нормальный разворот и посадку к знакам, а также небольшое маневрирование в случае необходимости, например, при массовом финише. Техника выполнения финиша должна быть отработана в тренировочных полетах при подготовке к соревнованиям. В целях безопасности, при посадке с прямой после финиша, категорически запрещается менять направление (подворачивать) на пробеге.

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ НА МАРШРУТЕ

При встрече на маршруте с грозой ее необходимо обходить. Приближаться к грозовому облаку можно только в начальной стадии развития, пока из него еще не начали идти осадки. Подходить следует только с фронтальной части, относительно направления перемещения облака. Эта его часть содержит восходящие потоки и не характерна повышенной турбулентностью. Во всех остальных случаях приближаться к грозовому облаку небезопасно и, кроме того, бессмысленно, поскольку термическая деятельность вблизи грозового облака полностью прекращается. Нарушение указанного правила приведет в лучшем случае к посадке.

Иногда на маршруте встречаются участки с резко пониженной термичностью. Причин атермичности много — однообразная болотистая подстилающая поверхность, натекание перистой облачности, слой атмосферы с пониженным температурным градиентом, кратковременный термический «кризис» и т. д. Чтобы на маршруте не попасть в затруднительное положение, нужно уметь вовремя заметить признаки предстоящей атермичной зоны. Тогда можно будет своевременно изменить тактику полета. Если, предположим, до этого планерист делал переходы на больших скоростях, высоту набирал только в слое наибольшей скороподъемности и т. д., то с приближением плохих условий надо вовремя перейти на экономичные по расходу высоты режимы, набирать высоту до максимума, короче, быть предельно осторожным.

ПРИБЛИЗИТЕЛЬНЫЙ ПОДСЧЕТ ОЧКОВ

Спортсмену при выполнении упражнения не мешает знать, сколько очков он может получить за тот или иной результат, во сколько очков выльется потеря или выигрыш, например, десяти минут времени.

На первый взгляд, формула подсчета очков окажется сложной. Но она вполне допускает приблизительный подсчет в уме. В первую очередь, надо знать (ориентировочно) количество участников, которые выполнят упражнение полностью. Оценить эту величину планерист в состоянии, так как знает обстановку в воздухе, количество планеров, число спортсменов, совершивших посадку на маршруте и т. д.

Допустим, что финиширует 30 проц. участников. Тогда скорость в этот день будет стоить триста очков, а остальные семьсот — расстояние. Таким образом, победитель получит тысячу очков, а все, прошедшие маршрут, — семьсот плюс ту долю от трехсот скоростных очков, какую составляет их скорость от скорости победителя. Кроме того, при этом можно подсчитать и цену минуты. Например, если весь полет победителя занимает около ста минут, тогда для участника, который не значительно отстает от победителя, каждая минута будет стоить триста очков, деленные на сто минут и умноженные на два (поскольку зависимость в формуле квадратичная), следовательно, минута оценивается в 6 очков. Приведенное правило дает приближенные результаты, но их точность вполне достаточна для оценочных расчетов в уме во время полета.

Ю. КУЗНЕЦОВ.
мастер спорта

КЛУБ ЮНЫХ РАКЕТЧИКОВ

Построй в пионерском лагере

Двухступенчатая...

Эту двухступенчатую модель ракеты построил Валерий Слыщенков. Она оказалась в числе лучших трех конструкций, демонстрировавшихся на Московских областных соревнованиях.

Валерий живет и учится в подмосковном поселке Монино. За успехи в техническом творчестве он награжден бронзовой медалью Выставки достижений народного хозяйства СССР.

Модель ракеты, принесшая ее создателю второе место на областных стартах, проста по конструкции (рис. 1). Ее корпус длиной 400 мм из двух слоев плотной (чертежной) бумаги. Стабилизатор — бальзовый. Носовая часть ракеты (рис. 2) состоит из пенопластового кока (выдолбленного внутри для облегчения), контейнера для стандартного груза ФАИ (два свинцовых цилиндра по 28,3 г каждый), пенопластовой проставки, устанавливаемой между контейнером (из двух слоев плотной бумаги) и корпусом модели.

Фольгированный полиэтилен использован для круглого (ϕ 250 мм) купола парашюта. Парашют несет полезный груз на восьми капроновых стропах длиной 350 мм каждая. Система подвески парашюта на рис. 3.

Хвостовая часть корпуса (рис. 4), представляющая вторую ступень модели, двумя сосновыми рейками сечением 2×2 соединена с первой ступенью (рис. 5). У первой ступени — два стандартных двигателя, у второй — один. Выполненная в двух вариантах первая ступень имеет в одном случае две бумажные трубки, собранные на АК-20, в другом — добавлена третья, центральная трубка, удлиняющая корпус модели. В ней помещены две дистанционные трубки, передающие пламя двигателю второй ступени.

При запуске в обоих двигателях первой ступени порох поджигается одновременно с замедлительным зарядом, находящимся в центральной трубке. Горение длится 2,5—3 сек. За это время двигатели первой ступени полностью вырабатываются, а двигатель второй ступени только лишь получает пламя.

На рис. 6 показано отделение первой ступени. Первая ступень ракеты в обоих вариантах снабжена обтекателями из пенопласта.

Вес модели — 170 г, ее центр тяжести лежит на оси корпуса, примерно на расстоянии 150 мм от передней точки кока модели.

Двухступенчатая модель ракеты В. Слыщенкова устойчива в полете.

Инженер
В. ВИКТОРОВ



Модель ракеты В. Слыщенкова.



Рис. 1. Конструкция ракеты: 1 — первая ступень; 2 — корпус второй ступени; 3 — пенопластовый кок; 4 — контейнер для груза; 5 — стабилизатор.

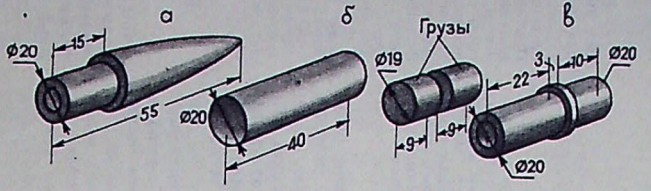


Рис. 2. Носовая часть: а — пенопластовый кок; б — контейнер для груза и груз; в — проставка.

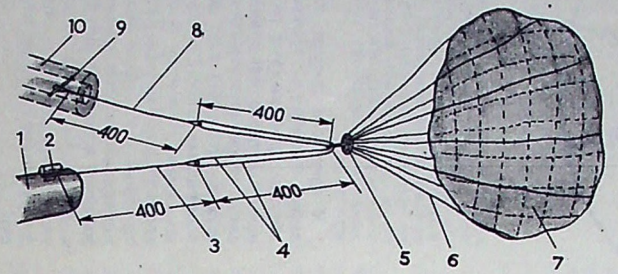


Рис. 3. Система подвески парашюта: 1—корпус второй ступени; 2 — направляющее кольцо; 3 — капроновая нить; 4 — резина; 5 — шайбы (целлулоид 0,5 мм); 6 — стропы; 7 — купол парашюта; 8 — капроновая нить; 9 — распорка; 10 — проставка.

Рис. 6. Отделение первой ступени.

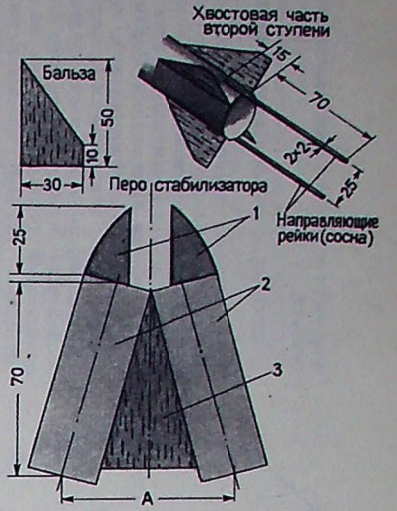


Рис. 4. Хвостовая часть второй ступени и вариант первой ступени с перемычкой; 1 — пенопластовые обтекатели; 2 — трубки из двух слоев плотной бумаги; 3 — бальзовая перемычка; А — размер должен быть таким, чтобы оси двигателей сходились в центре тяжести модели.

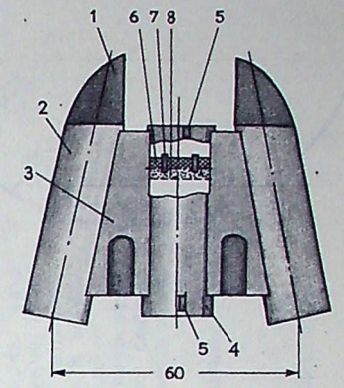


Рис. 5. Первая ступень: 1 — обтекатели из пенопласта; 2 — трубки под стандартные двигатели; 3 — перемычки из пенопласта; 4 — трубка из плотной бумаги; 5 — эбонитовые трубки под направляющие на корпусе второй ступени; 6 — перегородка из пенопласта (толщина 10 мм); 7 — трубка дистанционная (ϕ 2,5 мм (латунь); 8— порох (3-мм слой).

ИСКРОВОЙ ЭЛЕКТРОЗАПАЛ

В кружке Московской областной станции юных техников разработаны и опробованы различные типы электрозапалов для запуска моделей ракет. Наиболее надежными оказались два искровых электрозапала.

Первый — с высоковольтной бабиной, получающей ток от батареи низкого напряжения. Высокое напряжение создается с помощью прерывателя, как в автомашинах.

Второй — получает искру от высоковольтного магнето и не нуждается в дополнительных источниках питания.

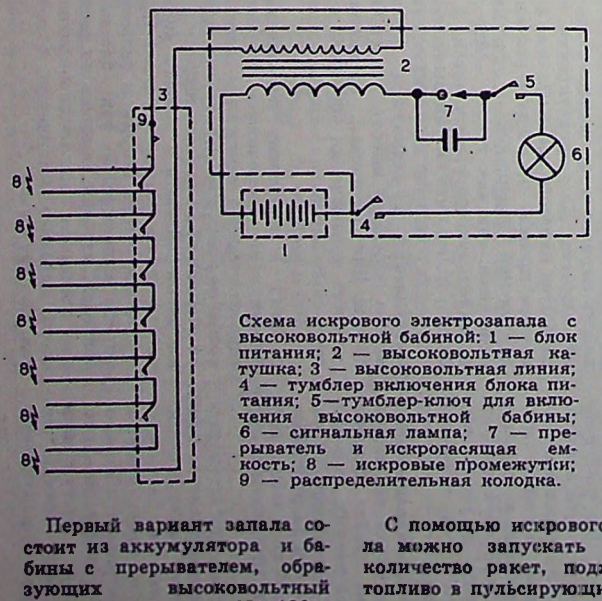


Схема искрового электрозапала с высоковольтной бабиной: 1 — блок питания; 2 — высоковольтная катушка; 3 — высоковольтная линия; 4 — тумблер включения блока питания; 5—тумблер-ключ для включения высоковольтной бабины; 6 — сигнальная лампа; 7 — прерыватель и искрогасящая емкость; 8 — искровые промежутки; 9 — распределительная колодка.

Первый вариант запала состоит из аккумулятора и бабины с прерывателем, образующих высоковольтный блок. Его размеры: 60×120××190 мм, вес 0,5 кг. На рисунке его схема. После включения тумблера 4 загорается красная лампочка 6, сигнализирующая о готовности к пуску. При включении тумблера 5 высоковольтной бабины начинает работать прерыватель, возникает ток высокого напряжения во вторичной обмотке бабины, проскакивает искра в соответствующем искровом промежутке и происходит запал ракеты.

Для этого варианта запала рекомендуется использовать авиационные или автомобильные бабины Б-13, Б-17.

Был собран и опробован и другой вариант запала — с тракторным магнето. Он хорошо зарекомендовал себя. Концы провода, присоединяемого к магнето, надо тщательно изолировать, а места присоединения разнести не меньше, чем на 30 мм, чтобы не было пробоя.

С помощью искрового запала можно запускать любое количество ракет, поджигать топливо в пульсирующих ракетных двигателях, запускать модели с несколькими двигателями. Если применять запуск от искрового запала, то надо только подвести высокое напряжение к искровым промежуткам всех сопел, соединив их последовательно.

А. ЗАДИКЯН

Московская область

ЗНАЕШЬ ЛИ ТЫ...

...что при запуске советских автоматических межпланетных кораблей-лабораторий «Венера-5» и «Венера-6» приходилось брать весьма значительные упреждения. Вызвано это тем, что если Земля делает полный оборот вокруг Солнца за год, то Венере для этого достаточно лишь 224,7 земных суток. По своей околосолнечной орбите Земля движется со скоростью около 30 километров в секунду, а Венера — 35.

...что на втором искусственном спутнике Земли космическое путешествие протяженностью в 700 000 километров (18 витков вокруг Земли) совершили сотни «пассажиров»! Это собаки Белка и Стрелка, морские свинки, две крысы, сорок мышей, сотни мух, цветок с комком почвы, проросшие семена гороха, кукурузы, пшеницы, водоросли, различные микроорганизмы. Все они благополучно вернулись на Землю.

...что преодолев за 130 дней путь примерно в 350 миллионов километров, спускаемые аппараты наших космических экспрессов «Венера-5» и «Венера-6» вошли в атмосферу далекой планеты на расстоянии один от другого всего около 300 километров!

...что на космических кораблях «Восток» совершенная и надежная электронная аппаратура выполняла работу целой группы людей — геофизика, математика, радиста, биолога, врача и других специалистов. Электронные автоматические устройства — эти помощники космонавтов — могут управлять кораблем, следят за исправностью его систем, включают тормозные двигатели, обеспечивают посадку в заданном месте.

...что первый летчик-космонавт Ю. А. Гагарин совершил свое историческое путешествие вокруг Земли на космическом корабле «Восток-1», необходимую скорость которому дали шесть двигателей, общей мощностью в 20 000 000 л. с.

Наш почтовый ящик

В адрес клуба юных ракетчиков приходит много писем, в которых ребята рассказывают о своих успехах и неудачах, обращаются за помощью. Вот что пишут юные ракетомоделисты из Пензенской области: «Открытию клуба «Байконур» мы все очень рады. Надеемся, что он повысит наш технический уровень, поможет в работе...»

Дорогие друзья!

В первом выпуске клуба «Байконур» мы задали вам шесть вопросов. В редакцию пришли письма: от С. Казанцева из г. Камышина, Л. Манохина из Иркутской области, С. Долганова из Пензенской, от Ю. Бафталовского из г. Вышний Волочок, от кружковцев Дейнауского дома пионеров (г. Чарджоу), от М. Бердыгулова из Алма-Аты и других. Почти все ответы юных ракетомоделистов радуют своей обстоятельностью. Но на некоторых из них мы хотим остановиться...

Отвечая на первый вопрос, Н. Сергиевский из г. Пензы пишет, что последовательное включение трех двигателей равносильно работе ступеней многоступенчатой ракеты. Эту же мысль высказывают С. Николаев (г. Дегтярск, Свердловской обл.) и С. Павлов (г. Калуга).

Верно. Однако необходимы уточнения.

В момент вступления в работу двигателей следующей ступени вся предыдущая ступень, израсходовавшая свое топливо, отбрасывается. Это позволяет ракете быстрее нарастить скорость, так как ускорение, вследствие уменьшения массы ракеты, увеличивается.

Смещение двигателя, — пишет Н. Сергиевский — «...сведет на нет все усилия конструктора; ракета будет беспорядочно метаться из стороны в сторону...». Следует подчеркнуть, что такие крайние явления будут наблюдаться при большом смещении, но всегда надо стремиться свести его к нулю.

Подробно освещают читатели и роль топлива. Ведь именно плохими, имеющими малые импульсы ракетными двигателями объясняется часто неуспех моделистов.

Ответы на все вопросы стремится дать и С. Павлов из Калуги. «Если в полете оторвутся стабилизаторы, — пишет он, — ракета потеряет устойчивость и начнет петлять или кувыркаться, изменится и центровка модели». Конечный результат зависит от того, как велика роль стабилизаторов в обеспечении устойчивости модели: если она невелика, то потеря стабилизаторов на полете заметно не скажется.

Больше ошибок в ответах на пятый вопрос. Так, С. Мельников из Перми считает, что «скорость будет наибольшей, когда сгорит примерно половина топлива». Это неверно: наибольшая скорость вертикального подъема будет в момент, когда двигатели израсходуют последнюю «каплю» топлива. Пока расходуется топливо, существует тяга, ускорение, а значит — и нарастание скорости.

Наконец, последний вопрос. Чтобы правильно ответить на него, прочитайте о том, как летают ракеты на наибольшую дальность или продолжительность. К вашему удивлению, это будет не горизонтальный и не вертикальный полет!

Пишите нам о своих делах, о затруднениях, о чем хотели бы прочитать в клубной почте. Ждем ваших писем.

КЛУБ «БАЙКОНУР»



Показательное выступление парашютистов на Центральном стадионе в Киеве. Фото Р. Силина

КУПОЛА НАД СТАДИОНАМИ

В последние годы ни одно крупное спортивное или юбилейное празднество не обходится без участия спортсменов-парашютистов. В недалеком прошлом на показательные выступления обычно приглашали спортсменов Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Теперь мастерство парашютистов настолько повысилось, что многие республиканские и областные авиационные клубы обходятся своими силами.

Мне хотелось бы поделиться на страницах журнала опытом Центрального спортивно-парашютного клуба воздушнодесантных войск. Как известно, еще семь лет назад впервые в нашей стране на открытии Спартакиады народов СССР был выполнен групповой прыжок на спортивную арену стадиона им. Ленина, в Москве. Этот год и явился годом рождения клуба.

С тех пор спортсмены-парашютисты клуба сотни раз выступали на стадионах, ипподромах и на крайне ограниченных площадках во многих городах России, Украины, Белоруссии, Прибалтики, Средней Азии и за рубежами нашей Родины. Их работу в небе с восхищением наблюдали миллионы зрителей.

В конце каждого года после подведения итогов в клубе составляется программа показательных выступлений. Спортсмены закрепляются за определенными номерами и приступают к тренировке. Предусматривается взаимозаменяемость, дублирование номеров. Обычно показательные выступления проходят летом, поэтому зимний период, наряду с личным совершенствованием, отводится для подготовки праздничной программы.

Продолжительность выступления парашютистов должна составлять не более 30—40 минут. От номера к номеру программа усложняется. Прыжки выполняются то на больших, то на малых высотах. Пока первый парашютист или группа не приземлится, очередные спортсмены не должны покидать самолет. Ведь зрителям трудно одновременно быть внимательным к действиям парашютистов в воздухе и на земле. В среднем интервал по времени составляет 1—3 мин, в зависимости от высоты раскрытия парашютов.

Как правило, зрители очень внимательно относятся к приземлению парашютистов. Когда оно происходит красиво и точно, то вызывает восхищение, одобрение. Об этом всегда обязаны помнить организаторы и исполнители показательных выступлений. Ведь от их четкой работы на земле и в воздухе зависит популярность парашютного спорта — его можно поднять или уронить в глазах зрителей. Прыжки следует выполнять с соблюдением всех мер безопасности.

Конечно, интересно показать прыжки с задержкой раскрытия парашюта. Спортсмены всегда стараются забраться повыше, чтобы выполнить фигуры в свободном падении. Но здесь нужно считаться с теми, на кого мы работаем. Много ли есть людей, которые в состоянии видеть невооруженным глазом Ан-2 на высоте более 2 тысяч м?

Если совершается одиночный прыжок, важно, чтобы высота позволяла видеть парашютиста в момент выхода из самолета. Для ориентировки помогает пуск цветного дыма. Однако в одиночном прыжке не следует увлекаться длительной задержкой в раскрытии парашюта, так как трудно найти в небе маленькую фигурку человека и тем более увидеть, что он там выполняет.

Лучшей высотой для показательных выступлений в одиночных прыжках можно считать высоты от 600 до 1500 м. Для групповых прыжков на точность приземления 600—800, а для групповых акробатических прыжков — от 1500 м до 2000 м.

Когда в программу показательных выступлений включаются групповые акробатические прыжки, возникает проблема, как приземлять спортсменов на стадионе или парашютодроме и в то же время показать в лучшем виде акробатическую фигуру зрителю? Иногда в зависимости от погоды и силы ветра фигура выполняется так далеко от зрителей, что они не могут по достоинству оценить ее сложности и оригинальности, высокого мастерства спортсменов. Как тут быть?

Нам представляется целесообразным для групповых акробатических фигур определять в небе наиболее выигрышную позицию, чтобы зритель имел возможность увидеть эту фигуру на всех стадиях ее выполнения. Точностью приземления в данном случае можно пренебречь, если это, естественно, отвечает безопасности приземления вне круга парашютодрома или стадиона.

Можно найти и другой выход. Спортсмены, обладающие высоким мастерством, при наличии достаточной высоты после окончания фигуры — могут в свободном падении выйти к точке раскрытия парашюта, гарантирующую им приземление в заданном месте стадиона. Итак: уметь хорошо, доходчиво подать зрителю каждый номер программы — половина успеха показательных выступлений.

Подчеркивает праздничность выступлений использование в небе цветных дымов. Рекомендуется подвешивать дымовую шашку на шнуре длиной до 5 м. Хорошо получается, когда парашютист в этом случае вращает купол. За ним остается красивая восходящая цветная дымовая спираль.

Немаловажное значение имеет репортаж комментатора. Есть такая пословица: «Умела приготовить, но не умела подать!». Комментатор — опытный спортсмен, тренер — обязан безупречно владеть языком, обладать хорошей дикцией, уметь интересно, увлекательно рассказать о прыжках, спортсменах. Репортаж не должен быть сухим, техничным. Что может дать, например, зрителю такая фраза комментатора: «Вот вы видите сейчас, как спортсмен обрабатывает крест». Хорошо, если репортаж идет со смешинкой, «на улыбке», но без какой-либо развязности.

И, наконец, не следует забывать о поведении парашютиста после прыжка. Оно не менее важно, чем сам прыжок. Когда у парашютистов чистые комбинезоны, начищены до блеска ботинки и каски, когда они вежливы в обращении между собой и с окружающими их людьми, они оставят прекрасное впечатление как специалисты своего дела, для которых нет мелочей ни в спорте, ни в жизни!

В ленинский юбилейный год каждый советский человек стремится добиться новых успехов. Парашютисты, выходя на старты юбилейной Спартакиады, готовы показать высокие результаты. Так пусть раскрывается больше куполов над стадионами, спортивными площадками!

Своими выступлениями спортсмены будут популяризировать парашютный спорт, рапортовать Коммунистической партии, советскому народу о готовности к труду и обороне Родины.

И. ЛИСОВ,
председатель Федерации парашютного спорта СССР

СПОРТСМЕНЫ ПРЕДЛАГАЮТ

ОДНОКОМАНДНЫЙ ПРИЕМНИК

Что представляет собой приемник, о котором пойдет речь? Диапазон принимаемых им частот — 27,12 мгц или 28,0 — 28,2 мгц; чувствительность — не менее 10 мкв. Дальность действия с передатчиком, имеющим выходную мощность 100 мвт, — около 1 километра. Вес приемника 120 г, габариты: 125×70×30 мм. Питается от двух батареек типа КБС-Л-0,5, соединенных последовательно.

Однокомандный приемник прост в изготовлении и налаживании. Авиамоделисты Московского городского дворца пионеров и школьников изготовили более десятка образцов. Испытания показали, что приемник надежно работает. Число команд можно увеличить до 4—6 без каких-либо изменений в схеме. Использование этого приемника помогло кружковцу Дворца С. Лавриновичу завоевать первое место на Московских городских соревнованиях.

Итак, более подробно о его принципиальной схеме (она на рисунке 1).

Для четкого исполнения команд, подаваемых передатчиком, надо установить постоянный уровень сигнала на выходе приемника. При движении радиоуправляемой модели меняется расстояние между передатчиком и приемником. В зависимости от этого изменяется и величина сигнала на выходе приемника. Чем расстояние больше, тем величина сигнала меньше. Поэтому после усилителя низкой частоты, собранного на транзисторах T_2, T_3 и T_4, вводится ограничительный каскад. Его задача — установить на выходе (точки д, е) постоянный уровень сигнала независимо от изменения величины сигнала на входе (точки в, г). Величина выходного сигнала должна быть такой, чтобы четко срабатывал каскад дешифратора.

Каково назначение дешифратора? Выделить командный сигнал передатчика, необходимый для срабатывания только одного определенного исполнительного механизма, и отфильтровать все остальные сигналы. В многокомандном приемнике число каскадов дешифратора соответствует числу подаваемых команд. В каждом таком каскаде имеется свой LC-фильтр, настроенный на определенную звуковую частоту. При подаче командных сигналов с различными звуковыми частотами срабатывает соответствующий каскад дешифратора и включает тот или иной исполнительный механизм модели.

LC-фильтр дешифратора состоит из катушки L_2 и конденсатора C_{14}. В коллекторную цепь транзисторов T_6 и T_7 включено реле типа РЭС-10 (паспорт 303 или 308). При подаче командного сигнала определенной частоты, равной собственной частоте LC-контура, возрастает коллекторный ток транзисторов, реле срабатывает и своими контактами включает исполнительный механизм модели. В нашей схеме контур L_2C_{14} настроен на частоту 1575 гц. Важно, чтобы эта частота была всегда согласована с кодирующим устройством передатчика.

В приемнике применены резисторы типа УЛМ и МЛТ, конденсаторы КТ, КД, КЛС, МБМ, ЭМ или «Тесла». Их можно заменить любыми другими, но для этого следует изменить габариты приемника. Так, транзистор T_1-П416Б может быть заменен П403 или ГТ313, T_2-T_7-МП41 — МП39, МП40, МП42 соответственно. Коэффициент усиления транзисторов желательно иметь в пределах 40—100.

Антенной служит кусок провода длиной около 1 м.

Катушка L_1 намотана на каркасе ФПЧ телевизора «Рубин» и имеет 10 витков провода ПЭЛ-1 диаметром 0,5 мм. Карбонильный сердечник типа СЦР диаметром 6 мм.

Дроссель $Др_1$ намотан на резисторе типа МЛТ-0,5 сопротивлением более 1,0 мегома (200 витков провода ПЭЛ-1 диаметром 0,1 мм); его индуктивность порядка 40 мкгн.

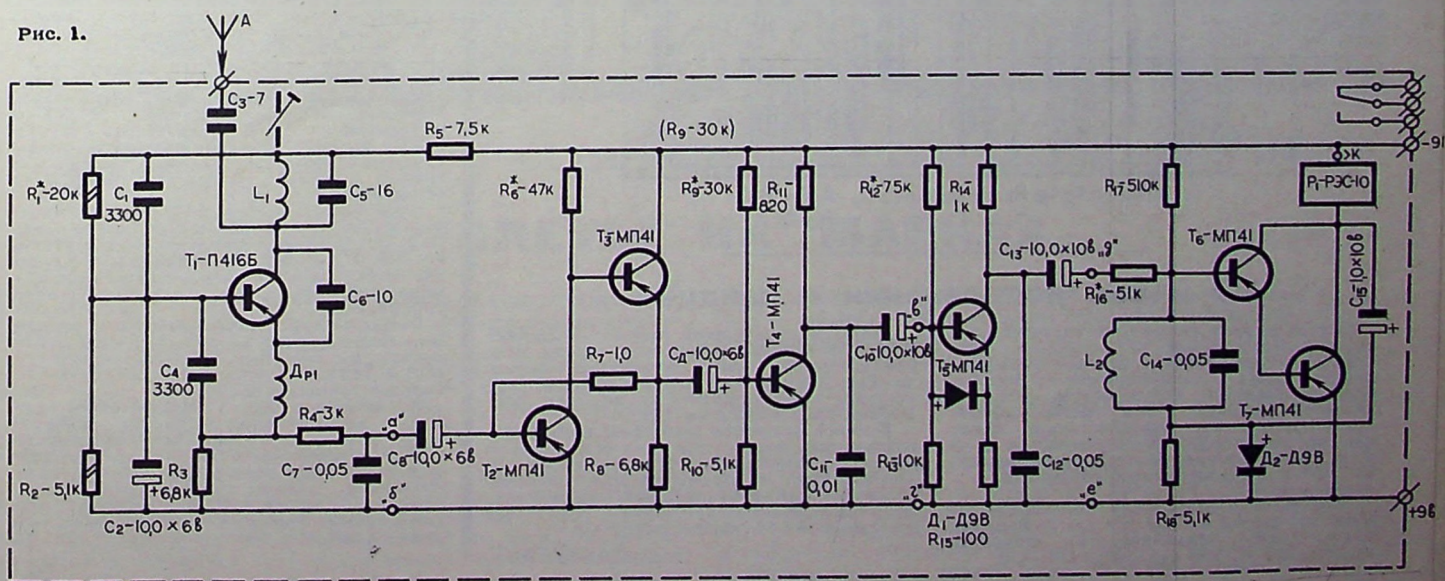
Катушка L_2 контура дешифратора намотана на двух сложенных в столбик ферритовых кольцах проницаемостью 1000 НН, диаметром 10 мм и высотой 6 мм (470 витков провода ПЭЛ-1 диаметром 0,1 мм).

Реле P_1 типа РЭС-10 (паспорт 303). Его заменяет реле с паспортом 308 (вскрывать реле запрещается). Можно применить реле типа РЭС-9 (паспорт 202), но тогда изменяются габариты приемника.

Налаживание приемника начинаем с усилителя низкой частоты. Каким путем? Подбором резисторов R_6 и R_9. Наиболее простой способ: к точкам а, б подключим звуковой генератор, а к точкам в, г — ламповый вольтметр, предварительно отключив остальные каскады. От звукового генератора подаем сигнал напряжением 1—2 мв, частотой 1000 гц и, изменяя сопротивления резисторов, сначала R_9, а затем R_7, достигаем наибольшего отклонения стрелки вольтметра (порядка 3-х вольт). Если нет приборов, можно наладить усилитель по наибольшей громкости принимаемого сверхрегенератором сигнала, с последующей окончательной регулировкой после полной его сборки.

Далее, к усилителю подключим сверхрегенератор T_1, подбираем резистор R_1. Для определения работы сверхрегенеративного каскада к точкам в, г подключим головные телефоны с большим сопротивлением катушек (типа ТОН-1). Вместо резистора R_1 впаиваем переменный резистор порядка 100 ком, вращением ручки которого добиваемся появления «суперного» шума в телефонах. Когда появится шум, попытаемся настроить контур,

Рис. 1.



вращая сердечник катушки L_1, на одну из любительских станций в диапазоне 28,0—29,7 мгц. Теперь еще раз подберем величину сопротивления резистора R_1 по наибольшей громкости принимаемого сигнала. При прослушивании станций шум должен исчезать.

Ограничитель будем налаживать вместе с усилителем низкой частоты. Для этого на вход усилителя (точки а, б) подадим напряжение порядка 3 мв частотой 1000 гц от генератора звуковой частоты. К выходу ограничителя (точки д, е) подключим ламповый вольтметр. Изменяя величину сопротивления резистора R_{12}, получим на выходе напряжение около 3,8 в.

Для проверки действия ограничителя изменим величину напряжения на входе УНЧ от 1 мв до 50—60 мв. При этом показания лампового вольтметра не должны изменяться более чем на 0,1 в.

А как настроить контур дешифратора L_2C_{14} на резонансную частоту? Изменим число витков катушки L_2. Для этой цели применим генератор звуковой частоты и авометр. Звуковой генератор подключим к точкам д, е дешифратора и подадим напряжение 3,5 в, а авометр — в разрыв цепи питания транзисторов T_6 и T_7 последовательно с реле РЭС-10 в точке ж. Момент резонанса определим по наибольшему коллекторному току (около 50 ма). Резистором R_{16} регулируем ширину полосы пропускания звуковых частот. Величина сопротивления резистора R_{16} должна быть такой, чтобы сработало реле (полоса пропускания приблизительно 200 гц).

Опять-таки, если отсутствуют приборы, наладить приемник можно с помощью передатчика, с которым этот приемник будет работать.

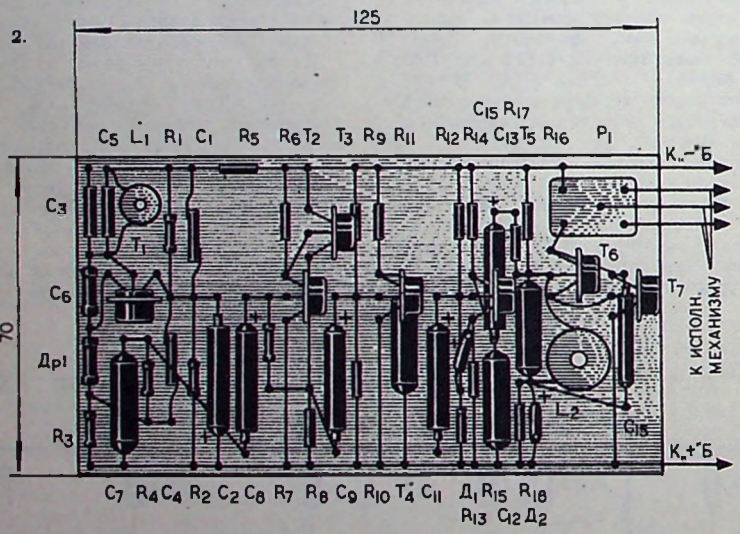
Несколько советов, касающихся монтажа.

Прежде чем приступить к окончательной сборке приемника, сделаем пробную сборку деталей по схеме и предварительно наладим отдельные ее части. Для этого на листе картона вычертим принципиальную схему приемника и на ней установим все детали (в соответствии со схемой), прикрепляя их к картону. Затем детали надо спаять в местах соединения. Такая развернутая схема приемника (макет) легко налаживается, так как имеется доступ ко всем деталям и их можно свободно заменить. После такой пробы на бумаге (миллиметровке) изготовим чертеж, показывающий расположение всех деталей на панели приемника. Только тогда можно приступить к сборке, аккуратно перенося все детали с макета на монтажную панель приемника.

Монтажная схема приемника на рис. 2. Детали располагаются с одной стороны платы, а соединяются с другой. Монтаж ведется любым способом: печатным, с применением пустотелых заклепок-пистонов, и др.

Н. ПУТЯТИН,
заведующий сектором радио
Дворца пионеров и школьников
Москва

Рис. 2.



О новом направлении в авиации

Вышла в свет научно-популярная книга, рассказывающая об основных особенностях самолетов с крылом изменяемой в полете стреловидности *. Появление их знаменует собой новую эпоху в развитии авиации. Они имеют возможность совершать эффективный полет как на максимальной скорости, в 2—3 раза и более превышающей скорость звука, так и на дозвуковых скоростях.

Автор в доходчивой форме объясняет конструктивные особенности крыла, способного менять свою геометрию в полете. Самолет с таким крылом обладает высокими характеристиками во всем диапазоне скоростей и высот.

В книге подробно разбираются аэродинамические характеристики самолетов с крылом изменяемой стреловидности и указываются их преимущества. Отмечаются важные свойства: многорежимность, возможность эксплуатации с грунтовых аэродромов небольших размеров.

С. ЛАЗАРЕВИЧ.

* С. Ю. Скрипниченко. «Изменяемая стреловидность». Военное издательство Министерства Обороны СССР, 1969 г., 120 стр., цена 19 коп.

Памяти товарища



Озаренное доброй улыбкой лицо. Чуть прищуренные, полные товарищеской искренности глаза. Уверенность в своих силах, мужество, железная воля. Таким был Владимир Давыдович Мартемьянов — один из сильнейших летчиков-спортсменов нашей страны, абсолютный чемпион мира по высшему пилотажу, заслуженный мастер спорта СССР.

Трудно представить себе, что его уже нет среди нас. Трагический случай вырвал Мартемьянова из жизни.

Владимир Давыдович родился 15 июня 1936 года в рабочей семье на берегу широкой сибирской реки Томи, в городе Кемерово. В юности он мечтал о большой жизни, жизни, похожей на полет. И таким был его путь, которым он шел, отдавая любимому делу все силы своей щедрой души, весь огонь своего сердца.

Владимир впервые поднялся в воздух в 1954 году в Кемеровском аэроклубе. В числе лучших окончил летную программу, затем стал инструктором. Многие юноши и девушки, обученные им, стали отважными хозяевами неба.

Владимир Мартемьянов блестяще освоил технику пилотирования всех наших спортивных самолетов. С 1961 года он непременный участник крупнейших соревнований по самолетному спорту, многократный абсолютный чемпион Советского Союза. В труднейших спортивных состязаниях им завоевано свыше шести десятков медалей, в их числе — 37 золотых. Непревзойденное чеканное мастерство Мартемьянова изумляло даже бывалых авиаторов.

Мартемьянов участвовал во многих авиационных выступлениях во время празднования Дня Воздушного Флота СССР. За свой труд награжден орденом Трудового Красного Знамени, почетным знаком ДОСААФ, знаком ЦК ВЛКСМ — «Спортивная доблесть».

Член Коммунистической партии Советского Союза, В. Д. Мартемьянов вел большую партийную и общественную работу, учился в Высшей партийной школе при ЦК КПСС. Он был избран депутатом Кемеровского городского Совета депутатов трудящихся.

Большой друг нашего журнала, Владимир Мартемьянов не раз выступал с интересными статьями, в которых делился своим опытом, рассказывал молодежи о счастье и искусстве полета.

В последнее время Мартемьянов работал инструктором-летчиком Кемеровского обкома ДОСААФ. Требовательность к себе и к тем, кого обучал, высоко развитое чувство товарищества, поистине страстная любовь к авиации, зрелое спортивное мастерство всегда будут служить прекрасным примером для всех, кто знал Владимира Мартемьянова.

Группа товарищей



В альбом филателиста

САМОЛЕТЫ НА МАРКАХ

В конце прошлого года Министерство связи СССР выпустило многокрасочную серию почтовых марок, посвященную истории отечественной авиации.

Художник А. Аксамит использовал в своих рисунках мифологические символы планет и созвездий. Это дало возможность создать яркие и выразительные миниатюры, в образной форме рассказывающие о значении того или иного самолета в истории развития советской авиации.

Мифологический герой древности Икар и самолет АНТ-2 изображены на двухкопеечной марке. Самолет По-2 (У-2) удачно скомпанован с кентавром на марке стоимостью 3 коп. Древнегреческого бога Гермеса и самолет АНТ-9 мы видим на фиолетово-синей марке, А богиня Венера украшает рисунок вертолета ЦАГИ 1-ЭА на марке, номинал которой 6 коп. Древнегреческий герой Атлант как бы поддерживает наш первый воздушный гигант — самолет АНТ-20 «Максим Горький» на почтовой миниатюре десятикопеечного достоинства. Ту-104 стремительно набирает скорость, а рядом мифологический крылатый конь Пегас (12 коп.). Вертолет Ми-10 дан на фоне мифологического льва, именем которого названо созвездие зодиакального пояса (16 коп.).

На марке стоимостью 20 коп. художник изобразил стреляющего из лука индейца — по названию одного из созвездий Южного полушария — в сочетании с самолетом Ил-62.

Кроме того, серию дополняет блок без перфорации. На марке — сверхзвуковой лайнер Ту-144, слева — знаки зодиака, а внизу текст: «Человек... полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума. Н. Е. Жуковский».

КОСМИЧЕСКИЕ ДАТЫ



Выпишите вокруг каждой цифры (справа налево) даты, начиная с клетки, обозначенной штрихом.

1. Первый в мире полет многоместного советского космического корабля «Восход». 2. Первая в истории космонавтики плавная посадка советской автоматической научной станции на планету Венера. 3. Запуск первого в мире искусственного спутника Земли. 4. Первый в мире выход человека в космос, осуществленный советским человеком. 5. Космический полет Г. Берегового. 6. Первый в мире групповой космический полет А. Николаева и П. Поповича. 7. Первый в мире полет в космос советского человека. 8. Полет первой в мире женщины-космонавта. 9. Запуск советского искусственного спутника Земли, на котором впервые были использованы полупроводниковые солнечные батареи. 10. Запуск космической ракеты, доставившей вымпел Советского Союза на Луну. 11. Впервые в мире осуществлена стыковка управляемых космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5». 12. Первая в мире мягкая посадка на Луну советской автоматической станции, осуществившей телепередачу изображений этой планеты на Землю.

Составил
Е. ФУДАШКИН.
Смоленская область.

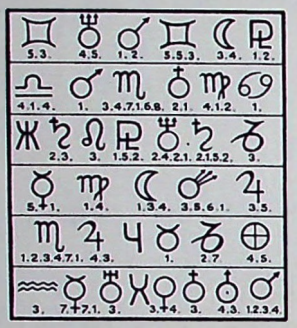
ШАРАДЫ

1. Первый слог — греческая буква, которой выражается математическое понятие; второй — прибор для измерения глубин. Целое — авиационная профессия.

2. К слову, обозначающему поле, оставленное на определенное время без посева, прибавьте название города в Чехословакии, а затем часть корабельной палубы, и вы получите слово, широко распространенное среди авиационных спортсменов. Какое?

Составил В. МАХОВ.
Воронеж.

СТРОКИ ИЗ СТИХОТВОРЕНИЯ



С помощью условных знаков созвездий и планет прочитайте строки из стихотворения, посвященные крылатым советским людям.

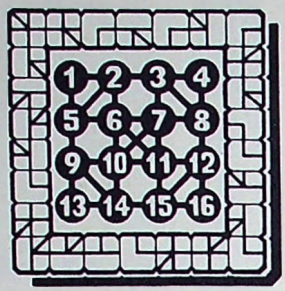
Составил В. ШЕСТАКОВ
Архангельск.

ОДНА БУКВА

Если к слову, обозначающему предмет домашнего обихода, добавить одну букву, то получится название фигуры пилотажа. Какой?

Составил В. МАНСУРОВ
Куйбышевская область

КРИПТОГРАММА-ГОЛОВОЛОМКА



Сначала разгадайте следующие вспомогательные слова: I. 1—6—5—9—8—9—3 — летчик-космонавт. II. 7—1—10—11—планета. III. 14—1—12—1—6—9—3 — летчик-космонавт. IV. 6—13—8—1 — спутник Земли. V. 8—5—10—3—16—10—1 — элемент поперечного набора крыла. VI. 3—5—15—5—11—12—3—9 — формы материи, состоящие из частиц, имеющих собственную массу. VII. 2—5—4—1 — летчик, дважды Герой Советского Союза. Затем замените буквами числа в кружочках и, найдя ключ, проставьте в прямоугольники с внешней стороны кружочков соответствующие буквы. Проделав это, вы прочтете текст головоломки.

Составил П. ШУТИК
Коломыя,
Ивано-Франковская обл.

АВИАЗАГАДКИ

1.

В полете — кривая,
На карте — прямая.
Что за линия такая?

2.

Находится на руле
И силу ему придает,
Чтоб летчику легче
вести самолет.

Составил И. СЕРГЕЕВ.

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 4)

КРИПТОГРАММА

Значение вспомогательных слов: I. «Полет». II. Шонин. III. «Лебедь». IV. Стыковка. V. Жало. VI. «Мечта». VII. Запуск. VIII. Марий. IX. Хрунов.

В целом читаем:

По всем материкам и
странам
В жизнь человечества
навек
Колумбом звездных
океанов
Вошел советский
человек.

РЕБУС-ЗАДАЧА

Все быстрей и выше год
от года,
Улучшая каждый свой
полет.
Боевые соколы народа
Берегут наш мирный
небосвод.

ЗАГАДОЧНЫЙ ПРЯМОУГОЛЬНИК

Подсчитывая (по горизонтали) число затушеванных квадратиков в левом прямоугольнике и, последовательно перенося их в правый прямоугольник, вы прочтете:

«Семье крылатой
Воздушных воинов
Высоких стартов
Желает Родина».

ДВЕ ШАРАДЫ

Береговой. Кубасов.

(См. «Крылья Родины» № 5)

ЦИФРОВАЯ ЗАДАЧА

Степанчонок.

ПЕРЕСТАВИВ БУКВЫ:

Ирак—Икар.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 6 1970

Родной Армии — достойное пополнение . . . 1
Р. Пригожин. Свидание с небом 2
С. Баренц. Крылья . . . 2
М. Севрин. Съезд молодых ленинцев 3
С. Руденко. Конец фашистского рейха 5
А. Васильев. «Космос» для людей 7
А. Якименко. Группа «Меч» 9
Д. Землянский. Книга о воинской доблести . . . 10
З. Гладков. К защите Родины — готовы! . . . 12
А. Медведев. Ильич мечтал 14
Поздравляем юбиляра . . 14
А. Хоробрых. «Двина» . . 15
А. Степанов. Аэродром . . 16
Е. Ткаченко. Секундомеры включены 17
Пилотажный комплекс . . 18
Советские автожиры . . . 20
Я. Чернявский. Кисть и резец — боевое оружие . 22
Ю. Кузнецов. Маршрутные полеты на соревнованиях 23
Двухступенчатая 26
А. Задинян. Искровой электрозапал 27
Знаешь ли ты... 27
Наш почтовый ящик . . . 27
И. Лисов. Купола над стадионами 28
Н. Путятин. Однокомандный приемник 29
Самолеты на марках . . 31

В помощь спортсмену

Таблица мировых авиационных рекордов по состоянию на 1-е января 1970 года

На 1-й стр. обложки: Мальчишки. Фотоэтюд **Т. Мельника.**

На 4-й стр. обложки: В строю «Ромб».

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, Н. Н. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

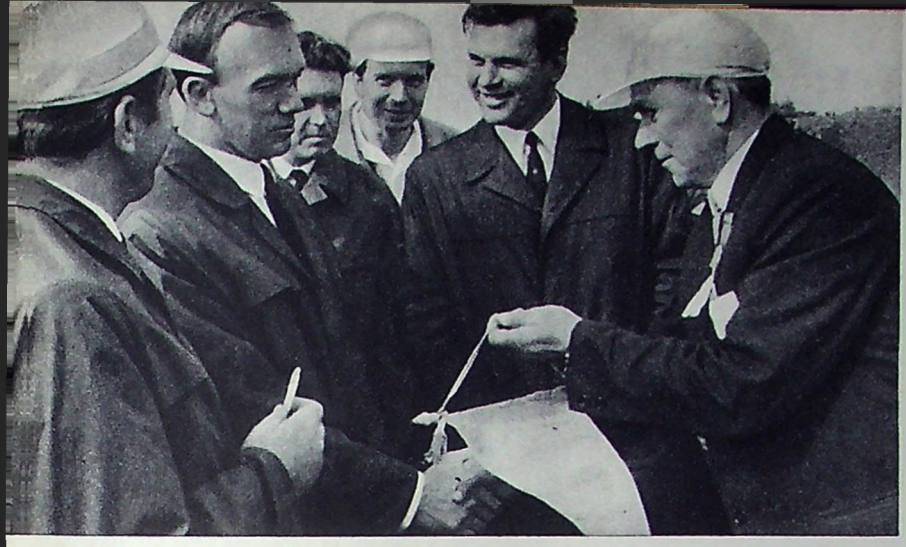
Художественный редактор Е. Аграновский. Корректор М. Ромашова

Издательство ДОСААФ.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35

Сдано в производство 22.III. 70 г. Подписано в печать 13.V.70 г. 60×90¹/₈. 2³/₄ б. л. 5, п. л. Г-77615 Тир. 70 000 экз. Зак.158 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.



Летчику-космонавту дважды Герою Советского Союза А. С. Елисееву (второй слева) вручается памятный вымпел ракетчиков-моделистов г. Коропа — родины Н. И. Кибальчича.

Фото Б. Антонова



Наш Фото-Экран



Открылась новая международная линия Токио—Париж. В Хабаровске приземлился японский самолет, выполняющий пробный рейс по новой трассе. На снимке: первые знакомства на дальневосточной земле.

Фото Г. Хренова (ТАСС)

Ташкент. Недавно пришло сообщение, что москвич мастер спорта Вячеслав Жариков выполнил трехтысячный прыжок с парашютом. Вдумайтесь в эту цифру — 3000! Прыжки днем и ночью, испытательные, рекордные, прыжки на различных соревнованиях...

Первые шаги в небе сделал в Луганске. Затем проходил школу мужества в воздушнодесантных войсках, сейчас — член сборной команды парашютистов страны — и так он 12 лет шагает нога в ногу с этим прекрасным видом спорта.

Свой юбилейный прыжок он выполнил в Ташкенте, готовясь к решительным поединкам V Спартакиады по военно-техническим видам спорта. На снимке: В. Жариков после трехтысячного прыжка.

Фото Б. Антонова

Север Тюменской области — таежный край, болота и озера. В далекие районы, расположенные за сотни километров от железной дороги, грузы доставляют вертолеты. Они помогают геологам, строителям городов и поселков.

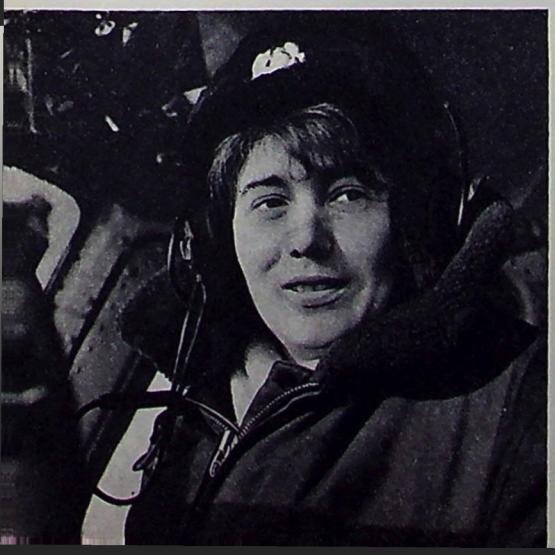
На снимке: второй пилот вертолета Ми-4 Светлана Бредюк. Сотни часов налетала она в небе Севера. Светлана перевозит грузы для таежных газопромыслов, для строительства трубопровода Надым-Пунга.

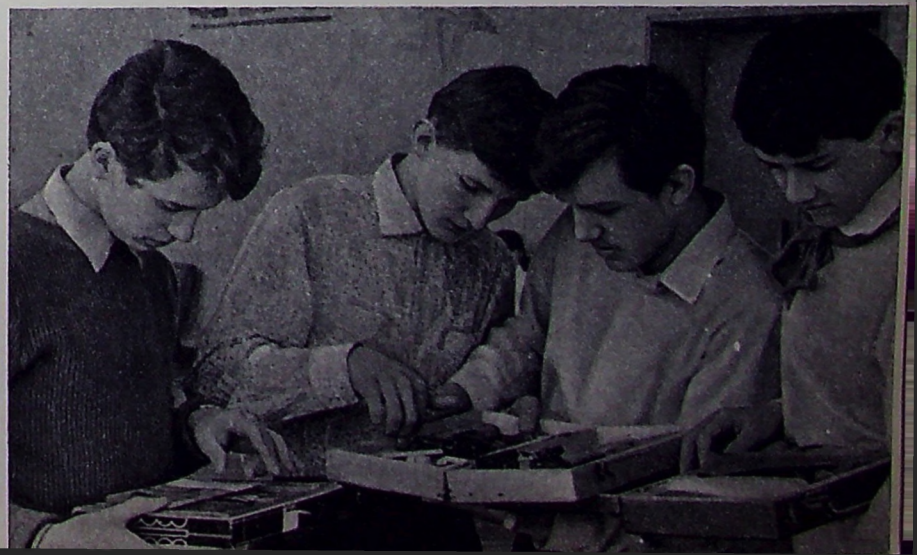
Фото И. Сапожкова (ТАСС)

Тысячу работ показали на городской юбилейной выставке детского технического творчества юные техники Москвы. В залах Московского Дворца пионеров можно было увидеть интересные модели самолетов и вертолетов, кораблей и ракет, тепловозов и автобусов. Ребята пытаются заглянуть и в будущее: вот вездеход «для работы в субтропиках и на других планетах», телеуправляемый бульдозер, машины в помощь космонавтам. Много макетов и моделей, связанных с именем В. И. Ленина, например, паровоз, на котором Владимир Ильич вернулся в Россию из Финляндии в 1917 году.

Самым умелым и пытливым были вручены награды: почетные грамоты, дипломы, денежные премии, памятные подарки. Журнал «Крылья Родины» отметил призами Николая Поликарпина за модель чехословацкого самолета «Тартан», Виталия и Анатолия Куприных и Игоря Фрадкина за радиоуправляемую модель вертолета и Виктора Чернова за модели зенитных управляемых ракетных снарядов. На снимке (слева направо): призеры нашего журнала Н. Поликарпин, братья Куприны и В. Чернов.

Фото Э. Гладкова





Индекс
70450



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

• • • ИЮЛЬ • • • 7 • 1970 • • •

НАД ПЛАНЕТОЙ — „СОЮЗ-9"

Новым успехом в изучении и освоении космоса ознаменовала наша страна юбилейный ленинский год. В первый летний день 1970 года мощная ракета-носитель вывела на околоземную орбиту пилотируемый космический корабль «Союз-9». Его экипаж — командир летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза полковник Андриян Григорьевич Николаев и бортинженер, кандидат технических наук Виталий Иванович Севастьянов в условиях одиночного орбитального полета приступил к выполнению программы научно-технических исследований и экспериментов.

Эта программа весьма обширна и многосторонняя. Она полностью подчинена интересам народного хозяйства, дальнейшему развитию науки и техники на благо людей. В ней — медико-биологические исследования по изучению влияния факторов космического полета на организм человека, научное наблюдение и фотографирование геолого-географических объектов, материковой и водной поверхности в различных районах земного шара, атмосферных образований, снежного и ледового покровов Земли, научные исследования физических характеристик, явлений и процессов в околоземном космическом пространстве и т. д. В ходе полета экипаж проводит дальнейшую отработку ручной и автоматической систем управления, ориентации и стабилизации корабля, проверку автономных средств навигации в различных режимах полета.

Перед стартом Андриян Николаев и Виталий Севастьянов заверили советский народ, родную Коммунистическую партию и Советское правительство, что сделают все необходимое для успешного выполнения возложенного на них задания. Свое слово коммунисты-космонавты держат с честью. Земля регулярно получает с борта корабля доклады, свидетельствующие о том, что экипаж успешно осуществляет намеченные программой исследования и эксперименты.

* * *

Космодром Байконур. На все четыре стороны света раскинулась ровная, гладкая как стол, неоглядная степь. Совсем недавно она была покрыта изумрудной, бархатистой зеленью, полыхала огненной россыпью тюльпанов. Сегодня трава уже стала желтовато-серой. Над степью, как гигантский маяк, видное за километры стройное тело могучей ракеты. С двух сторон ее обнимают выкрашенные в зеленый цвет многоярусные фермы обслуживания.

Раскаленный шар солнца медленно скатывается к краю степи. В его уже не жарких лучах поблескивает серебристо-серый металл обшивки корпуса ракеты и особенно ярко выделяется белоснежный конусообразный обтекатель, под которым укрыт космический корабль «Союз-9».

На стартовой площадке кипит напряженная работа. Хотя сложное хозяйство ракеты-носителя, космического корабля и наземное стартовое оборудование уже проверены многократно, специалисты разных профессий еще раз тщательно осматривают агрегаты.

Все ниже к горизонту спускается солнце. Подготовка техники закончена. Но люди не уходят от стартовой площадки. Все смотрят на дорогу. Вот, наконец появился традиционный голубой автобус. В нем экипаж космического корабля, врач, ближайшие друзья космонавтов. Наступают самые волнующие минуты. Лаконичный доклад председателю Государственной комиссии:

— Экипаж корабля «Союз-9» к полету готов! Самочувствие отличное.

Космонавты входят в лифт. Маленькая зеленая кабина медленно поползла вверх, к вершине ракеты. Через несколько минут командир корабля А. Николаев и бортинженер В. Севастьянов захлопнули за собой входной люк корабля. Началась последняя фаза проверки бортового оборудования и многочисленных систем корабля. Оба космонавта действуют спокойно и уверенно. Это не удивительно. Командир «Союза-9» Андриян Григорьевич Николаев уже бывал в космосе. В августе 1962 года на одноместном корабле «Восток-3» Андриян Николаев более 90 часов провел на околоземной орбите, 64 раза облетел земной шар. Тогда он и его друг Павел Попович, стартовавший на корабле «Восток-4» через 24 часа после Николаева, впервые в мире совершили групповой полет. Расстояние между кораблями после выведения на орбиту «Восток-4» составило всего около 5 километров. Оба космонавта могли видеть друг друга.

Многодневный групповой полет советских космических кораблей закончился полным успехом. Впервые была осуществлена радиосвязь не только с Землей, но и между находившимися в космосе кораблями, установлен рекорд продолжительности и дальности совместного полета. Помимо того, вывод двух кораблей на околоземную орбиту с одинаковым наклонением — было само по себе большим достижением, которое проложило путь к новым победам в изучении и освоении космоса. С использованием этого опыта позднее выведены на орбиты летящие в одной плоскости другие космические аппараты, в том числе «Космос-186» и «Космос-188», и была впервые в истории осуществлена их автоматическая стыковка.

Второй член экипажа кандидат технических наук Виталий Иванович Севастьянов уходит в космический полет первый раз. Однако и он действует в корабле спокойно и уверенно. Питомец Московского авиационного института уже не первый год имеет дело с сложнейшей техникой. В ходе же длительных и разносторонних тренировок при подготовке к полету бортинженер приобрел прочные навыки эксплуатации многочисленных систем космического корабля, детально изучил их устройство.

...Над космодромом опустились сумерки. На темном пологе неба засверкала россыпь звезд. Тут же зажглись мощные прожекторы. Их лучи, располосовав темноту, протянулись к ракете, и в ночном небе вновь гигантским кристаллом засияла серебристая громада.

Объявлена 15-минутная готовность. Покидают стартовую площадку и члены команды обслуживания. В наступившей звенящей тишине звучит ровный спокойный голос Андриана Николаева:

— Я «Сокол». К старту готовы!

Вскоре за докладом раздается команда:

— Ключ на старт!

Начался автоматический цикл операций, обеспечивающих включение в расчетное время двигательных установок ракеты. Медленно, очень медленно тянется время. Для всех, кто находится сейчас на космодроме, каждая секунда кажется часом. А динамик доносит:

— До старта 10 секунд, восемь, пять, три... Наконец звучит короткое слово:

— Пуск!

И вот он, многократно виденный и описанный и всегда долгожданный захватывающий момент: короткий яростный взрыв. Вырвавшиеся из сопел могучих двигателей огонь и клубы дыма заволокли нижнюю часть корпуса ракеты. С шипением и резким свистом взметнулся огромный огненный столб. Все вокруг озарилось нестерпимо ярким светом. Долю секунды спустя могучий раскатистый грохот разметал тишину ночи. Загудел воздух и, кажется, вздрогнула сама бескрайняя степь.

В следующее мгновение, когда стрелки часов в Москве показывали 22 часа, а к космодрому подступила полночь, мощь миллионносильных двигателей плавно оторвала трехступенчатую ракету от земли и понесла ее в бездонную темень космоса. Яркой звездой уходила ввысь мощная ракета, а на пути ее движения еще долго сверкал огонь, рожденный на Земле. И сколько бы раз ни провожал я в космос творение рук человека, старт ракеты, особенно ночной — незабываемое, захватывающее зрелище.

Для специалистов космодрома старт ракеты является финишем их многодневного труда. Но есть люди, для которых команда «Пуск!» означает начало трудной и ответственной вахты. Это прежде всего люди Центра управления, работники координационно-вычислительного центра, кол-



Командир космического корабля «Союз-9», летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза, полковник Андриян Григорьевич Николаев.



Бортинженер космического корабля «Союз-9» кандидат технических наук Виталий Иванович Севастьянов.

Фото В. Мусаэльяна (ТАСС)

лективы станций слежения. Они находятся за многие сотни километров от космодрома, но мысленно все сейчас на Байконуре, рядом с героями полета.

* * *

Сегодня, в день старта корабля «Союз-9», как и при запусках всех других космических аппаратов, в просторном зале координационно-вычислительного центра чувствуется особенное возбуждение: в космос уходит корабль, пилотируемый сынами страны Советов. Поэтому специалисты еще и еще раз выверяют всю сложную электронно-вычислительную технику, многочисленную регистрирующую аппаратуру и средства связи. Сюда со станций слежения во время полета будут поступать различные данные. Обработка и анализ расшифрованной телеметрической информации, а также сообщения космонавтов, которые позволят определить, что происходит на корабле, как работают бортовые системы, каково самочувствие космонавтов. Здесь виден, в полном смысле этого слова, весь полет. Именно здесь, в координационно-вычислительном центре (КВЦ), в любой момент знают: где в данный момент находится корабль, какова обстановка на его борту.

...Зал КВЦ. Два боковых экрана и один центральный. На одном электронном табло, сменяя друг друга, вспыхивают и гаснут цифры, показывая московское время. На другом светится надпись: «Время от старта». На нем пока нули. Третье табло информирует: «Готовность 1 час». Значит старт еще не скоро, но ученые, конструкторы, разработчики систем, многие другие специалисты, принимавшие непосредственное участие в проектировании и создании корабля «Союз», строившие ракету-носитель, уже заполнили зал. Все внимательно следят за экранами и световыми табло. Вот на левом экране появилась надпись: «Расчетные данные активного участка полета». Миниатюрные «глазки» неоновых лампочек, образуя цифры, с точностью до сотых долей секунды показывают время разделения ступеней, сброса головного обтекателя и выхода корабля на орбиту искусственного спутника Земли. Почти в это же время светящиеся буквы на правом экране складываются в слова: «Расчетные параметры орбиты».

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

ИЮЛЬ ••• 7 • 1970

Бесшумно раздвигается занавес, открывая огромный — почти во всю стену — центральный экран. Через минуту на нем появились кадры подготовки ракеты к пуску. Отчетливо видно, как космонавты, уже занявшие свои места в кабине корабля, проверяют бортовые системы и аппаратуру. Слышен разговор между А. Г. Николаевым и руководителем полета.

Чем ближе время старта, тем внимательнее все собравшиеся в зале всматриваются в центральный экран. В напряженной тишине прозвучал голос дежурного оператора, ведущего передачу по громкой связи: «Внимание! Старт!» В это же мгновение на втором табло запрыгали оранжевые цифры, отсчитывая секунды после старта. А на большом экране видны спокойные лица Андрияна Николаева и Виталия Севастьянова и тут же — изображение величественно поднимающейся ввысь ракеты. Слышны предельно краткие и точные доклады командира корабля «Союз-9»: «Перегрузки растут», «Чувствую легкую вибрацию», «Есть разделение первой ступени». И вновь на экране кабина «Союза».

С первых секунд полета и до момента выхода корабля на расчетную орбиту космонавты и Земля не вмешиваются в управление. На этом отрезке все выполняет автоматика. Система управления работает отлично. Ракета идет точно по рассчитанной траектории. Сменяются на табло цифры, в динамике громкоговорящей связи звучат сообщения: «Давление в камерах сгорания двигателей нормальное», «Тангаж, рыскание, вращение — в норме. Пульс, артериальное давление, частота дыхания космонавтов — в норме». Четко слышны голоса космонавтов. Вот следует энергичный доклад А. Николаева «Сброшен головной обтекатель». Сошел бесшумно, без скрежета.

Экипаж корабля информирует, что в иллюминаторах стала видна панорама звездного неба и спустя некоторое время добавляет: «Иллюминаторы не запотели, чистые».

Электротабло отсчитало последние секунды полета на активном участке. И тут же последовал доклад «Сокола»: «Двигатель выключился». Теперь экипажу не будет мешать шум двигателя, исчезла и вибрация. Мощные пружины-толкатели отбросили ставшую ненужной последнюю ступень ракеты. Вместо перегрузки появилось ощущение восхитительной легкости. Носитель выполнил свою задачу идеально. «Союз-9» вышел на орбиту.

Все в зале облегченно вздохнули. Космический корабль выведен на околоземную орбиту. Начался полет. А на экране высветилась огромная многоцветная карта Советского Союза, испещренная белыми кругами с цифрами в центре. Это — станции слежения, которые ведут прием траекторной и телеметрической информации с борта корабля.

Прожилками белых пунктиров четко прочерчена трасса выведения, переходящая затем в сплошную линию. Она простирается от космодрома до побережья Тихого океана и, пересекая территорию Казахстана, Сибири, Дальнего Востока, уходит по кривой вниз, к экватору. На карте воспроизводится ход полета, фиксируются показания станций, поддерживающих связь с кораблем. На боковых экранах непрерывно высвечиваются сведения о ходе полета. Светлое пятно медленно ползет по пунктирной дорожке, приближаясь к красному кругу — точке выключения двигателя последней ступени ракеты.

Как только корабль отделился, его система управления движением тотчас же послала сигнал на управляющие органы — миниатюрные бортовые двигатели. Они в считаные секунды погасили угловые скорости вращения, неизбежно возникающие при отделении. Корабль перестал беспорядочно вращаться. Спустя несколько секунд панели солнечных батарей, сложенные на Земле в «гармошку» и прижатые к корпусу, под действием упругих пружин распрямились. «Крылья» заняли необходимое положение, фиксируемое специальными замками. Вслед за ними раскрылись и антенны, размещенные на солнечных батареях. На Землю пришло очередное донесение:

— «Заря», я — «Сокол». Панели солнечных батарей и все антенны раскрылись, угловые скорости по всем каналам погашены, самочувствие отличное!

Отстегнувшись от кресел, космонавты приступили к выполнению программы полета. Андриян Николаев выравнял давление в спускаемом аппарате и орбитальном отсеке, открыл люк-лаз. Виталий Севастьянов по индикаторам тщательно проверил параметры основных систем корабля и занес показания в бортовой журнал. Занятые своим делом космонавты все же успевают посмотреть в иллюминаторы на ярко горящие на фоне угольно-черного неба созвездия, двурогий месяц.

Получив первые данные, специалисты контрольно-вычислительного центра определили орбиту корабля. «Союз-9» вышел на космическую трассу с параметрами, близкими к расчетным.

Для обеспечения постоянного освещения солнечных батарей программой полета предусмотрен режим их ориентации на Солнце. Эту операцию можно выполнять как в автоматическом режиме, так и с помощью ручного управления. Командир корабля приступил к ориентации. Натренированный взгляд зафиксировал показания индикаторов на приборной доске. Николаев не спеша пальцем нажал клавишу на правом командно-сигнальном устройстве с надписью: «Ручное управление».

Ручная ориентация корабля на Солнце осуществляется с помощью оптического визира, жестко закрепленного на корпусе корабля. При этом используется достаточно плотный светофильтр, чтобы солнечные лучи не ослепляли глаза космонавта. Отклоняя правую ручку управления вправо — влево, перемещая ее от себя и на себя, вращая по и против часовой стрелки, Андриян Николаев произвел поиск Солнца. Корабль, с помощью бортовых реактивных двигателей малой тяги, с небольшой угловой скоростью плавно разворачивался в пространстве до тех пор, пока Солнце не спроектировалось в центре поля зрения оптического визира. Панели солнечных батарей теперь «смотрят» на Солнце, и отвесно падающие на них солнечные лучи преобразовываются в электрическую энергию. Электрический ток пошел на подзаряд буферной батареи, питающей энергией многочисленную аппаратуру корабля.

Командир повернул ручку вокруг ее оси — против часовой стрелки. Заработал крохотный двигатель, корабль начал вращаться вокруг оси Солнце — корабль со скоростью несколько градусов в секунду. Выражаясь языком космонавтов, Андриян Николаев выполнил закрутку. Теперь корабль, как гигантский волчок, используя гироскопический эффект, медленно будет вращаться против часовой стрелки, вокруг этой оси, постоянно сохраняя ориентацию солнечных батарей на Солнце. Закончив ориентацию, командир выключил управление.

Быстро летит время в космосе. Первый, второй, третий оборот корабля над Землей. В КВЦ принята и расшифрована очередная телеметрическая информация. Заключение: все бортовые системы работают нормально, самочувствие космонавтов отличное.

Впереди у Андрияна Николаева и Виталия Севастьянова долгая космическая вахта. В просторах околоземного космоса корабль «Союз-9», словно нити, наматывает на земной шар невидимые трассы героического пути.

* * *

И вот строки из заключительного сообщения ТАСС:

...19 июня 1970 года в 14 часов 59 минут московского времени после выполнения запланированной программы 18-суточного полета космический корабль «Союз-9» совершил посадку в расчетном районе с высокой точностью.

...Экипаж космического корабля «Союз-9» находился в орбитальном полете вокруг Земли в течение 424 часов. Эксперимент такой продолжительности с активной деятельностью человека в условиях космического полета осуществлен впервые.

...Многочисленные научно-технические исследования, наблюдения и эксперименты преследовали цели дальнейшего изучения околоземного космического пространства и определения возможностей использования орбитальных космических аппаратов в интересах многих отраслей народного хозяйства.

...Длительный космический полет успешно завершен. Экспериментальные исследования, выполненные космонавтами Николаевым и Севастьяновым, имеют важное значение для развития космической техники и решения практических вопросов на пути создания и функционирования долговременных орбитальных станций научного и народнохозяйственного значения.

Виктор КУЗНЕЦОВ,
специальный корреспондент
журнала «Крылья Родины»

Когда штурмуются высоты...

Борис ДУБРОВИН



Общая тетрадь

Махры и хлеба ссохшиеся крошки,
След копоти, крючки — не разобрать.
С надорванной захватанной обложкой
Едва живая общая тетрадь.
В ней — росчерк боя,
Холодок высотки,
Бомбардировщик,
Крылья ястребка.
В ней — общие
Потери и находки,
В ней — общие
И радость, и тоска.
О, мир страниц!
Он порохом пропитан:
Ведь я в тетрадь
Как будто их спасал,
Слова своих товарищей убитых,
Слова живых товарищей писал.
Коснись и — вспыхнут!
Только бы вглядеться,
Чтоб все слова точнее разобрать...
О, юности знобящее наследство —
Пылающая общая тетрадь!

Напряжение

Из люка вынырнув,
Бледнея,
От напряженья свился в жгут,
Когда рванул кольцо в паденье,
Но не раскрылся парашют.
Перенапрягся не на шутку,
Когда от всех надежд вдали
Из ранца
Купол парашюта
Руками вырвал
У Земли.

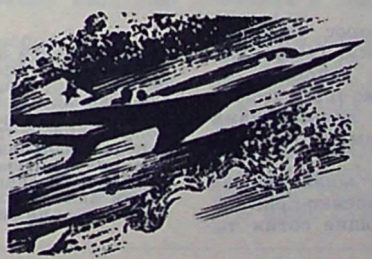


К своим

Лучом прожектор полоснул,
Как бритвой по глазам
И слепотой ополоснул,
И — взрыв!
И все — к чертям!
Черна приборная доска,
Темна приборная доска,
Мутна приборная доска,
И я — у дна высот.
Одна секунда проползла,
Еще секунда проползла,
Еще секунда...
Сходит мгла,
Уходит,
Отстает.
И поперхнулся вдруг мотор,
И захлебнулся вдруг мотор,
Мир покачнулся...
Нет опор.
Прижал к штурвалу грудь.
Но стрелки выплыли во мгле,
И вижу цифры на стекле,
И надо на одном крыле
К своим перетянуть.



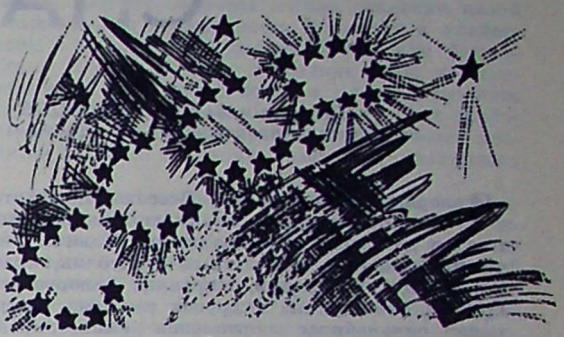
Истребители и лебеди



Поклонились плакучие ивы,
Попросили вернуться назад...
Только лебеди неторопливо
Удаляющиеся
Скользят.

И стремительно
В небе России
По-над Волгою стали бледней
Истребители сверхзвуковые,
Обогнавшие лебедей.

И сверкающе
Пробует Волга
Долго-долго еще сохранять
Лебедей исчезающих
Волны,
Как волны лебединую стать.



Союз

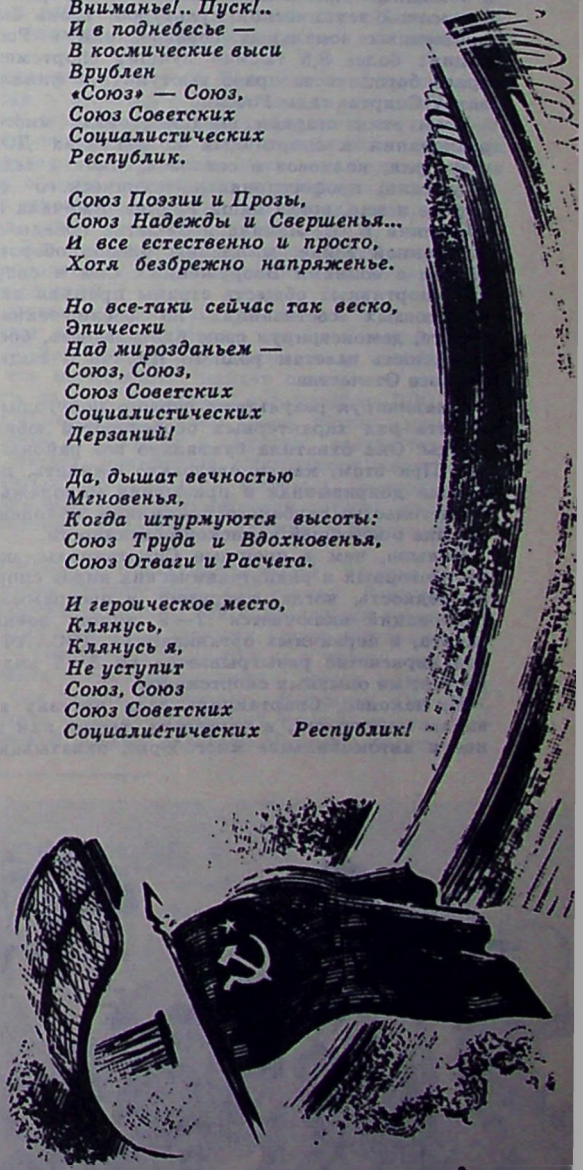
Вниманье!.. Пуск!..
И в поднебесье —
В космические выси
Врублен
«Союз» — Союз,
Союз Советских
Социалистических
Республик.

Союз Поэзии и Прозы,
Союз Надежды и Свершенья...
И все естественно и просто,
Хотя безбрежно напряженье.

Но все-таки сейчас так веско,
Эпически
Над мирозданьем —
Союз, Союз,
Союз Советских
Социалистических
Дерзаний!

Да, дышат вечностью
Мгновенья,
Когда штурмуются высоты:
Союз Труда и Вдохновенья,
Союз Отваги и Расчета.

И героическое место,
Клянусь,
Клянусь я,
Не уступит
Союз, Союз
Союз Советских
Социалистических Республик!



ПЕРЕД ФИНИШЕМ СПАРТАКИАДЫ

Генерал-майор А. СКВОРЦОВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР

Завершен первый этап V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. В июне на спартакиадах автономных республик, краев и областей Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Казахстана, Грузии, Узбекистана и других союзных республик десятки тысяч сильнейших спортсменов демонстрировали свое возросшее мастерство в таких видах спорта, где отличная физическая подготовка и волевые качества тесно сочетаются с большими знаниями и навыками в управлении техникой, с высокой технической культурой. Июнь был месяцем напряженных зональных соревнований в Российской Федерации: более 8,5 тысячи лучших спортсменов областей и краев боролись за право выступить в финальных первенствах V Спартакиады России.

Всем этим стартам предшествовали многочисленные соревнования в спортивных коллективах ДОСААФ заводов и фабрик, колхозов и совхозов, школ и техникумов, вузов и училищ профессионально-технического образования. В апреле и мае, когда наша Родина отмечала столетие со дня рождения В. И. Ленина и 25-летие победы в Великой Отечественной войне, миллионы членов оборонного Общества вместе с воинами Вооруженных Сил и спортсменами других спортивных обществ страны приняли активное участие в массовых состязаниях по военно-техническим видам спорта, демонстрируя свою бдительность, боевую готовность и верность заветам родного Ильича о защите социалистического Отечества.

Анализируя результаты первого полугодия, нельзя не отметить ряд характерных особенностей юбилейной Спартакиады. Она охватила буквально все районы и города страны. При этом, как и следовало ожидать, первой на старт вышла допризывная и призывная молодежь. Это еще одно свидетельство глубокого понимания молодежью требований Закона о всеобщей воинской обязанности.

Больше, чем в прошлые Спартакиады, возрос удельный вес моторных и радиотехнических видов спорта. Теперь уже не редкость, когда, например, в программы районных соревнований включается 7—9 видов военно-технического спорта, в первичных организациях ДОСААФ лично-командное первенство разыгрывается по 3—5 видам, а команды состоят из опытных спортсменов.

И, наконец, Спартакиада дала путевку в жизнь новым видам состязаний, в частности, таким как военно-прикладное и автомобильное многоборье, охватывающие сотни тысяч спортсменов. В областях и республиках спортивные встречи проходят под знаком усиления военно-прикладного характера технических видов спорта, то есть дальнейшего их совершенствования и развития с пользой для военного дела.

«Спорт — это не погоня за рекордами, — говорил Л. И. Брежнев на Всесоюзном съезде учителей, — это здоровье миллионов, это готовность к труду, это подготовка наших юношей к воинской службе, воспитание таких необходимых в жизни качеств, как выносливость, дисциплинированность, стойкость и мужество». Эти указания партии легли в основу положений о соревнованиях и определили целенаправленность V Всесоюзной спартакиады. Вот почему на предприятиях и в колхозах, в школьных и учрежденческих организациях, всюду в первичных коллективах оборонного Общества участие в Спартакиаде сочетается со сдачей комсомольцами и молодежью военно-спортивного экзамена, сдачей призывниками нормативов комплекса «Готов к защите Родины». Без преувеличения можно сказать, что текущий год ознаменуется новым подъемом оборонно-массовой работы в стране, активизацией деятельности первичных коллективов ДОСААФ.

Юбилейная Спартакиада проходит по 15-ти военно-техническим видам спорта и включает 29 различных соревнований. На правом фланге ее программы, как и всегда, стоит авиационный спорт. Летчики и парашютисты, планеристы, пилоты вертолетов и авиамоделисты уже в первом полугодии активно взяли старт, при этом многие из них завоевали высокие и нередко рекордные спортивно-технические результаты. Так, летчики мастер спорта А. Сушко и перворазрядник А. Захаров в канун ленинского юбилея на гидросамолете и самолете-амфибии установили два новых мировых рекорда скорости на дистанции 1000 километров с грузом в одну тонну. 7 мировых достижений записали на свой счет наши парашютисты и 3 — авиамоделисты.

Назову лишь некоторых рекордсменов. Это парашютисты Е. Бровкин, В. Пеньков, В. Криевиня, Т. Семенова, авиамоделисты Л. Алдошин, В. Гаврютенков, В. Гукун... В честь





Сотни юношей и девушек столицы Узбекистана учатся летать на самолете, прыгать с парашютом. В их числе — рабочие, служащие, учащиеся. В дни подготовки к финальным стартам Спартакиады в Москве, в которых примут участие и лучшие летчики — спортсмены Ташкента, в аэроклубе побывал фотокорреспондент ТАСС Р. Шамсутдинов. На снимке слева заместитель начальника клуба по летной подготовке Рабига Потемкина-Абидова беседует с пилотами — автоматчиком Электромеханического завода Романом Мраковым (в центре) и слесарем авиационного завода имени Чкалова Олегом Сигидиным; справа — инженер того же завода Валентина Диденко. Она тоже — спортсмен-летчик.

ленинского юбилея воздушные спортсмены ДОСААФ установили 88 всесоюзных достижений, из которых 53 превысили мировые показатели. Штурм авиационных рекордов продолжается!

Наиболее ответственные соревнования предстоят в июле-августе-сентябре. 19-го июля в Омске в честь заключительного этапа V Всероссийской спартакиады проводится авиационно-спортивный праздник, в нем примут участие ведущие спортсмены. Здесь, наряду с другими видами, предстоят финальные старты на первенство РСФСР по самолетному, парашютному и авиамодельному спорту. В Орле встретятся планеристы. В это же время в союзных республиках состоятся финалы спартакиад, победители которых в августе будут защищать спортивную честь своих республик, Москвы и Ленинграда в финале Всесоюзной спартакиады.

Финальные старты — это решающий этап и ь подготовке наших команд к ответственнейшим международным встречам — чемпионатам мира: в Англии выступит команда советских летчиков, в Югославии — наши парашютисты, в Бельгии — авиамоделисты. Выйти победителями в мировых первенствах — задача нелегкая, но весьма почетная. Такая победа будет достойно венчать показатели авиаторов — участников Спартакиады.

Юбилейная Спартакиада идет к своему финишу. Накануне решающих спортивных баталий представляется необходимым обратить внимание нашей авиационно-спортивной общественности на ряд актуальных вопросов.

Совершенно очевидно, что Спартакиада призвана сыграть большую роль в пропаганде авиационного спорта, привлечь к нему внимание ряда ведомств, прежде всего министерств гражданской авиации и авиационной промышленности и других, имеющих авиаподразделения, привлечь внимание специализированных предприятий, общественных организаций. На наш взгляд, все эти ведомства с помощью наших спортивных федераций должны организовать планомерную подготовку парашютистов, вертолетчиков, планеристов и летчиков.

Хорошим примером может служить отношение к авиационному спорту командований Военно-Воздушных Сил и Воздушнодесантных войск. Привлечение летного состава, а также воинов-десантников к спорту коренным образом повлияло не только на массовость, что особенно важно, но и на спортивно-технический уровень. Если в 1968 году был подготовлен 251 мастер спорта, то в 1969-м (кстати, по более высоким требованиям новой единой всесоюзной спортивной классификации) нормативы мастера спорта выполнили 533 человека. Нужно ли доказывать, что подготовка спортсменов высокой квалификации приобретает исключительно важное значение в совершенствовании авиационных кадров.

Назрела необходимость обстоятельно разобраться в содержании деятельности авиамодельных лабораторий авиаспортивных клубов ДОСААФ. Некоторые лаборатории до сих пор живут интересами одной только сборной команды и меньше всего заботятся о авиамодельных кружках школ, домов пионеров, станций юных техников, техникумов и т. д. Клубные лаборатории, по нашему мнению, должны видеть свою главную задачу в подготовке общественных инструкторов по авиамоделизму. Правильно будет оценивать их работу не только по результатам выступлений сборной команды на республиканских соревнованиях, а, главным образом, по количеству активно действующих кружков в городе, области, крае. Только при этом могут быть решены основные требования юбилейной Спартакиады.

Можно рассчитывать и на то, что V Спартакиада привлечет к себе творческую мысль конструкторских кадров в более успешном, чем это делается сейчас, создании новой спортивной техники. Это прежде всего относится к планерному и отчасти к самолетному спорту. Не можем безразлично относиться к тому, что за последние годы мы значительно отстаем от ряда стран мира в планеростроении. Эта проблема не должна дальше затягиваться, она требует своего разрешения. Наши планеристы вправе иметь планеры, достойные богатых традиций советского планерного спорта.

В эти дни перед авиационными спортивными федерациями, комитетами и клубами ДОСААФ во всей своей сложности и ответственности выдвигаются на первый план задачи организаторской работы. Речь идет прежде всего об авиационно-спортивном празднике в Омске и финальных всесоюзных соревнованиях. Провести их на высоком организационном и спортивно-техническом уровне, как подлинные праздники молодежи, — дело чести комитетов, клубов и актива федераций. Почетный долг каждого спортсмена — летчика, планериста, парашютиста, вертолетчика, выступающего в небе Омска, — продемонстрировать перед трудящимися высокий класс советского авиационного спорта.

Для миллионов участников V Всесоюзной спартакиады лето 1970-го, как и все второе полугодие, явятся не менее активной порой соревнований на предприятиях и стройках, в оборонно-спортивных и оздоровительных лагерях призывной молодежи и студентов. Массовые туристические походы сейчас обычно сочетаются с увлекательными состязаниями по ориентированию на местности, преодолению водных преград, сдаче нормативов комплекса «Готов к защите Родины». Все это призвано способствовать широкому привлечению молодежи к систематическим занятиям военно-техническим спортом.

Стало быть, финальные старты, проводимые в июле и августе, не должны рассматриваться как последний шаг Спартакиады. V Всесоюзная продолжается до конца юбилейного года, что несомненно найдет отражение в делах авиаспортклубов, каждой первичной организации ДОСААФ.

Юбилейная Спартакиада ставит своей целью массовое вовлечение юношей и девушек в занятия военно-техническими видами спорта, повышение спортивного мастерства, установление новых всесоюзных и мировых рекордов, а также улучшение всей оборонно-массовой работы среди населения и подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза в своем приветствии XVI съезду Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи призывает комсомольцев, всех юношей и девушек «свято выполнять ленинский завет — готовить себя не только к труду, но и к обороне, овладевать военными знаниями, всегда быть начеку, как зеницу ока беречь завоевания Великого Октября, всемерно укреплять обороноспособность нашей страны, боевую мощь Советской Армии и Военно-Морского Флота».

СОРЕВНУЮТСЯ ДЕВЯТЬ ГОРОДОВ

Авиамоделисты девяти городов Северо-Кавказской зоны собрались в г. Лермонтове на первые в юбилейном году товарищеские соревнования. Среди пилотажников лучшие показатели у представителя Ставропольского края В. Килочека, он выполнил норму мастера спорта (это девятый мастер спорта в крае). За ним В. Рахненко из Ростова и В. Борисов из Краснодара.

В «воздушном бою» победу одержал экипаж: В. Кривой и Ю. Шабашов (Невинномысск). На втором месте — М. Аслануков и А. Лящук (Черкесск), на третьем — Н. Налоев и Ю. Ольшанников (Нальчик).

На гоночном старте, несмотря на неблагоприятную погоду, хорошо выступили члены экипажа из Краснодара В. Борисов и В. Павленко. Их модель прошла базу за 5 минут. Лишь на 22 секунды отстали от победителей В. Забелин и Г. Зинченко из Ставрополья, занявшие второе место. Третьи — тоже ставропольцы Л. Кутепов и В. Коробов.

У строителей моделей планеров впереди С. Рогов из Пятигорска, впервые участвовавший в крупных соревнованиях, В. Кузькин из Нальчика и Ю. Шамшев из Невинномысска.

Ю. Боженко (Ростов,), Н. Звягинцев (Ставропольский край) и В. Дюкарев (Невинномысск) — призеры резиномоторного старта. У таймеристов лучшие — В. Катаев (Ростов), Г. Маршалкин (Грозный) и В. Путрин (Нальчик).

Г. ГРИГОРЬЕВ

Ставрополь



Корабельный вертолет идет на посадку.
Фото А. Моисеева

Молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил

КОМАНДИР КОРАБЕЛЬНОГО, ПРОТИВОЛОДОЧНОГО...

За кормой корабля ослепительно белые «усы», словно какой-то умелец изготовил их из легкого пенопласта и аккуратно приклеил к плавным обводам. Сверху, с высоты полета, «усы» еще красивее, и невольно привлекают внимание пилота. Из-за этого корабельная посадочная площадка кажется маленькой и неудобной. Но это лишь первое впечатление.

Юркий вертолет с двумя «этажами» лопастей, пробив облака, стремительно приближается к посадочной палубе. За штурвалом — молодой пилот коммунист В. Чемерис. Валентин Алексеевич сравнительно недавно освоил новый для него тип вертолета и теперь от полета к полету совершенствует летное мастерство, готовится стать летчиком второго класса. Вот и сейчас, строго выдерживая режим посадки, он снижается по заданной глиссаде. Тонкие и чувствительные, но очень сильные пальцы пилота уверенно сжимают рычаг управления. Вертолет легко касается палубы, и в то же мгновение скорость вращения лопастей резко падает.

В кабине жарко. Валентин снимает шлемофон, смахивает тыльной стороной ладони капли пота со лба и широко улыбается, показывая подбегающему технику большой палец: «Все отлично, оборудование работало без замечаний!».

У каждого свой путь в авиацию. Одни с детства мечтают о сказочных скоростях и о высотах, от которых захватывает дух. У других дорога в небо начинается на первый взгляд случайно. Но авиация, как говорят летчики, дело серьезное, и случайным пришельцам небо никогда не раскрывает своих объятий.

Валентин в школе с увлечением занимался в авиамодельном кружке, строил миниатюрные планеры и самолеты, не раз участвовал в соревнованиях. Из книг он знал, что многие герои-авиаторы начинали свой полет через всю жизнь с зеленых полей аэроклубов. К великому сожалению юноши, в городке, где он жил, аэроклуба не было. Но мечта звала в небо, и поэтому сразу же после окончания десятилетки Чемерис без колебаний отправил свои документы в высшее военное авиационное училище.

Первый полет... На земле все казалось простым и ясным. Но вот вертолет в воздухе. На какой прибор смотреть прежде всего? Почему некоторые стрелки не стоят на месте, а все время колеблются? Валентин ощущал каждое свое движение. Прежде чем выполнить по указанию инструктора какую-то незначительную операцию, долго думал, вспоминал, как надо поступить в данном случае. И совершенно терял ориентировку при кренах, особенно в моменты крутых виражей. В эти секунды курсанту хотелось усидеть прямо. Он не чувствовал слитности с винтокрылой машиной, казался себе лишним, чужеродным телом в застекленной кабине.

Неловкие суетливые движения, замедленная реакция, какое-то странное «тугодумие»... Неужели все? Неужели с мечтой о небе придется расстаться? Строгий инструктор Климент Бухвостов явно не доволен новичком. Каким будет его приговор? Опустив голову, Валентин ждал решения.

— Ну что ж, — неторопливо начал Бухвостов, — цыплят, как говорится, по осени считают. По ознакомительному полету судить нельзя, как у вас пойдут дела дальше. Не буду гадать, кто из вас получится — орел или... (он улыбнулся). Многое, почти все, товарищ курсант, от вас самого будет зависеть. Главное — труд и стремление добиться намеченной цели. Горшки-то, конечно, не боги обжигают, но любому делу надо учиться с полной отдачей...

Пролетели годы. И вот уже колеса поезда выстукивают веселый мотив: «Про-щай у-чи-ли-ще! Про-щай у-чи-ли-ще!».

Сначала Валентину казалось — достиг всего: в кармане диплом летчика-инженера, есть запас теоретических знаний, опыт полетов по кругу и по маршруту. Словом, в подразделение морской авиации прибыл настоящий пилот. Он быстро сдал зачеты на допуск к полетам — еще в училище освоил этот тип вертолета. И лишь когда приступил к самостоятельной работе, понял: настоящая учеба только начинается!

Молодому офицеру повезло — попал в экипаж первоклассного летчика, умного инструктора, который налетал многие сотни часов ночью, в облаках и в тумане. В классе командир объяснял, как лучше выполнить заход на посадку, когда аэродром не виден. В часы тренажей показывал, за какими приборами следить надо особенно внимательно при выполнении «слепых» полетов.

Первый ночной полет в сложных метеоусловиях. В кромешной темноте ярко мерцают стрелки многочисленных указателей. Горят бортовые аэронавигационные огни — вокруг вертолета красноватый отблеск, тающий в тумане. Пилотирует Чемерис. Командир контролирует каждое его движение. Опытный инструктор замечает, что Валентин не может правильно распределить внимание: его взгляд без причины подолгу останавливается то на одном, то на другом приборе. Следит за работой двигателя, но забывает про курс. Пока разобрался с показаниями прибора курса, увеличил крен вертолета.

На посадочный курс Чемерис вышел не очень точно. Командир тут же исправил его ошибку, а на земле объяснил, что главная причина отклонения — увлечение разворотом.

С каждым полетом действия Валентина становились увереннее, а ошибок — все меньше. Зато прибавилось забот на земле: комсомольцы подразделения выбрали молодого коммуниста секретарем бюро ВЛКСМ. После работы он бежал в кубрик к матросам, чтобы с кем-то побеседовать, помочь редколлегии выпустить стенную газету, проверить, проводятся ли мероприятия, намеченные комсомольским собранием.

Сначала Валентин побаивался, что эта дополнительная нагрузка повредит полетам. Но постепенно комсомольская работа увлекла его. Он учился самой почетной профессии — быть нужным людям. Каждый день давал что-то новое, чем-то обогащал

молодого офицера. Множились успехи подразделения, рос личный авторитет коммуниста Чемериса. Теперь он член комитета комсомола.

...Голубой безбрежный простор. Куда ни глянь — ни одного ориентира. Где-то под огромной толщей воды прячется подводная лодка «противника». Задача экипажа вертолета — обнаружить «врага».

Не первый раз выполняет это задание командир экипажа. Уверенно и спокойно работает штурман, хотя у него забот сейчас больше всех. А для Валентина Чемериса такое упражнение — новинка. Он помогает командиру пилотировать винтокрылую машину, следит за эфиром, поддерживает связь с кораблями, с другими вертолетами, с контрольно-диспетчерским пунктом. Обстановка напряженная. Все гораздо труднее, чем в учебном кабинете. Вертолет часто маневрирует. Наконец, в наушниках шлемофонов радостный возглас штурмана: «Слышу шум винтов подводной лодки!».

Теперь на специальном планшете Валентин ведет маршрут подводного «противника», пытающегося оторваться от преследования. Но вот уже рядом другие вертолеты. Задание выполнено отлично, пора возвращаться домой.

Вскоре после этого поиска Валентина Чемериса, как наиболее подготовленного правого летчика, назначили командиром корабельного противолодочного вертолета. Снова дни напряженной теоретической учебы, лекции, семинары, волнение на зачетах. Трудно и интересно! И опять полет с инструктором на борту, первая самостоятельная посадка на палубу корабля. Винтокрылая машина надежна, но очень чувствительна к ошибкам в пилотировании и любит «деликатное» обращение. Да и посадочную площадку на корабле разве сравнишь с огромным полем аэродрома.



Старший лейтенант В. Чемерис.
Рис. П. Карнауха

На посадку, памятуя о прошлых ошибках, Валентин заходил осторожно, стараясь работать строго по инструкции. И все было бы отлично, если бы пилот на какую-то долю секунды не засмотрелся на пенистые «усы». А затем при подходе рано начал гасить скорость, чтобы не проскочить площадку и не «рубануть» несущим винтом по корабельным надстройкам. Коснувшись палубы, Чемерис почувствовал, что вертолет слегка кренится. Ручкой управления он хотел остановить крен, но машина почему-то его не послушалась. И только остановив двигатели, он догадался, что кренится не вертолет, а палуба корабля. Все это заметил опытный глаз старшего товарища. Упражнение пришлось повторить еще раз.

В жизни нет легких дорог, но, пожалуй, труднее многих других путь к летному мастерству. Эту истину Валентин Чемерис понял еще в те годы, когда был курсантом высшего авиационного училища. И если теперь какое-то упражнение получается не сразу, молодой коммунист вспоминает слова своего первого летного наставника инструктора К. Бухвостова: «Горшки-то, конечно, не боги обжигают, но любому делу надо учиться с полной отдачей».

Инженер-майор А. КОНТИЕВСКИЙ

УЧЕНЫЕ СМОТРЯТ В БУДУЩЕЕ

Тесная связь с современностью, стремление, опираясь на прошлое, бросить взгляд в будущее, наметить пути развития ракетно-космической техники, перспективы полетов в бескрайних просторах Вселенной были характерной чертой многих докладов, прочитанных на первых Чтениях, посвященных разработке научного наследия и развитию идей одного из зачинателей советского ракетостроения Фридриха Артуровича Цандера. Эти Чтения прошли в апреле в Риге. Их организаторами были Институт истории естествознания и техники Академии Наук СССР и ее комиссия по разработке научного наследия Ф. А. Цандера, отделение физико-технических наук и Институт физики Академии наук Латвийской ССР, Рижский политехнический институт. В Чтениях помимо латвийских ученых приняло участие более ста научных работников Москвы, Ленинграда, Калуги и других городов.

На пленарных заседаниях и в секциях было прочитано и обсуждено более 30 докладов, посвященных проблемам теории и конструкции ракетных двигателей, систем жизнеобеспечения космонавтов, астроботаники и астродинамики. В них отмечалось, что Ф. А. Цандер был одним из организаторов первого в нашей стране студенческого общества воздухоплавания и техники полета. Проблемами реактивного движения он начал заниматься еще в 1908 году и посвятил их разработке двадцать пять лет жизни. Он был одним из организаторов и активных деятелей созданного еще в 1924 году общества изучения межпланетных сообщений, а также такой известной научно-исследовательской и опытно-конструкторской организации, как Группа изучения реактивного движения (ГИРД), которая внесла заметный вклад в советское ракетостроение. Членом этой группы, учеником и соратником Цандера был, в частности, инженер С. П. Королев. Усилиями Ф. А. Цандера, С. П. Королева и их соратников еще в начале тридцатых годов были сконструированы и построены в СССР опытные реактивные двигатели и ракеты.

Большой интерес на Чтениях вызвали доклады, в той или иной степени развивающие идеи, заложенные в теоретических работах Ф. А. Цандера, таких как «Перелеты на другие планеты», «Проблемы полета при помощи реактивных аппаратов» и других. Оживленно обсуждали члены секции теории и конструкции двигателей доклады В. И. Кириллова «Термодинамические особенности воздушно-реактивных двигателей, использующих криогенные топлива», Ю. Е. Кузнецова — о некоторых результатах экспериментального исследования работы воздухозаборников в сверхзвуковых потоках малой плотности и другие.

В беседе с представителями печати заместитель председателя оргкомитета Чтений член-корреспондент Международной академии астронавтики профессор Е. С. Щетинков подчеркнул, что ряд предложенных Ф. А. Цандером оригинальных решений проблем ракетно-космической техники уже нашли свое воплощение, а некоторые идеи сохранили свое значение и в наши дни.

На заключительном заседании Чтений было объявлено, что Академия наук Латвийской ССР учредила премию имени Ф. А. Цандера за лучшие работы в области науки и техники.

Герои и подвиги

ТОРПЕДОНОСЕЦ



Волнения первого боя неповторимы. Все, что происходит после, пусть даже более опасное и трудное, не может сравниться с ощущениями первой встречи с врагом, которые сохраняются в памяти на всю жизнь. Морской летчик-торпедоносец, Герой Советского Союза гвардии полковник Владимир Пирогов не раз смотрел в глаза смерти, провел не один бой, но когда его спрашивают о самом волнующем и памятном дне, он называет 26 августа 1943 года — свою первую торпедную атаку.

В морской авиации Пирогов не был новичком. Он пришел в нее в 1936 году по комсомольскому набору. Окончил Ейское военно-морское ордена Ленина авиационное училище летчиков, воспитавшее многих прославленных рыцарей воздуха. Был оставлен в училище инструктором.

Полет над морем требует от летчика большой выдержки, дисциплинированности, безупречного знания материальной части и совершенной техники пилотирования. Водный простор — не суша. У него свои законы. Там, где под крылом день и ночь лютуют волны, маршрут трижды труднее. Обучение молодых летчиков помогало Пирогову совершенствовать мастерство, накапливать опыт и знания в полетах над морем. Он узнал, что такое шторм и снежный заряд, когда, уже оставив училище, проносился на летающей лодке над ропаками заполярных морей, осуществляя ледовую разведку, отыскивая свободный путь караванам в наши северные порты.

Но всего этого оказалось недостаточно для того, чтобы сразу сесть в боевую машину и вести ее в атаку на вражеские корабли. Предстояло многому научиться. Он умел проводить свои караваны, а теперь нужно было топить вражеские суда. Он привык быть над морем в летающей лодке, а здесь нужно было лететь на сухопутной машине. Боевая обстановка требовала овладеть искусством уничтожения вражеских кораблей торпедами, ставить на их пути мины различных типов.

В 1943 году его направили в 9-й гвардейский минно-торпедный авиаполк. Там он жадно впитывал опыт прославленных северных торпедоносцев капитанов Баштыркова и Киселева. Его учителями стали такие мастера торпедного удара как капитаны Макаревич и Островский. Будучи человеком пытливого ума, неукротимой энергии, охваченный непреодолимым желанием отомстить врагу за смерть отца, павшего в боях под Москвой, за смерть тысяч и тысяч советских людей, Владимир Пирогов успешно овладевал искусством низкого полета и торпедометания, когда всего в двадцати-тридцати метрах под самолетом шумят и пенятся волны. Учился атаке цели точно по заданному курсу, внезапности удара и выходу из зоны огня зенитной артиллерии конвоя.

И вот наступил день первого боевого вылета. Даже самый лучший ученик перед экзаменом всегда немного волнуется, и причиной этому служит не боязнь провалиться, а неизвестность предстоящего, заставляющая напрягать мысль, энергию и волю. В таком же состоянии находился и Владимир Пирогов, когда, выслушав доклад техника о готовности самолета к полету, вместе со своим штурманом Владимиром Лебедевым и стрелком-радистом старшим сержантом Валерием Черемных поднялся в кабину торпедоносца.

Первым поднял тяжелую машину капитан Островский. За ним стартовали Николай Зайцев и Владимир Пирогов. Сделав круг над аэродромом, летчики, следуя за ведущим, приняли строй правого пеленга и легли на заданный курс. Пирогов даже не заметил, как под ним проплыли знакомые сопки Кольского полуострова, тронутые желтыми пятнами приближающейся осени, голубой лоскут Печенгской бухты. Он смотрел вперед, туда, где бескрайней, сверкающей пеленой расстилалось Баренцово море. Там на горизонте должен показаться караван судов врага.

Вскоре капитан Островский подал сигнал и старший лейтенант Пирогов все свое внимание сосредоточил на его самолете. Он знал, что над ними идут истребители прикрытия, ведомые командиром истребительного авиационного полка майором Паниным. Это служило надежной гарантией, потому что имя его было самым популярным среди торпедоносцев.

Разведчики не ошиблись. Когда торпедоносцы приблизились к заданному району, на горизонте ясно обозначились сначала дымки, а затем силуэты вражеских судов. Большой караван транспортов противника, груженных войсками и боевой техникой, сопровождали свыше 20 кораблей охранения: миноносцы, сторожевые суда, катера-охотники. С воздуха их прикрывали несколько десятков истребителей. Суда каравана жались к берегу, чтобы в случае нападения их защищал и огонь береговых батарей.

В таком караване нетрудно выбрать хорошую цель, но зато пробиться к ней совсем нелегко. Обнаружив наши торпедоносцы, фашистские истребители пошли на сближение. Вскоре вокруг машины Пирогова молниями засверкали трассы.

— Заходят справа, — докладывает стрелок-радист.

Восемь «фокке-вульф-190» развертываются справа для атаки, но майор Панин, несмотря на численное превосходство противника, смелой атакой упреждает их.

— Заходят слева! — кричит стрелок-радист, но и слева истребители Павла Панина лейтенанты Горбачев, Самарков, Сосновский и Ревенко атакуют противника. Над морем завязался ожесточенный воздушный бой.

У торпедоносцев своя основная задача. Следуя за капитаном Островским, Пирогов и Зайцев выбирают цели для атаки. Теперь кругом все грохочет, сверкает и бурлит. Бьют береговые батареи противника, бьют его корабли охранения и, кажется, некуда деться от огня. Торпедоносец не может взмыть вверх, уйти в сторону, как маневрируют истребители, и Владимир Пирогов ведет свою машину на заданной высоте, сквозь грохот и огонь артиллерийской канонады, мимо водяных столбов, вздымаемых разрывами снарядов. Внизу клокочет море, словно гигантский котел, впереди — черные шапки разрывов, высверки молний кругом.

Ничего подобного не приходилось видеть Пирогову, но он предельно сосредоточен, как будто ничего не замечает, и ведет боевую машину на цель, контролируя свои действия по ведущему. Позади, прикрывая хвост торпедоносца, бьется с «фокке-вульфами» Павел Панин. Торпедными ударами Островского и Зайцева поврежден один транспорт, другой, водоизмещением 6 тысяч тонн, атакует Владимир Пирогов. Торпеда находит цель, вздымается огромный столб огня и дыма. Транспорт с солдатами, офицерами, вооружением и боеприпасами отправляется на дно.

Теперь нужно выйти из боя. Это не легче, чем прорваться к цели. Снова на помощь пришел Панин со своими истребителями.

ВЛАДИМИР ПИРОГОВ



Так открыл боевой счет Владимир Пирогов. И главное, молодой торпедоносец понял, что победу приносят правильные и согласованные действия, трезвая оценка обстановки и точный расчет.

Несколько групповых атак, проведенных под руководством капитанов Макаревича и Островского, научили Владимира Пирогова искусству неожиданного маневра, точному удару с короткой дистанции. Поднимая над морем грозную машину, он не испытывал уже того трепетного волнения, которое охватило его в первом бою. Он хорошо понимал, что в каждой новой схватке могут быть неожиданности, но они уже не так, как вначале, тревожили его. Накопленный опыт давал уверенность, помогал быстро ориентироваться в обстановке, находить правильное решение. Непреклонная воля к победе, точность расчета, решительность в атаке и умелый выход из зоны огня зенитной артиллерии выдвинули Владимира Пирогова в разряд лучших торпедоносцев Севера.

И все же каждый полет становился серьезным испытанием. В тот раз они действовали в паре с капитаном Макаревичем. В серой дымке показались фашистские корабли. Их сопровождал сильный конвой. Важно как можно дольше не давать обнаружить себя, лишить противника возможности вести прицельный огонь. Макаревич отворачивает в сторону берега, Пирогов следует за ним. Так они идут, приближаясь к каравану. Первыми их обнаружили наблюдатели береговых батарей. Над самолетами просвистели снаряды. Торпедоносцы, на высоте 30—20 м над водой, почти вплотную прижимаются к берегу. Беспрерывно грохочут береговые орудия в горах, но снаряды летят выше советских самолетов. Маневр летчиков лишает фашистских артиллеристов возможности точной наводки.

Торпедоносцы вышли на линию каравана, развернулись для атаки. Конвойные суда открыли интенсивный, но беспорядочный огонь. Снова все загрохотало и засверкало, вокруг самолетов поднялись высокие смерчи. Макаревич сманеврировал и пошел на цель. Не стесняя маневром ведущего, Пирогов решил после атаки отходить прямо через конвой, прижав машину к воде до 10 метров, чтобы не подвергнуться обстрелу. Ведь огонь по низко летящему самолету противник мог вести только настильно с риском поразить свои корабли. Большое угловое перемещение лишало его возможности стрелять орудиями крупного и среднего калибров.

Расчет полностью оправдался. Удар оказался быстр и точен. Пирогов выпустил торпеду с предельно короткой дистанции. Пораженный транспорт пошел на дно.

Наступили полярные сумерки. Создались неблагоприятные метеорологические условия для групповых полетов авиации. Поэтому командование приняло за основной способ действий в этот период крейсерские полеты самолетов-торпедоносцев.

24 ноября 1943 года Пирогов вылетел на «свободную охоту» в Баренцово море. Низкая сплошная облачность нависла над морем. В 13 часов 15 минут у острова Рольвсей, летчик обнаружил конвой противника в составе трех транспортов и танкера водоизмещением 6 тысяч тонн, следовавших кильватерной колонной, в охранении двух тральщиков и сторожевых кораблей.

Наиболее важную цель представлял танкер, к тому же он несколько отстал от транспортов и кораблей охранения. Быстро оценив обстановку, Пирогов обошел конвой слева вдоль береговой черты полуострова Порсангер, развернулся, с ходу атаковал танкер и потопил его. На боевом курсе и при выходе из атаки самолет подвергся интенсивному обстрелу всех средств зенитной обороны кораблей противника. Пять прямых попаданий, в том числе в кабину и винт, нанесли торпедоносцу серьезные повреждения. Однако Пирогов сумел благополучно возвратиться на свой аэродром.

18 декабря снова на «свободной охоте» экипаж Пирогова потопил фашистский транспорт. При отходе маневр стеснила узость пролива, заключенного между высокими скалистыми берегами. Осколком вражеского снаряда перебило трос руля поворота. Экипаж связал тросы, и командир довел израненный самолет до аэродрома. А еще через несколько дней он в паре со старшим лейтенантом Марковым потопил транспорт и сторожевой корабль противника.

Так Владимир Пирогов становился грозой фашистских караванов, учителем молодых торпедоносцев в групповом бою и крейсерском полете. Пять потопленных вражеских судов с войсками, вооружением, боеприпасами и горючим лично и два в группе — таков боевой счет Владимира Васильевича Пирогова. Пять орденов и медали украшают его грудь. 22 февраля 1944 года Президиум Верховного Совета СССР удостоил его звания Героя Советского Союза.



В. Пирогов.
(Фото 1944 года)

— Разве мог бы я что-нибудь сделать один, — заявляет Владимир Васильевич, когда речь заходит о его подвигах.

С большой теплотой говорит командир о членах своего экипажа штурмане Владимире Лебедеве и стрелке-радисте Валерии Черемных. Он верил в них, как в самого себя, все трое связаны тесными узами товарищества, рожденного и не раз проверенного в жестоких схватках над морем.

После окончания Великой Отечественной войны Владимир Васильевич с отличием и золотой медалью окончил Краснознаменную Военно-Воздушную академию. Сейчас Герой Советского Союза, летчик 1-го класса, гвардии полковник Пирогов продолжает службу в авиации Военно-Морского флота.

В. ГРИДЧИН

Конец фашистского рейха

Маршал авиации С. РУДЕНКО,
Герой Советского Союза

21 апреля войска 1-го Белорусского фронта вышли на окраины Берлина и завязали ожесточенное сражение за город. Обстановка на земле значительно усложнилась. Заранее определять объекты действий авиации стало очень трудно. В этих условиях я предоставил право командирам штурмовых авиационных дивизий, которые находились на командных пунктах стрелковых и танковых корпусов, самостоятельно вызывать группы самолетов на поле боя и определять объекты ударов.

В этот период возникало немало случаев, когда помощь авиации имела решающее значение в отражении контратак врага. 22 апреля 44-я бригада 1-й гвардейской танковой армии, действуя в передовом отряде, ворвалась в пригород Берлина — Уленхорст и попала в окружение. Противник непрерывно контратаковал, пытаясь разгромить бригаду. На выручку танкистам пришла авиация. Группы самолетов, вызванные авиационным представителем из 3-й гвардейской штурмовой дивизии, начали наносить непрерывные удары по артиллерии, контратакующим танкам и пехоте противника. Получив мощную поддержку авиации, танковая бригада отбила все контратаки гитлеровцев и удержала занятые позиции до подхода пехоты и артиллерии.

Значительную часть штурмовой и бомбардировочной авиации переключили для действий по отходящим войскам противника. Одновременно начались систематические удары с воздуха по оборонительным объектам в Берлине.

Чтобы исключить удары по своим войскам, для точного наведения на цели и управления частями, действовавшими по городу, мы создали два контрольно-пропускных пункта (КПП) — «Северный» и «Восточный». Главным являлся «Восточный», на котором находилась группа офицеров штаба 16-й воздушной армии во главе с генералом А. С. Сенаторовым. «Северным» КПП руководил командир 6-го штурмового авиационного корпуса генерал В. К. Токарев.

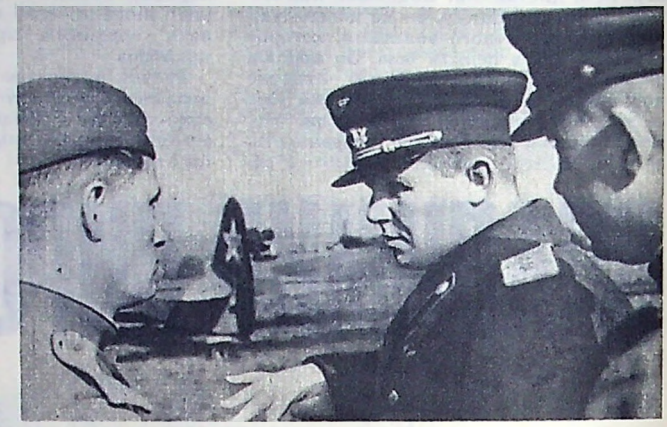
Все полки, эскадрильи и одиночные экипажи обязаны были вступать в связь с КПП и только по разрешению с него наносить удары по оборонительным объектам в Берлине. На крышах домов в городе находились авиационные наблюдатели, которые по радио и световыми сигналами помогали летчикам отыскивать цели.

В первые дни сражения за Берлин фронтовая авиация действовала небольшими группами. Перед штурмом центральных районов города были спланированы и осуществлены массированные удары крупными силами 16-й, 18-й и 2-й воздушных армий. План нанесения таких ударов 16-й воздушной армией получил кодовое наименование «Салют».

Массированные действия нашей авиации по объектам в Берлине начались в ночь на 25 апреля. Первыми нанесли удар по центру города 111 тяжелых бомбардировщиков 18-й воздушной армии. Днем 16-я воздушная армия в соответствии с планом «Салют» нанесла два мощных удара, в которых участвовало 1368 самолетов. В ночь на 26 апреля вновь действовали 563 самолета дальней авиации. Бомбардировщики 2-й воздушной армии также совершили 700 боевых вылетов по объектам в южной части Берлина. В итоге действий авиации трех воздушных армий произошли десятки сильных взрывов, были разрушены многие оборонительные сооружения, враг понес потери в войсках и боевой технике.

Мне хорошо запомнилось донесение по радио командира 188-й бомбардировочной авиационной дивизии Героя Советского Союза гвардии полковника А. Пушкина, который

Окончание. Начало см. в № 5 и 6.



Аэродром Темпельгоф, 8 мая 1945 года. Командующий 16-й воздушной армией С. И. Руденко дает последнее боевое задание командиру группы истребителей М. Н. Тюлькину.

вылетал для контроля эффективности действий авиации. Он докладывал: «Под крылом Берлин, объятый пламенем. Столбы дыма и гари поднимаются ввысь до 2 км. В городе идут жаркие бои». Да, под крылом советской авиации была столица гитлеровского рейха. На могучих крыльях советский народ принес заслуженную кару фашистскому зверю в его собственном логове.

О сокрушительной силе ударов советской авиации можно судить по показаниям пленных гитлеровских генералов и офицеров. Шеф-пилот Гитлера генерал Вауэр на допросе заявил: «Я могу единственное сказать, что мы сидели в подземных этажах имперской канцелярии, не имея возможности выйти взглянуть на белый свет». Фашистский подполковник Отто Эрнст сказал: «Я считаю, что русская авиация блестяще справилась со своими задачами. Каждая сброшенная бомба выводила из строя определенный участок не только своими разрушительными действиями, но и морально».

С началом штурма центральных районов Берлина авиация вынуждена была вновь перейти к эшелонированным действиям. Дым и пыль, поднятые разрывами авиационных бомб, артиллерийских снарядов и от пожаров крайне ухудшили видимость. На боевые задания вылетали лишь лучшие подразделения штурмовиков и экипажи-снайперы пикирующих бомбардировщиков.

При неясном положении своих войск в городе штурмовая авиация применяла ложные атаки без сбрасывания бомб и обстрела. Такими демонстративными действиями штурмовики заставляли противника прекращать огонь, уходить в укрытия, что помогало продвигаться нашим войскам.

Когда стало известно, что гитлеровцы используют для взлета и посадки самолетов бетонированную полосу в парке Тиргартен, штурмовики 16-й воздушной армии немедленно разрушили ее. Как только советские танкисты захватили аэродромы Темпельгоф и Шенефельд, на них перебазировалось несколько истребительных полков.

30 апреля войска 3-й ударной армии 1-го Белорусского фронта ворвались в рейхстаг, в нем завязались упорные бои. В ночь на 1 мая на его фронтоне советские воины водрузили знамя Победы.

В день международного праздника 1-го Мая мне довелось увидеть необычное зрелище в небе Берлина. Летчики 2-й воздушной армии сбросили на парашютах два больших красных полотнища. На одном из них было написано «По-

беда», на другом — «Да здравствует 1-е Мая!». Развеваясь в дымном берлинском небе, полотнища медленно опускались в расположение советских войск, символизируя близкую полную победу. Воины встретили первомайское поздравление летчиков с большим воодушевлением.

Нельзя умолчать о проведенных во время Берлинской операции необычных для авиаторов наземных боях. Остатки берлинского гарнизона, расчлененные на части, пытались прорваться на запад. Утром 2 мая к аэродрому Дальгов, где базировалась наша 265-я истребительная авиационная дивизия, подошла группа фашистских войск численностью до 3 тысяч человек с танками и штурмовыми орудиями. По боевой тревоге самолеты поднялись в воздух. Одновременно личный состав управления 3-го истребительного авиакорпуса, штаба 265-й дивизии, 462-го и 609-го батальонов аэродромного обслуживания и технический состав авиационных частей вступили в бой с противником на земле. Во второй половине дня на помощь авиаторам подошли артиллерия, пехота и танки 125-го стрелкового корпуса.

Поднятые в воздух самолеты поддерживали наземный бой штурмовыми атаками. Жаркая схватка с врагом продолжалась до позднего вечера. В итоге боя противник понес большие потери — было убито 379 и захвачено в плен 1460 его солдат и офицеров.

В это же время в районе Штансдорф и Гютерфельд вел упорный бой с крупными силами противника личный состав управления 13-го истребительного авиакорпуса, штаба 283-й истребительной авиадивизии, двух батальонов аэродромного обслуживания, технический состав полков. Летчики с воздуха помогали своим товарищам, уничтожая врага огнем и бомбами. Вместе с подошедшими стрелковыми частями авиаторы до конца дня вели наземный бой, уничтожив 477 и взяв в плен 1288 солдат и офицеров противника. Отважными действиями они закрыли врагу путь на запад. Фашистам не удалось вырваться из окруженного города.

Разгромленным в Берлине войскам гитлеровцев не оставалось ничего другого, как сдаться, что они и сделали. К исходу 2 мая город был полностью занят советскими войсками.

8 мая в предместье Берлина — Карлхорст прибыли представители верховных командований союзников. Перелет английской, американской и французской делегаций с аэродрома Стендаль на аэродром Темпельгоф в Берлине прикрывали летчики 515-го истребительного авиационного полка. Пожалуй, это было последнее боевое задание, которое мне пришлось дать авиационной части в Великой Отечественной войне. В выполнении его принимали участие прославленные в боях воздушные воины — командовавший группой истребителей майор М. Н. Тюлькин, капитан В. А. Губич, старший лейтенант В. А. Марьин, лейтенанты Ю. Т. Дьяченко, С. Ф. Гладких, В. П. Гавриленко и другие.

В Карлхорст были также доставлены на самолете представители германского главного командования — генерал-фельдмаршал Кейтель, адмирал флота Фридебург и генерал-полковник авиации Штумпф. Они подписали акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. В Европе наступил долгожданный мир. Великие жертвы, неисчислимые страдания и лишения, напряженный труд в тылу и ратные подвиги советского народа на фронте не прошли даром и увенчались полной победой над фашизмом.

Падение столицы, а затем безоговорочная капитуляция фашистской Германии — таковы важнейшие итоги Берлинской операции. Завершающие бои явились генеральной проверкой боевой зрелости нашей авиации. Без преувеличения скажу, что этот строгий экзамен авиаторы выдержали блестяще. Летчики показали непревзойденное боевое мастерство, а командиры и штабы — высокое искусство руководства крупными силами авиации.

Говорят, что цифры это скучная проза, но они способны с предельной лаконичностью рассказать о больших делах. За 23 дня битвы в небе Берлина части и соединения 16-й воздушной армии совершили 39183 боевых вылета, а все воздушные армии в Берлинской операции произвели около 92 тысяч боевых вылетов.

Под Берлином истребители 16-й воздушной армии достигли рекордных показателей в борьбе с авиацией противника. Они провели 850 воздушных боев, в которых уничтожили 722 самолета врага. К этому надо добавить 48 немецко-фашистских самолетов, уничтоженных на аэродромах. В других воздушных армиях борьба за господство в воздухе также велась с большим напряжением. Это видно из того, что общее число воздушных боев, проведенных советскими истребителями в Берлинской операции, достигло 1317, а количество сбитых самолетов противника — 1132.

Нелегко далась советской авиации победа в Берлинской операции. Ее боевые потери составили 417 самолетов, из них — 16-й воздушной армии — 267 самолетов.

Коммунистическая партия и Советское правительство щедро отметили подвиги личного состава воздушной армии в небе Берлина. Многие авиационные соединения и части получили почетные наименования «Берлинских». Все участники операции были награждены медалью «За взятие Берлина», учрежденной в честь исторической победы. У сотен летчиков, штурманов, воздушных стрелков, техников и работников тыла на груди засверкали новые ордена и боевые медали. Наиболее отличившиеся в завершающих боях удостоены высокого звания Героя Советского Союза или получили вторую Золотую Звезду. В августе 1945 г. боевые друзья горячо поздравили И. Н. Кожедуба с награждением третьей Золотой Звездой.

* * *

У берегов Волги начала свой ратный путь 16-я воздушная армия, а закончила — в небе Берлина. Ее личный состав с честью пронес боевое знамя через тяжкие испытания Великой Отечественной войны. Не всем довелось увидеть великую Победу. В скорбном молчании мы склоняем головы перед теми, кто мужественно отдал свою жизнь во имя торжества справедливости на земле. Память о них навеки сохранится в сердцах миллионов людей.

Радостно сознавать, что новое поколение советских летчиков свято хранит и приумножает славные традиции своих отцов и старших братьев.

Читайте в следующем номере

ДНЮ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР посвящена статья генерал-майора авиации **Л. ФИЛЬЧЕНКО.**

Дважды Герой Социалистического Труда академик **С. Ильюшин** выступает со статьей «ИСТОЧНИК ВДОХНОВЕНИЯ».

КОНЕЦ «СЕДЬМОГО АСА». 7:0 В НАШУ ПОЛЬЗУ — так называются главы воспоминаний командующего авиационным соединением **Ф. Полынина** о воздушных боях.

Корреспонденция «КЛЯТВА НА ВЕРНОСТЬ» рассказывает о становлении молодого летчика-истребителя.

«НАС ГВАРДИЕЙ ЗОВЕТ НАРОД» — к 40-летию Воздушно-десантных войск.

НА СТАРТАХ V СПАРТАКИАДЫ.

ДРУЖБА И БРАТСТВО — о международных соревнованиях авиамоделистов стран социалистического содружества.

УЧЕТ И АНАЛИЗ ОШИБОК — об опыте работы Калужской летно-технической школы рассказывает ее начальник В. Никишин.

ТВОРИ, ВЫДУМЫВАЙ, ПРОБУЙ! — Для вас, авиамоделисты!

«БАЙКОНУР» — заочный клуб юных авиаторов, космонавтов, ракетчиков.



К 40-летию советского парашютизма

КУПОЛА В НЕБЕ

Советскому парашютному спорту 40 лет. И нам есть чем гордиться — советская парашютная школа занимает ведущее место в мире. В честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина парашютисты в этом году установили 7 мировых рекордов. Теперь Советскому Союзу принадлежит 100 рекордов из 139, а в дневных групповых прыжках (9 человек) все клеточки таблицы мировых достижений заполнены результатами наших спортсменов. Парашютный спорт стал одним из самых массовых видов авиационного спорта. Советский Союз принимает активное участие в работе Международной авиационной федерации (ФАИ). Его представители постоянно входят в руководящие органы федерации.

Корреспондент журнала «Крылья Родины» Б. Васина ведет беседу с председателем Федерации парашютного спорта СССР генерал-лейтенантом И. И. Лисовым.

Сколько за эти годы выросло прекрасных спортсменов! Валентина Селиверстова — первая женщина в мире, выполнившая три тысячи прыжков, на ее счету 150 медалей — награды за победы на различных соревнованиях. Имена абсолютных чемпионов мира И. Федчишина (1954 г.), Н. Пряхиной, П. Островского, (1958 г.), Л. Ереминой, В. Крестьянникова (1966 г.), Т. Воиновой и Е. Ткаченко (1968 г.) золотыми буквами вписаны в историю парашютизма.

Вспомним тридцатые годы... Лидия Кулешова — первая женщина в нашей стране, совершившая прыжок с парашютом в 1931 году. Кому не известно имя Николая Острякова — мастера спорта, Героя Советского Союза, талантливого авиационного военачальника, основателя парашютостроения Михаила Савицкого. Несмотря на то, что ему в этом году исполняется 80 лет, Михаил Алексеевич бодр, полон энергии и продолжает работать над новыми конструкциями парашютов. Герои Советского Союза Василий Романюк, Петр Долгов, Евгений Андреев, мастер спорта Нина Камнева, заслуженный мастер спорта Галина Пясецкая, заслуженный мастер спорта Павел Сторчиенко... Сколько их — смелых, мужественных поднимались в небо, чтобы прославить Родину новыми мировыми рекордами, чтобы совершать прыжки с разных высот, днем и ночью, чтобы быть готовыми к защите Родины. И мы помним их, благодарим — они многим открыли дорогу в большой спорт.

26 июля 1930 года считается днем рождения советского парашютизма.

...Утро 26 июля для многих воронежцев ничем не отличалось от других. Тепло. Люди спешат на работу.

В это время совсем иная жизнь проходила на аэродроме, где располагались военные летчики. Здесь многолюдно.

Сегодня — первый день прыжков с парашютом летного состава авиационной части.



Прыжки с парашютом?!

Парашют — это слово произносили тогда тихо, непривычно. Слышалось в нем что-то опасное. Ведь многие летчики совсем недавно парашют считали не нужным, «мертвым грузом» в самолете». Существовало мнение, что каждый пятый парашютист разбивается.

Первыми парашюты надели руководитель занятий Леонид Минов и его помощник командир корабля Яков Мошковский. У Минова — этот прыжок — четвертый, у Мошковского — первый. Вскоре они исчезли в дверном проеме «Фармана-Голиафа», самолета довольно удобного для прыжков, бравшего на борт 6 человек. Все, кто был на аэродроме, не отрывая глаз, следили за самолетом. Один круг. Второй. Вот он вышел на курс. В дверях хорошо видна фигура человека в белом комбинезоне. Это Минов. Он долго всматривается в землю и вдруг ныряет в воздушное пространство.

Человек летит к земле. Парашют не раскрыт. Секунды превратились в целую вечность.

— Кольцо! Дергай кольцо! — не выдержал кто-то. В этот момент за спиной человека появился белый комочек, мгновенно превратившийся в длинный шлейф, а затем в огромный купол.

— Ура-а-а! — раздалось вокруг.

Леонид Минов приземлился на краю аэродрома.

А тем временем самолет снова вышел на курс. Яков Мошковский готовится к прыжку. Сам рассчитывает. Трудно без инструктора, но так нужно — летчики должны поверить в парашют. И вот в небе снова купол. Зрители облегченно вздохнули. Но Мошковский так и не приземлился в этом прыжке. Он повис на стене строящегося трехэтажного здания и спустился на землю лишь при помощи пожарной лестницы. Впоследствии Я. Мошковский стал одним из выдающихся организаторов, пропагандистов массового парашютного спорта.

В этот день совершили также одиночные прыжки военные летчики А. Стоилов, К. Затонский, И. Поваляев, И. Мухин.

— Иван Иванович, все же почему 26 июля считается началом развития парашютизма в СССР? Ведь известно, что прыжки совершались намного раньше — в 1917, 1918 годах.

— До тридцатых годов прыжки с парашютом носили единичный характер. В стране имелось всего несколько десятков спасательных парашютов. Популярность парашюта возросла после вынужденного прыжка летчика-испытателя М. Громова из самолета во время плоского штопора, из которого машина не могла выйти.

Если раньше парашют использовался исключительно как спасательное средство, то 26 июля были проведены уже учебно-тренировочные прыжки. В Воронеже была разработана новая методика подготовки парашютистов к прыжку, определены условия выброски, способ отделения.

— Что способствовало такому бурному развитию совершенно нового вида спорта?

— Неустанная забота Коммунистической партии и Советского правительства о развитии парашютизма, создание прочной материальной базы — все это благоприятствовало развитию парашютного спорта в нашей стране.

Исключительную роль в развитии массового парашютизма сыграл Ленинский комсомол. 25 января 1931 года IX съезд ВЛКСМ принял шефство над Военно-воздушным флотом СССР. По инициативе ЦК ВЛКСМ прыжок с парашютом был включен в комплекс военно-технических знаний. По призыву комсомола тысячи юношей и девушек шли в аэроклубы, занимались в кружках, изучая парашют, самолет, планер.

— Иван Иванович, что Вы можете сказать о первых рекордных прыжках?

— Теперь молодежи трудно представить, что прыжок с высоты 1200 м с задержкой раскрытия в 14 сек., совершенный 22 мая 1932 года Н. Евдокимовым, считался рекордным. Но ведь тогда никому не было известно, как повлияет длительное свободное падение на организм человека. Нередко, в то время можно было слышать: при первом же прыжке на задержку сердце парашютиста не выдержит. И вот, доказано обратное: и сердце прекрасно выдерживает, и парашютист чувствует себя в свободном падении отлично. Через год В. Евсеев падал не раскрывая парашюта уже 132 сек. Б. Петров совершил высотный прыжок с 5200 м. Среди женщин первый мировой рекорд в затяжном прыжке установила Зоя Бушева, она пролетела не раскрывая парашюта 2500 м. Через три дня ее результат перебила Нина Камнева. Н. Лисичкин добился успеха в ночном прыжке. Первые рекорды — это испытание. Победить могли только сильные духом, смелые. Но ни в коем случае нельзя сказать, что установить рекорд сейчас проще. Разве легко было Шарабанову, Парфенову, Осипову, Крестьяннинову, Гурному, Леонову, Халкину, Мащенко и Гладилову, совершая комбинированный прыжок с высоты 600 м, всем приземлиться точно в цель, или Андрееву совершить прыжок с 24500 м с задержкой раскрытия парашюта!

— Скажите, кто носит значок мастера парашютного спорта СССР № 1?

В 1934 году по постановлению Центрального совета Осоавиахима было введено это почетное звание. Первому знак мастера спорта был вручен Леониду Минову.

Коммунистическая партия и правительство внимательно следили за успехами спортсменов, заботливо их поддерживали и поощряли. В мае 1935 года лучшие парашютисты были награждены орденом Ленина: Л. Минов, Н. Евдокимов, К. Кайтанов, Н. Камнева, В. Федорова и В. Евсеев. Мне хочется напомнить слова М. И. Калинина, которые он сказал, обращаясь к парашютистам во время вручения орденов: «Одно дело — спрыгнуть с аэроплана у себя в стране, где вас встречают аплодисментами, где вас народные массы принимают с восторгом, другое дело — спуститься на вражеской земле. В этих условиях умение ориентироваться, принимать наиболее правильное решение имеет огромнейшее значение. Вот почему нашим товарищам нужно всячески развивать в себе эти способности».

— Именно эти качества советские парашютисты и проявили во время Великой Отечественной войны. Спортсмены Осоавиахима добровольцами уходили на фронт и там в частях десантных войск бесстрашно наносили удары по немецким фашистам. Расскажите, пожалуйста, о действиях десантников во время войны.

— Тут можно привести сотни примеров, когда советские парашютисты проявляли мужество, отвагу, защищая любимую Родину. ...Немцы подходили к Москве. Надо было их задержать. Юхново. Восточный берег Угры. Враг наступал: мотоциклы, автомашины и танки, танки... Смелые десантники под руководством известного спортсмена-парашютиста Ивана Старчака преградили врагу дорогу к родной столице и не пропустили фашистов.

— И сейчас в воздушнодесантные войска приходят спортсмены-воспитанники авиаспортклубов ДОСААФ. Как они подготовлены?

— К нам в войска приходит неплохо подготовленное пополнение. Многие имеют спортивные разряды по парашютному спорту, прошли начальное военное обучение. Они быстро осваиваются в армии и вскоре становятся настоящими воинами-десантниками.

Прыжки с парашютом у нас используются не только в учебных целях, многие десантники — отличные спортсмены. Валентин Кудреватых — чемпион Советского Союза, Владимир Пеньков — мастер спорта СССР международного класса.

— Какими спортивными событиями знаменателен этот год?

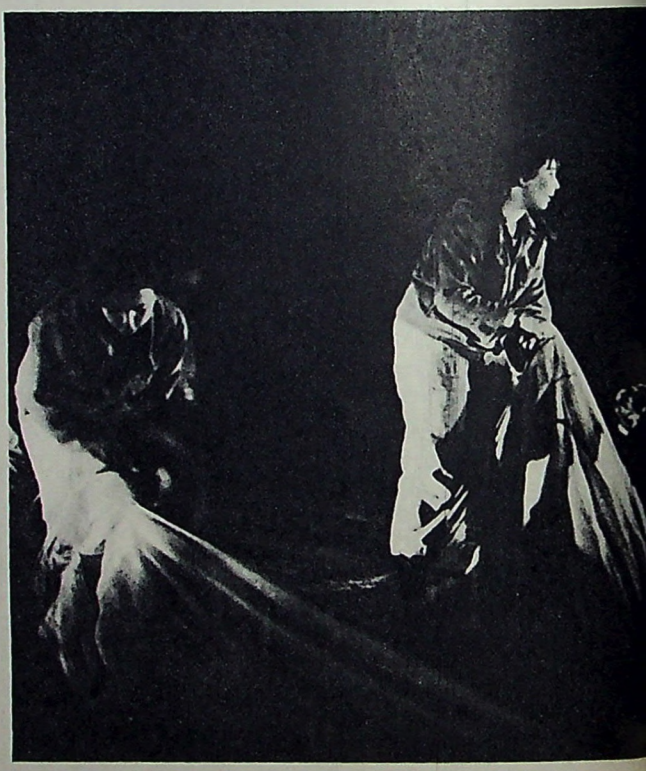
— Этот год — год юбилейной Спартакиады. Тысячи спортсменов уже вышли на ее старты. Проведены внутриклубные соревнования, закончилась борьба за титулы чемпионов на зональных соревнованиях Российской Федерации, уже известны имена победителей в республиках. Сильнейшие парашютисты страны встретятся на финальных стартах Спартакиады в августе в Краснодаре. Немало и международных встреч. Уже состоялись товарищеские соревнования сборных команд Чехословакии и Советского Союза. Советские парашютисты встретятся с болгарскими друзьями, а затем предстоит самая трудная борьба — X чемпионат мира. Он будет проходить в Югославии, в стране, где состоялся первый чемпионат мира в 1951 году. А у нас в Туле соберутся спортсмены-парашютисты стран Варшавского договора.

— Ваше мнение о перспективах парашютного спорта?

— Мастерство спортсменов с каждым годом растет, и мне представляется, что в недалеком будущем соревнования будут проводиться на аренах стадионов. Все большую популярность завоевывают акробатические групповые прыжки: эстафета, схождение, карусели, змейки, выполнение спиралей пятью-шестью спортсменами. Такие прыжки в дальнейшем могут быть включены в программу международных соревнований.



В НЕБЕ — ДЕВУШКИ

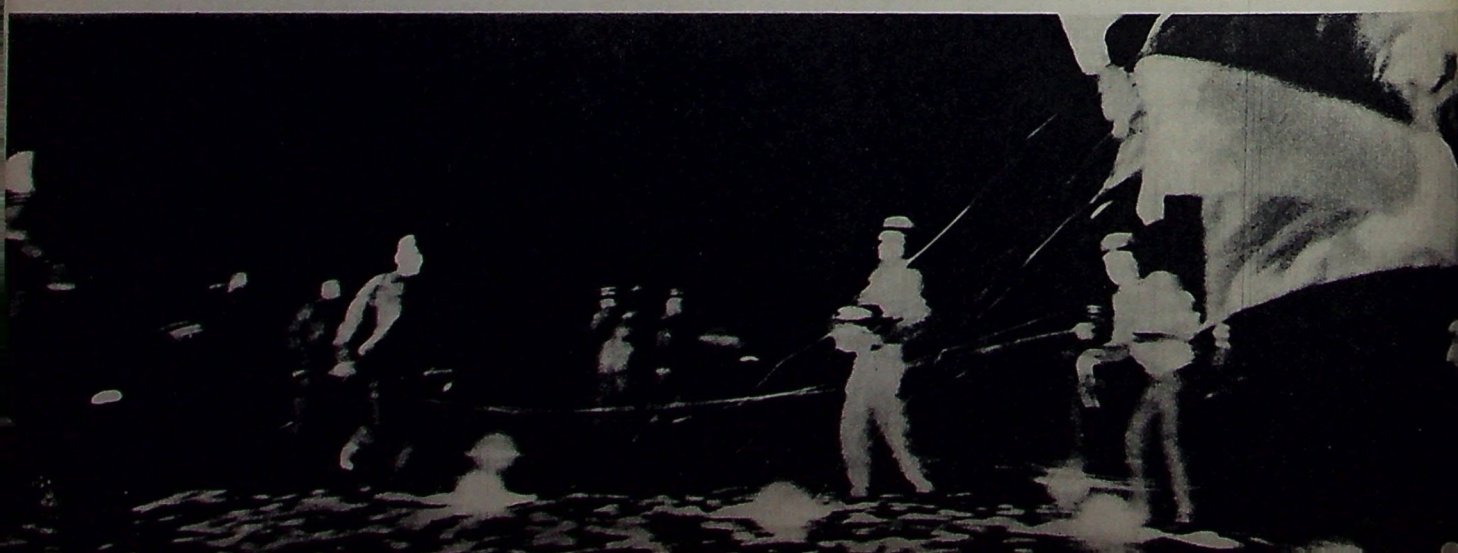


Парашютисты воздушнодесантных войск взяли обязательство к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина увеличить счет мировых рекордов, принадлежащих Советскому Союзу, до ста. Это им удалось выполнить в канун всенародного праздника, во время соревнований в Туркестанском военном округе. Они установили пять мировых рекордов в ночных групповых прыжках.

В честь 25-летия великой победы над фашистской Германией девушки добились новых успехов. В ночь с 5 на 6 мая три девятки парашютисток-десантниц штурмовали наименьшую высоту в рекордной таблице — 600 м. Это очень трудный прыжок. Спортсменкам пришлось работать в непривычных условиях. Площадка приземления находилась в тридцати километрах от места взлета. Метеорологические данные передавались во время полета на борт Ан-2. Отважные парашютистки мастера спорта Т. Семенова, В. Заграничная, А. Киселева, А. Горшкова, М. Албул, Н. Мещанинова, Н. Панкова, В. Борушевская, В. Криевиня в прыжке на точность приземления с 600 м показали средний результат — 2,14 м.

Окрыленные успехом девушки снова поднялись в небо, чтобы заполнить клеточку в таблице мировых рекордов в комбинированном прыжке с высоты 600 м. На этот раз молодежная команда в составе мастеров спорта В. Игнатовой, Л. Пуховой, перворазрядниц Н. Ледневой, Т. Гороховой, Г. Петровой, Р. Малининой, Н. Сноповой, Т. Феногеновой и Т. Набатовой добились среднего отклонения от центра круга — 2,55 м. Эти девушки, воспитанницы авиаспортклубов ДОСААФ, совсем недавно пришли в воздушнодесантные войска.

В таблице мировых рекордов стало совсем тесно. Большинство клеточек заполнены нолевыми результатами, а это значит, что их перебить уже нельзя, их можно только повторить. Многие спрашивают, что же будет дальше? В Международной парашютной комиссии ФАИ этот вопрос уже обсуждался. Внесено немало предложений. В частности, Советский Союз предлагает рекордную сетку оставить такой же, только увеличить количество прыжков. Французы советуют принять новую таблицу, которая включала бы не только прыжки на точность приземления, но и выполнение акробатических фигур в свободном падении. А пока наши парашютисты устанавливают новые мировые достижения.











Взгляни, читатель, на снимки. Ночь. Трудно приходилось не только спортсменкам, но и судьям. В считаные доли секунды нужно было принять парашютистку (поставить колышек) и тут же уступить место другому судье. На верхнем снимке группа девушек, впервые установивших мировой рекорд (слева направо): Татьяна Набатова, Нина Снопова, Тамара Горохова, Людмила Пухова, Раиса Малинина и Наташа Леднева.

В. МОРОЗОВ,
главный судья соревнований, судья международной категории
Фото Э. Гладкова



«ЧАЙКА» В РЕКОРДНОМ ПОЛЕТЕ

Накануне ленинского юбилея советскими летчиками установлено два мировых рекорда скорости полета на самолете-амфибии «Чайка» с двумя турбовинтовыми двигателями.

Первый полет с суши осуществил экипаж в составе: командира корабля летчика первого класса, неоднократного рекордсмена мира мастера спорта Андрея Сушко, второго пилота Анатолия Захарова, штурмана Николая Москаленко и бортрадиста Евгения Могака.

Накануне синоптики сообщили радостную весть: можно лететь! Условия для регистрации рекорда — налицо. Начались последние приготовления. Члены экипажа и их помощники работают четко, без суеты. Все заранее рассчитано по минутам. Каждый знает свое место.

Спортивные комиссары тщательно взвешивают груз и после укладки в отсеки корабля — опечатывают их. Инженеры и техники последний раз проверяют системы и агрегаты. Уточняется полетное задание. Оно сформулировано так: взлет с сухопутного аэродрома; набор заданной высоты; проход над линией старта и финиша в режиме горизонтального полета; полет по маршруту Евпатория — Тамань — Евпатория; снижение и посадка на воду.

В установленное время спортивные судьи занимают места на линии старта и финиша, на поворотном пункте.

В 11 час. 05 мин. «Чайка» покидает сухопутный аэродром. Командир А. Сушко уверенно держит штурвал. Воспитанник Днепропетровского аэроклуба, он еще в 1968 году на том же самолете-амфибии установил три мировых рекорда скорости и дальности полета. Тогда на борту не было коммерческого груза. Теперь же он составляет 1095,15 кг. Это обязывает членов экипажа быть особенно внимательными на всех этапах полета.

За несколько минут до подхода самолета к линии старта рассеиваются последние клочья облаков. Создаются идеальные условия для регистрации рекорда. Линию старта самолет пересек на высоте 4040 м. Весь маршрут пройден дважды. И когда «Чайка» заходила на посадку, была сделана первая прикидка — по предварительным подсчетам самолет с грузом прошел по замкнутому тысячекилометровому маршруту со средней скоростью 526 км/час. Первый рекордный полет завершен успешно.

Во втором полете, с тем же грузом и по тому же маршруту, в экипаже произошли изменения. На этот раз кресло командира корабля занял летчик первого класса Анатолий Захаров. Вторым пилотом был Анатолий Смирнов. Штурман и бортрадист — прежние. В этом полете взлет осуществлялся с водной поверхности. На этот раз тысячекилометровый маршрут Евпатория — Тамань — Евпатория (с двойным облетом) пройден со скоростью 536 км/час. Активное участие в подготовке рекордных полетов приняли инженеры М. Суханов, И. Попов, А. Иванов, Б. Быковский.

Я попросил членов экипажа рассказать о себе. Вот что они ответили.

А. Захаров (командир корабля).

Родился 30 ноября 1928 года в деревне Кудеснеры, Урмарского района, Чувашской АССР в семье колхозника-чуваша. Окончил среднюю школу. В 1949 году осуществилась моя мечта — мандатная комиссия зачислила меня курсантом Балашовского авиационного училища летчиков. Служил на юге, на Дальнем Востоке и на Севере. В 1958 году меня приняли в ряды Коммунистической партии.

В канун ленинского юбилея мне — коммунисту, летчику было оказано большое доверие, и я рад доложить, что оправдал его с честью. Советское государство, созданное Лениным, дало чувашскому народу равные права со всеми народами великого Советского Союза, строящего коммунизм.

Растут у меня три сына: Сережа и близнецы Коля и Игорь. Они хотят пойти по моим стопам, и я верю, что их мечты сбудутся.

А. Смирнов (второй пилот).

Родился 27 января 1927 года в Сызрани, Куйбышевской области в семье военнослужащего. С 1936 года жил в Ленинграде. Когда окончил 7 классов средней школы, началась война. В сентябре 1941 года в блокадном Ленинграде пошел учиться в 9-ю артиллерийскую спецшколу. В то время все ленинградские мальчишки стремились с оружием в руках защищать свой город. В феврале 1942 года школу эвакуировали в Алтайский край. Пришлось нам ехать на машинах под бомбежкой по «Дороге жизни» через Ладожское озеро. До места не доехал. В Свердловске был снят с эшелона по болезни. После госпиталя пошел учиться в Свердловскую авиационную спецшколу. В 1945 году направлен в Бугурусланскую школу первоначального обучения пилотов. Закончил 1-ое Чкаловское училище летчиков (ныне высшее Оренбургское училище летчиков имени Полбина).

После окончания училища летал на штурмовиках, потом переучился на истребителя. Член КПСС. В нынешнем году исполняется 25 лет моей летной работы. Он радостен для меня еще и тем, что в этом году сын, который в настоящее время служит в армии, поступает в авиационное училище летчиков.

Н. Москаленко (штурман).

Родился 18 октября 1922 года в семье служащего. В 1940 году окончил среднюю школу и поступил в училище штурманов морской авиации (Военно-морское авиационное училище имени Леваневского).

Летал на самолетах СБ, ДБ, Пе-2. Увлекался парашютным спортом. В 1945 году участвовал в боевых действиях против японских империалистов. Нашему полку присвоено наименование «Гвардейский». Меня в числе других наградили орденом Красной Звезды.

В 1956 году окончил Военно-воздушную академию.

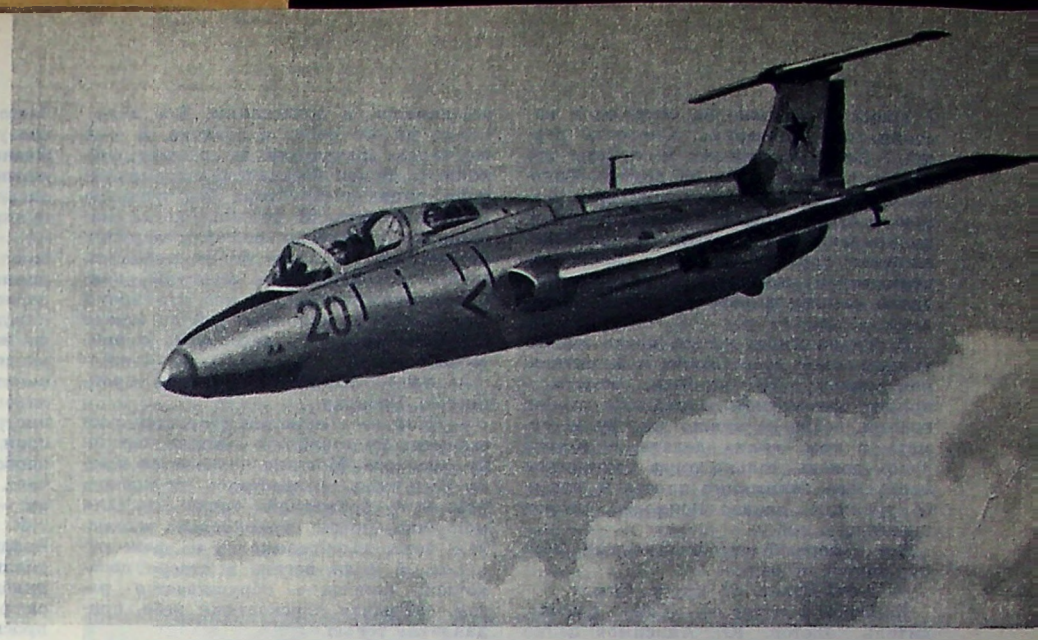
Счастлив тем, что командование части доверило мне участие в рекордных полетах. Надо было пройти маршрут с наименьшим отклонением. От этого зависел результат рекордного полета. Для контроля пути использовались радионавигационные точки, радиолокаторы, при видимости — экипаж вел визуальную ориентировку. И хотя некоторые участки маршрута были закрыты облаками, безотказная работа навигационного оборудования самолета позволила непрерывно контролировать фактический путь самолета и успешно выполнить задание.

Свои рекордные полеты мы посвящаем знаменательной дате — столетию со дня рождения великого Ленина.

Н. ГОЛОВАНОВ,
заслуженный мастер спорта, судья международной категории.

На снимке: амфибия «Чайка».

В НЕБЕ ДВОЕ



Взлетаем строем. Сквозь толстое, чуть помутневшее от пыли стекло фонаря небо кажется серым, а самолет ведомого — тусклым, только на плоскостях ярко отсвечивают блики солнца. Четкая линия шлемофона, светлым пятном — лицо спортсмена.

— 9—62! Взлет парой.

— Взлет разрешаю.

Гул усиливается плавно, просачиваясь сквозь шлемофон, притеняя лаконичный диалог в эфире: кто-то запрашивает запуск, кто-то посадку. Летный день напряженно и точно отсчитывает секунды полетов. Самолет начинает разбег, вздрагивает на неровностях полосы, потом толчки становятся реже, мягче, что-то неуловимо меняется, земля уходит вниз, набегая лесом, зеленью полей, тонким узором дорог и речушек.

За высоким заголовником катапультного кресла мне не видно лица инструктора Петра Полякова. И только в тот момент, когда он смотрит назад, на машину ведомого, на фоне неба вырисовывается его профиль с незнакомо напряженными морщинами на лбу и плотно сжатым ртом.

Внизу, раскинув квадраты полей, застыла земля. Темные куски пахоты, по ним оранжевыми жуками — тракторы. Только чуть приметная гривка пыли выдает их движение. Помню, как однажды, после полетов Петя сказал задумчиво: «Знаешь, если бы не летчиком, то обязательно трактористом стал. Земля за плугом упругая, блестит на срезе. Травами пахнет, и жаворонок какой-нибудь... Когда летаю, невольно на тракторы поглядываю, как они там ковыряются...». Наверное и сейчас смотрит.

— Левый вираж. Марш!

Снова — четкий профиль, морщина на лбу. Нет, сейчас Полякову не до тракторов: следит, как обучаемый вводит машину в разворот...

Я познакомилась с ними почти случайно. Бывает иногда так: слышишь о человеке часто, думаешь: «Надо поговорить, обязательно», но заедают дела и встречу откладываешь на «потом». И вдруг однажды, неожиданно встречаешься с ним, и с горечью думаешь, что это знакомство могло состояться много раньше, и в жизнь твою уже давно вошел бы хороший друг. Тем более, если это не один человек, а целый коллектив — летчики-инструкторы Казанского аэроклуба.

Мы познакомились на аэродроме во время парашютных прыжков. Снег ослепительно блестел на солнце, словно плавился, ветер упрямо задувал следы, цепочкой расписавшие бесконечность летного поля. Новенький Ан-2 деловито подруливает к старту, потом — короткий разбег, растянутая спираль, самолет карабкается в высоту настойчиво, чтобы украсить небо белоцветьем куполов и легкими точками темных фигурок.

Давно подметила, что некоторые летчики не любят прыгать с парашютом. Наверное поэтому к моему стремлению прыгать они отнеслись чуть иронически, но узнав, что хочу писать очерк о парашютистах, одобрили: «Все правильно, чтобы написать по-настоящему, надо прочувствовать самой».

Потом, после прыжков, водили меня по стоянке, показывали самолеты. «Элки», как ласково называют их везде, непривычно прямокрылые, припорошены снегом, только ярко-красные законцовки неожиданно дерзко цветут среди сугробов. Поглядываю на машины с завистью, расспрашиваю, как выглядят в полете. Инструкторы рассказывают охотно, приглашают: «В мае начинаем летать. Приходите, увидите».

Весна. Летное поле неприятно раскисло грязью, промозглый, вечный ветер аэродромов прошивает до костей. Учлеты — совсем еще мальчишки, вчерашние школьники. Почти все они с детства мечтали о небе, но смотрели на него только с земли, а о летной работе судили по книгам и кинофильмам. В этот день они впервые увидели аэродром, самолеты, на которых им предстояло летать. Можно было потрогать плоскости, залезть в кабину, почувствовать в ладони незнакомый холодок ручки управления.

Двое...

В этот же день состоялось их первое знакомство с тренажером катапультной установки.

— Молодец! — С насмешкой, но жестко говорит инструктор Анисимов. — Открыл замок привязных ремней, а заодно и парашют решил сбросить. Твое спасение, а ты от него избавиться хочешь...

Тогда эта резкость показалась мне неоправданной и только много позже я поняла, что в такой момент необходимо именно это хлесткое слово, чтобы ошибка запомнилась и не повторилась. Потому что отсюда, с первых шагов, еще на земле аэродрома, надо искоренять в учлетах небрежность, попытку делать «на авось»: недисциплинированность, собираясь в полете, как в фокусе, отомстит происшествием. И если на земле существует пятибалльная система оценки знаний, то в воздухе — только хорошо и отлично.

Это понимается не сразу. И еще много привычных понятий приходится пересмотреть. Доброта, например. Здесь это оказывается — самая жесткая требовательность, без поблажек, без скидок на молодость.

Но все это оценивается много позже, возможно только тогда, когда ты, бывший учлет, сам поднимешь в небо своего первого ученика. Наверное только тогда и поймешь, как трудно было научить тебя летать, рассчитывать время, как долго прививали тебе умение выхватывать из хаоса звуков свои позывные и в причудливом сплетении дорог и речушек, в пестроцветье полей запоминать ориентиры, за которые будешь потом цепляться взглядом, заходя на посадку.

Но самым сложным покажется тот момент, когда на смену восторгу первых полетов с инструктором, в которых поражает все: шум двигателя, разноголосица эфира, стремительность взлета, — придет совсем другое — труд. Скучное познавание, что полет — это прежде всего дотошная точность,

а время расчерчено на секунды и настойчивое: «Доверни... Скорость держи... Не заваливай...», и полеты по кругу, похожие один на другой. Только посадки всегда неожиданно разные, и хотя в инструкции даны десятки указаний на каждый случай, большинство случаев остается непредвиденными и находить решение приходится самому в короткие доли секунды.

И только много позже, когда вместо напряженной собранности и мучительной мысли: «Не забыть, суметь...» придет автоматизм и реакция станет точной, когда не нужно уже будет думать о том, «как» делать, а только «что» делать, только тогда начинается настоящее понимание полета и чувство машины, словно приходит второе дыхание.

Вот и первый самостоятельный. Звучит запрос по радио:

— 9-64! Взлет, по кругу. Сам.

Коротко и четко — «Сам». Руководитель полетов Ю. Анисимов цепко схватывает взглядом самолет, но говорит спокойно, буднично:

— 9-64, взлет разрешаю.

Машина начинает разбег, заметно ускоряет движение, круто уходит вверх. Обучаемый в полете один... Что он чувствует, восемнадцатилетний парнишка?

Неуверенность? Ликование? Страх? Спокойно вспоминает заученное в десятках полетов или холодеет при мысли, что вторая кабина пуста и некому исправить допущенную ошибку? Крохотную ошибку: чуток зазевался на третьем развороте, потом на четвертом, а исправлять — при посадке, когда земля жестко и неумолимо притягивает к себе, и самолет, теряя скорость, становится словно чужой.

Или совсем наоборот: четкая собранность, мысли спокойны и волнение упрятано глубоко в прищуренных от напряжения глазах. И только когда шасси коснутся земли и самолет вздрогнет, чутко отвечая каждой шероховатости полосы, покажется неожиданным, что ладонь, сжимавшая ручку управления, влажная и на лбу капельки пота. И коротко сказанное: «Молодец, отлично. Заруливай» — воспримется, как должное, только в душе зазвенит что-то чисто и радостно.

И еще у одного человека станет спокойно на душе — у инструктора.

Никогда не забуду один день. В сущности, не произошло ничего на первый взгляд необычного, но может быть именно тогда, впервые я поняла, почему у всех инструкторов слишком рано появляются морщины у глаз и седина в волосах.

Лето расписало землю зеленью, небо — легкой пеной облаков. На аэродроме — пропыленная, сожженная трава, земля на полосе выбита до красновато-желтой глины.

С инструктором Геннадием Арюхиным сидим в «квадрате». Сквозь гул запускаемых двигателей пробиваются голоса из динамика: четкие команды руководителя полетов и приглушенные расстоянием ответы курсантов, работающих в зоне. О чем-то спрашиваю Арюхина, он отвечает невпопад, прислушиваясь к донесениям. Все ясно: кто-то из его ребят в воздухе. Я уже научилась различать за внешне спокойным, почти безразличным выражением лица инструктора внутреннюю напряженность. И только, когда машина со знакомым номером зарулит на стоянку, в лице что-то меняется, словно расслабляются мускулы, как будто инструктор сам все это время был в полете и только сейчас может спокойно закурить, заговорить о чем-то постороннем.

— 5-34! Шасси, закрылки полностью. Посадку.

— Мой, — Геннадий старается рассмотреть на горизонте темную черточку самолета. Машина появляется всегда бесшумно, разрастаясь от крохотной, чуть приметной точки сначала медленно, потом стремительно наплывая, четко вырисовываясь на фоне облаков. А если встать в створе посадочной полосы — обрушивается разом, закрывая плоскостями небо, придавливая тенью.

— 5-34! На второй круг.

Мгновение — и землю захлестывает лавина грохота...

Понятно — пыль. Плотная, рыжеватая, долго неоседающая взвесь стоит над полосой, и если нет бокового ветра, уже после четвертого разворота земли не видно. Геннадий провожает взглядом набирающую высоту машину, не выдерживает, встает, подходит ближе к динамику. Сейчас пыль рассеялась, и садятся другие машины. Струя газов бьет из сопла, и глина, заплетаясь в тугую косу, тут же треплется ветром, взмывает вверх, пачкая ослепительную белизну облаков. И снова над полосой — непробиваемая стена пыли.

— 5-34! Сколько горючего?

Небольшая пауза.

— Триста.

— Уходи на второй...

И машина со знакомым номером в третий раз уходит по кругу. Только бы у парня не сдали нервы.

Теперь на полосу не выруливает никто. Самолеты стоят, растянувшись по рулежной дорожке. Пыль медленно оседает, уже видна клетчатая будка стартового командного пункта и полосатые «матросы»-ограничители.

Заходи, 5-34. Спокойно. Подтяни. Садись...

Все. Геннадий медленно отходит от динамика, натягивает шлемофон. Лицо спокойное, а вот руки... Он идет сначала неторопливо, потом быстрее. Догоняю. Долго молчим.

— Понимаешь, лучше бы сам в переплет попал... В десять раз легче. Да какое там в десять... — Арюхин ускоряет шаг.

И вот так каждый раз, из года в год, от выпуска к выпуску. Железные нужны здесь нервы, железное терпение... Недаром шутливо и уважительно называют инструктора «железным пассажиром».

Как-то после летного дня сидели с Виктором Гавриловым около общежития. Темнота накрыла поле звездами, ветер тревожил яркие фонари, и тени от домов вздрагивали.

— Устал?

— Есть немного, — Виктор улыбается. Улыбка у него хорошая, лицо сразу становится мягким и добрым.— Очень нравится учить их. Лепить человека, летчика, сама наверное убедилась, не просто. — Виктор закуривает, прикрывая огонек большими ладонями. — Самое главное, научить их не бояться. Что бы ни случилось, без паники. Чтобы руки не дрожали, мозг работал обостренно, точно. Это не каждому дано. А научить этому нужно всех. — Он затягивается, искры разлетаются по ветру, как маленькие кометы. — Бывает, и в зоне работает хорошо, и посадка нормально, пока инструктор рядом сидит. А как один — нервничает, трусит. Бывает и наоборот: с инструктором небрежничает, на помощь надеется, а в одиночку — соберется в кулак, и—порядок...

К нам подходят Эдуард Григорьев, Владимир Сережкин, Пантелей Журавлев и другие инструкторы. Садятся рядом, на скамейку, и снова начинается разговор: мои нескончаемые вопросы и их ответы, длинные, обстоятельные.

Голубая, чуть кривоватая, ничем не примечательная садовая скамейка. Сколько забавных и мудрых историй поведано на ней, какие взрывы хохота расшатывают ее, когда начинают рассказывать Александр Бакулин или Лев Попов, полетавший почти на всех типах поршневых самолетов и шагнувший до «Элок».

Точно подметить, ярко охарактеризовать, найти наиболее меткое, запоминающееся определение, если нужно — даже высмеять не зло, не обидно, но так, чтобы недостаток стал виден самому его обладателю, чтобы тот постарался от него избавиться — это немаловажно, потому что инструктор — прежде всего, воспитатель. И почти каждый учлет невольно копирует своего инструктора во всем: в манере ходить, докладывать, а главное — летать.

Летное мастерство. О нем говорят и пишут, оно — характеристика летчику, показатель работы аэроклуба. Оно — вырабатывается сотнями часов предполетных занятий, разборов, жестких тренировок. Оно — в красоте, отточенности действий летчика, начиная со взлета, вернее, с выруливания на старт. Но наиболее полно оценить мастерство можно, по-моему, только в зоне и не просто глядя на пилотаж с земли, а участвуя в нем. И хотя каждая фигура имеет свои законченные, выверенные до долей секунды параметры, хотя критерием красоты служит именно скрупулезная точность их выполнения, существует еще почти неуловимое ощущение законченности и целесообразности фигуры и всего комплекса в целом: все должно быть оправдано, четко продумано.

Четыре тысячи метров. Зона. Глаз выхватывает землю кусками — справа, слева, то рассеченную крылом, то перевернутую, то сумбурно набегающую навстречу — словно разорванная в клочья карта. Небо беспокойное, мечущееся обрушивает на фонарь синеву, прошивает ослепительно жарким солнцем, захлестывает тенью...

Первые минуты в зоне оглушают, за-

ставляют собрать все тело в комок и сделать какую-то молниеносную переоценку всему — времени, усилиям, даже мысли группируются как-то по-другому: лаконично и нацеленно. Потом все приходит в норму, перестраиваешься, привыкаешь к броскам от невесомости до максимальных перегрузок и уже всем телом чувствуешь момент, когда должна вспыхнуть красная лампочка на щите и резкий сигнал сирены приглушит все остальные звуки. И, наконец, начинаешь предугадывать очередную фигуру, не глядя на указатель скорости, улавливать пластичность и чистоту ее выполнения.

Ощущения разрознены и в то же время слиты воедино настолько, что расчленить их невозможно. И только позже, когда спадает первый наплыв оглушительно ярких впечатлений, начинаешь понимать всю отточенность, всю филигранность полета. Земля уже не кажется разорванной в клочья картой, она застыла внизу, а небо нависло над ней, замкнув четкую линию горизонта.

Двадцать минут. На земле это — треть часа, за которые можно успеть позавтракать или пройти пару километров пути. А в небе — это целый кусок жизни, потому что каждая секунда, словно растягиваясь, дает неожиданно много нового и требует сил, которых на земле хватило бы на несколько часов работы.

И все-таки время кончается неожиданно. Самолет выскальзывает из последней петли и со снижением выходит из зоны.

— Ну как? — голос мастера спорта Владимира Никитина слегка искажен переговорным устройством, но за этот полет я уже привыкла отличать его от других голосов.

— Нормально. Здорово все...

Я сказала правду: все было здорово, и максимальные перегрузки оказались вполне переносимыми, и после всех этих бочек, переворотов и петель голова оставалась ясной, а желудок на месте. Только немного гудели ноги, как будто прошла длинный путь. Но тут я представила себе, что сейчас, после короткого стартового осмотра, снова надо взлететь и проделать все снова, потом еще и еще раз... И вдруг почувствовала, как это трудно — четыре, пять зон в один день и не просто пилотаж, а предельное внимание, постоянное: «Крен убери... Не заваливай... Ногу, ногу давай!». Когда нервы напряжены до предела, а учлет в гомоне команд, информаций не сразу схватывает указания инструктора, и сколько надо выдержки, чтобы не сказать резко, потому что в воздухе это приведет только к растерянности и не поможет обучаемому.

Они идут после полетов усталые, таким знакомым, всегда одинаковым движением, стягивают на ходу шлемофоны, и белые подшлемники треплет ветер. О чем-то думает, хмуря выгоревшие брови, Эдуард Суконцев. Николай Немихин что-то доказывает Светлане Тимофеевой. Она улыбается, пытается спорить. Единственная девушка-инструктор в аэроклубе. Наверное ей чаще других бывает трудно. Трудно, когда заботливо и в то же время немного обидно спрашивают на разборе: «Ну как? Не очень тяжело сегодня было? Погодка-то...». А ведь по летному мастерству, настойчивости, умению воспитывать курсантов она не уступает мужчинам.

Учить человека летать... Нет, это не просто учить, как учат за партой: не знаешь урока — получай двойку. Оценки здесь ставит жизнь, и двойка может обернуться катастрофой. И если, иной раз, в школе преподаватель слаб, бездарен и долгие годы с этим мирятся, то в летной работе он не продержится и дня, потому что экзаменует здесь небо, а оно не прощает ошибок.

Помню один разговор. Мы сидели втроем: начальник аэроклуба Н. П. Гончаров, замполит А. Т. Кунчий и я.

— О наших инструкторах написать хочешь? Правильно. Конечно, аэроклуб наш — каких много и инструкторы — ребята не идеальные. Но летчик-инструктор... — он задумался, потом спросил неожиданно: — Ты вот этим летом в речке купалась? А мои ребята — нет. Некогда. Домой в неделю раз ездят семью повидать, отмыться. Погода — сама знаешь, то грозы, то еще чертовщина какая-нибудь. Программу надо заканчивать, а на полосе — сама видишь... Весь день полеты, занятия, разборы — устают люди.

Он огорченно махнул рукой, потом еще долго говорил о вещах, как-будто прямо не связанных с трудностями летной работы. Небо переплеталось с землей как-то неожиданно и буднично. В небе было напряженнее и — проще. Небо требовало умения летать, земля — умения жить. И как у начальника клуба повседневные дела не кончались проверкой техники пилотирования учлетов, так и в обязанности инструктора входило не просто научить спортсменов летать, но еще — научить их жить, устраивать свои повседневные дела и еще — любить и суметь защитить землю, на которой они родились, небо, под которым они живут.

В небе — двое, ученик и учитель. Учебники, наглядные пособия — все осталось далеко на земле. С тобой только то, что изучил, понял и еще — опыт старшего, хотя разница в годах небольшая: какие-нибудь пять-семь лет. Но эти пять лет летной работы можно засчитать десятью годами земли.

Учлеты... Еще год назад они были мальчишками, несобранными, болтливыми. Весной, в день своего первого знакомства с аэродромом они шумно строились, ходили вразвалочку, и взгляды их с бесцельным любопытством скользили по лаконично точным очертаниям машин, о которых они знали только то, что самолетам положено летать.



Инструкторы Л. Попов (слева) и В. Сережкин.
Фото автора.

А сейчас... Вот спортсмен четким, ставшим привычным движением открыл фонарь кабины и несколько секунд, пока техник зачеканивает рукоятку сброса, сидит неподвижно. Секунды неосознанные, случайные, те самые, когда спадает напряжение полета, когда можно расслабить плечи, уставшие как от большой и трудной ноши.

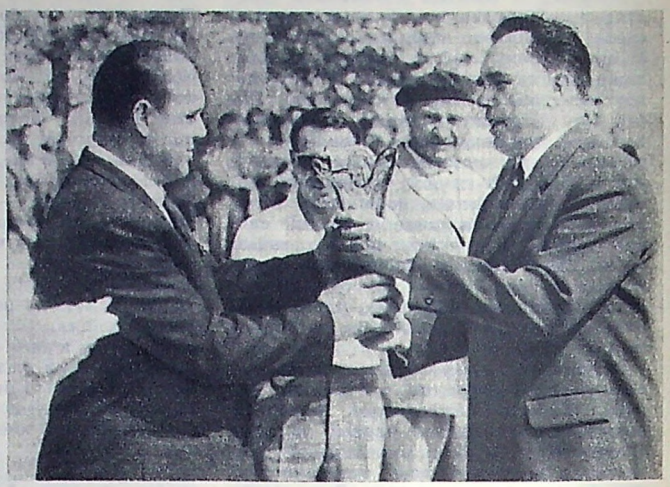
Одним движением сброшены привязные ремни. Теперь — подтянуться на руках, ловко спрыгнуть на землю, перемахнув прямо через борт, и подойти к инструктору со скрытой улыбкой или хмуро, заранее зная, что тот скажет.

— Разрешите получить замечания.

И это неважно, что сегодня в полет он уходил «сам», это неважно, что инструктор ждал его на земле. Все равно — в небе они были вместе.

Н. ОРЕШИНА





На пьедестале почета победительницы встречи (слева направо) Л. Митяненко И. Ткаченко и Г. Томшикова

На кубок дружбы

Представитель Чехословацкой команды судья международной категории В. Кучерявый вручает памятный кубок «Дружба» начальнику Киевского аэроклуба ДОСААФ П. Радзевичу.

9 мая. Спортивный аэродром ДОСААФ «Чайка». Медленно, торжественно, развиваясь на ветру, поднимаются в небо государственные флаги Чехословацкой Социалистической Республики, Советского Союза, Украинской ССР. Девочки в национальных костюмах преподносят гостям традиционные хлеб и соль. Пионеры дарят цветы. Рукопожатия, обмен вымпелами, значками — так началась товарищеская встреча чехословацких и советских спортсменов на кубок «Дружба», посвященная 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и 25-летию победы над фашистской Германией.

В составе команд — известные мастера парашютного спорта Вацлав Кумбар, совершивший более 3450 прыжков, Вацлав Гинек — 2755, Гелена Томшикова — 1750 прыжков, мастер спорта СССР международного класса Владимир Пеньков, на счету которого 2225 прыжков, мастера спорта Евгений Гладилов, Ирина Ткаченко.

В эти дни погода была неустойчивой, ветренной. Часто приходилось прерывать прыжки. Но и в таких условиях парашютисты показали высокие результаты. В прыжках с задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса акробатических фигур в свободном падении победил советский спортсмен В. Пеньков, показав среднее время трех прыжков — 7,2 сек, чех В. Кумбар — на втором месте (8,4 сек). Среди женщин лучшей была Ирина Ткаченко — 9,2 сек, за ней — Г. Томшикова (9,4 сек.).



Победитель соревнований Зденек Смрж. Фото Н. Захаркевича

В прыжках на точность приземления борьба шла буквально за каждый сантиметр и лидеры соревнований менялись после каждого прыжка. Победил чехословацкий спортсмен Зденек Смрж. Средний результат четырех прыжков — 6,7 см от центра круга. На 2 месте его земляк Ива Скотак — 7 см и на третьем — советский спортсмен Валерий Карпезо — 20,5 см.

Женщины из-за плохой погоды выполняли только по два прыжка. Первое место заняла москвичка Ирина Ткаченко — 7 см, на втором — украинская парашютистка Лариса Митяненко — 63 см. и на третьем — Гелена Томшикова (ЧССР) — 74 см.

По двоеборью победу завоевали И. Ткаченко (СССР) и З. Смрж (ЧССР).

Групповыми прыжками закончились соревнования. В этом упражнении сильнее были советские спортсмены (мужчины и женщины).

В командном зачете по результатам многоборья среди мужчин первое место заняла команда Советского Союза, второе — Чехословакии, третье — Украины. Среди женщин — Чехословакия, Советский Союз и Украина.

Соревнования прошли в дружеской, теплой обстановке.

Н. ГЛАДКОВ,
заместитель главного судьи соревнований, судья международной категории

Киев

ПАРАШЮТНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ В ИНСТИТУТЕ

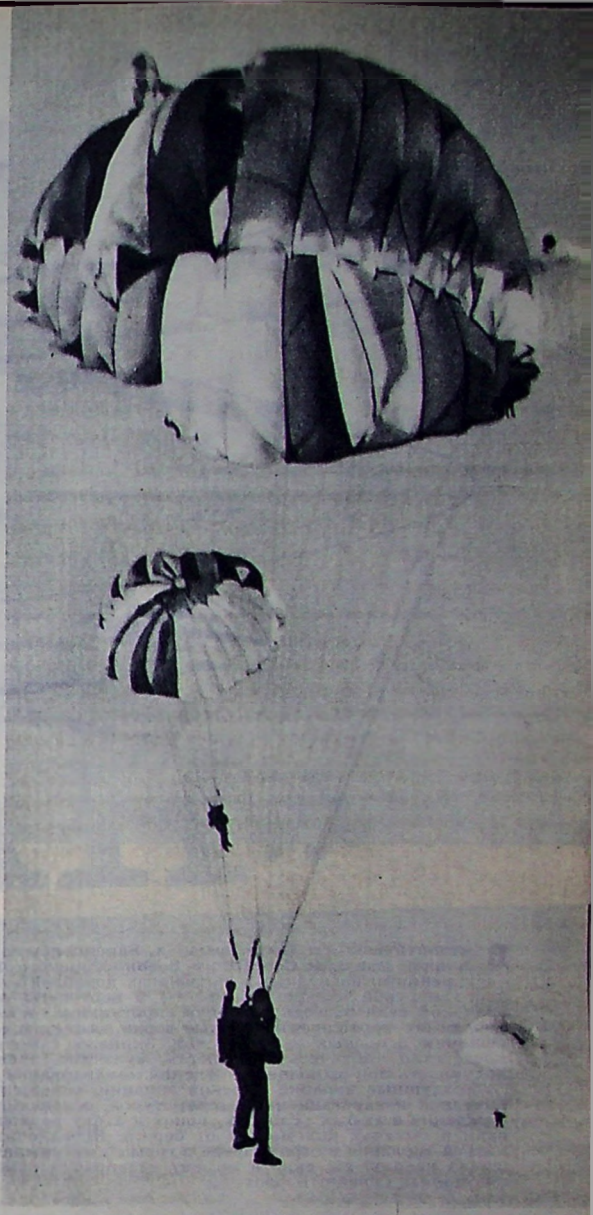
В Польше во Вроцлавском институте физической культуры открыто специализированное отделение теории и методики парашютизма. Курс теоретической и практической подготовки рассчитан на четыре года.

Учебно-тренировочные сборы будут проводиться каждый раз на новом аэродроме. Это позволит будущим тренерам ознакомиться с большим числом авиационно-спортивных центров.

В настоящее время на первом курсе стационара занимается 15 студентов. Среди отличников — Зофия Наука, Данута Топур, Януш Скрок. Открыто и заочное отделение, где штатные работники аэроклубов повышают свою квалификацию. В числе студентов-заочников — известные парашютисты Юзеф Адамский, Ричард Кусь, Чеслав Робак.

Большую помощь в создании этого отделения оказали ректор Вроцлавского института физической культуры доцент, доктор наук Чеслав Низанковский, проректор доцент Александр Баранский, руководитель отделения теории и методики парашютизма магистр Станислав Максимович, член главного управления аэроклуба Польской Народной Республики, председатель Вроцлавского аэроклуба Юлиан Бучак и другие.





НА ЗЕМЛЕ ВОРОНЕЖСКОЙ

40 лет назад в небе Воронежа впервые раскрылись купола тренировочных парашютов.

С тех пор в городе — колыбели советского парашютизма — спорт смелых стал любимым занятием молодежи. И сегодня романтика голубых высот покоряет сердца многих юношей и девушек. Воронежский аэроклуб ДОСААФ стал их вторым родным домом. На заводах, предприятиях, учебных заведениях работают парашютные кружки, где занятия проводят общественные инструкторы. Большую помощь клубу в подготовке молодых спортсменов оказывают общественники Тая Овчарова — студентка V курса медицинского института, Лида Тихонова — техник-конструктор завода, Александр Сокол — студент V курса Воронежского государственного университета. Всесоюзный смотр и экзамен по физической и военно-технической подготовке, посвященный 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, привлек в клуб сотни комсомольцев, которые успешно прошли обучение и совершили прыжки.

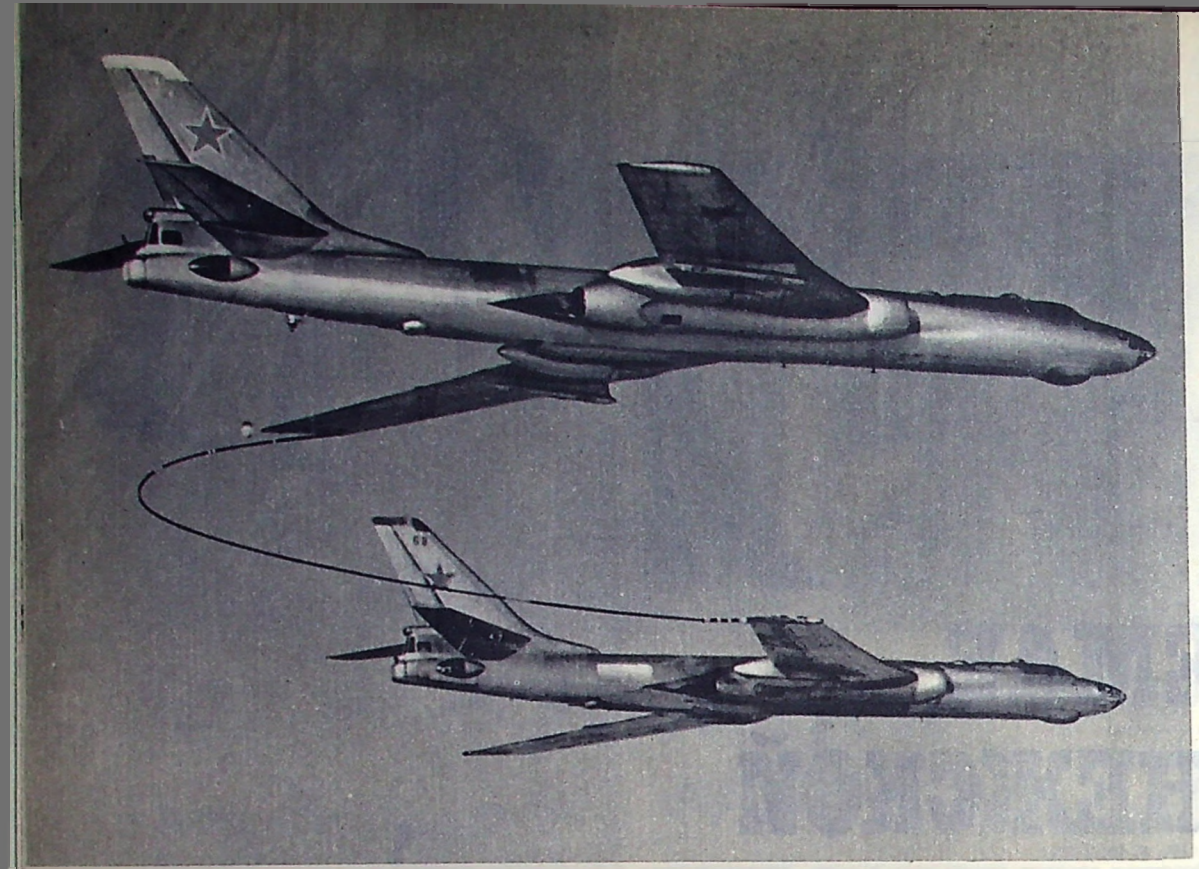
На наших снимках — моменты подготовки парашютистов к стартам V Спартакиады по военно-техническим видам спорта. Прежде чем подняться в воздух, спортсмены много работают на земле: на лопинге они тренируют вестибулярный аппарат (слева внизу), на подвесной системе отрабатывают элементы акробатических фигур (справа внизу). В свободном падении — абсолютный чемпион Центральной зоны, мастер спорта командир парашютного звена Вячеслав Астапов (в центре внизу). Спортсмены 1-го разряда Николай Обрывков (слева) и Анатолий Воробьев обсуждают результаты прыжков (слева вверху). Справа вверху — групповой прыжок.

Фото Э. Гладкова











В Атлантическом и Тихом океанах, Баренцовом и Средиземном морях проходили маневры Советского Военно-Морского Флота «Океан». Наряду с соединениями надводных и подводных кораблей активно участвовали в них части морской авиации. Самолеты и вертолеты различных классов и назначений вели разведку и поиск «противника» в океанских просторах, атаковали его корабли и подводные лодки, всемерно содействовали успешному решению основных задач учений. Экипажи самолетов показали высокое мастерство, тактическую зрелость, мужество, проявляли инициативу и находчивость при выполнении заданий командования.

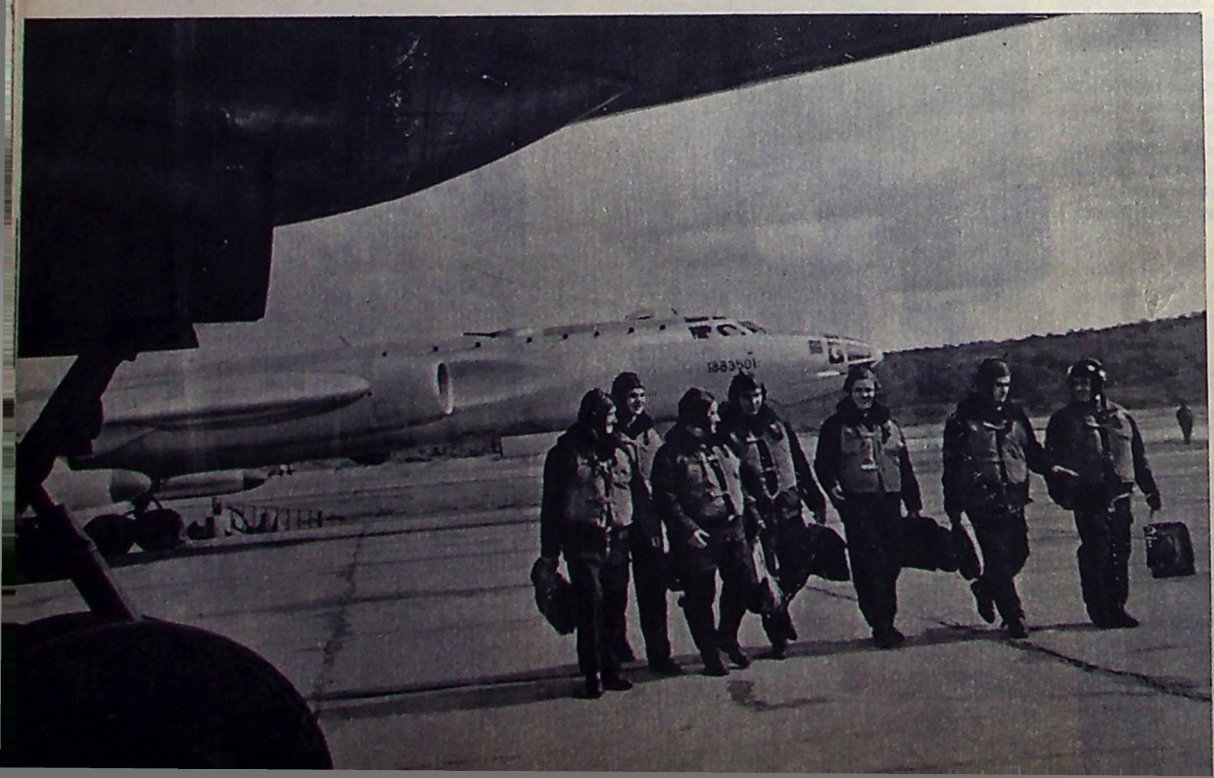
Воздушные корабли морской авиации, оснащенные новейшей радиотехнической и навигационной аппаратурой, обеспечивающей точное самолетовождение в любых условиях, поиск и атаку разнообразных целей, действовали в тысячах километров от берега. Нередко им приходилось дозаправляться горючим в стратосфере с громадных крылатых танкеров. На снимке (слева вверху) вы видите момент дозаправки самолета в воздухе (Краснознаменный Северный флот).

Много часов над штормовыми волнами провели кома
военный летчик 1-го класса майор Б. Минаков и летчик-
лейтенант Н. Ступнев (вверху в середине). Под ними —
класса старшина сверхсрочной службы А. Лоевский (Крас
номорский Флот).

Борьба с подводными лодками противника — одна
морской авиации. Она требует большой настойчивости,
шенного владения сложнейшей аппаратурой. Стремитель
лет противолодочной авиации (вверху справа). Поиск и
водных лодок ведет и противолодочный крейсер «Моск
Поднявшиеся с его палубы вертолеты оснащены всем не
го, чтобы под толщей воды обнаружить притаившегося

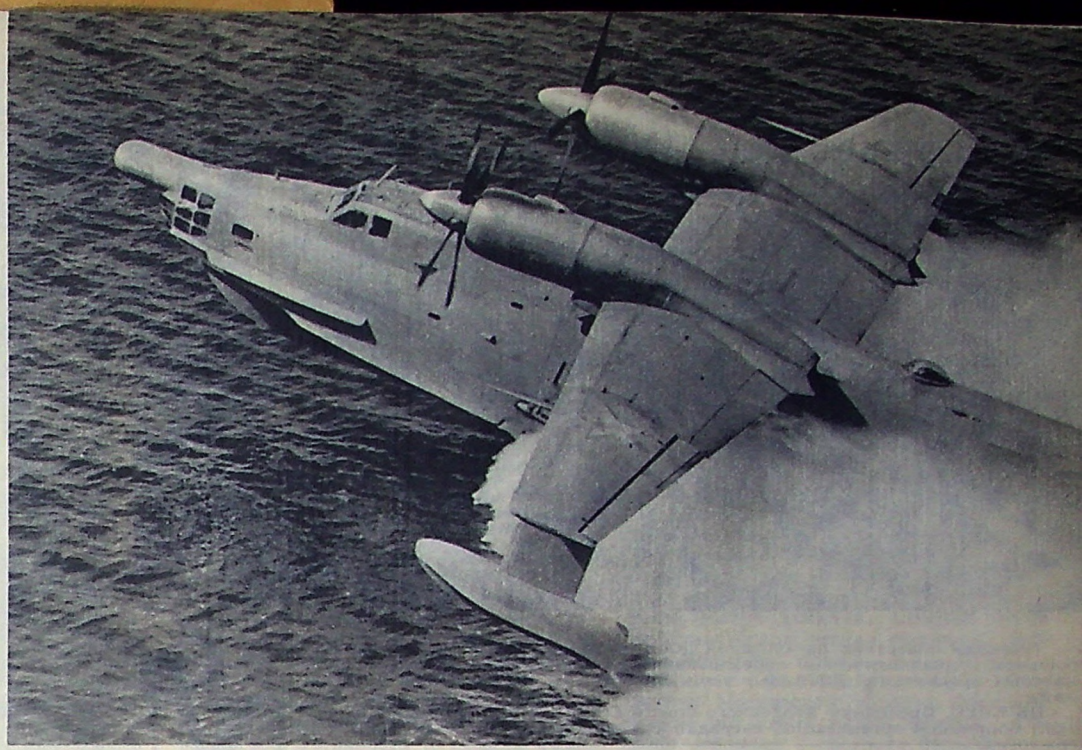
Успешно выполнено очередное задание. В хорошем
ки и штурманы отправляются на отдых (слева внизу).
скоро сигнал тревоги может снова поднять их в небо на

Фото К. Куличенко, Н.









«ОКЕАН»

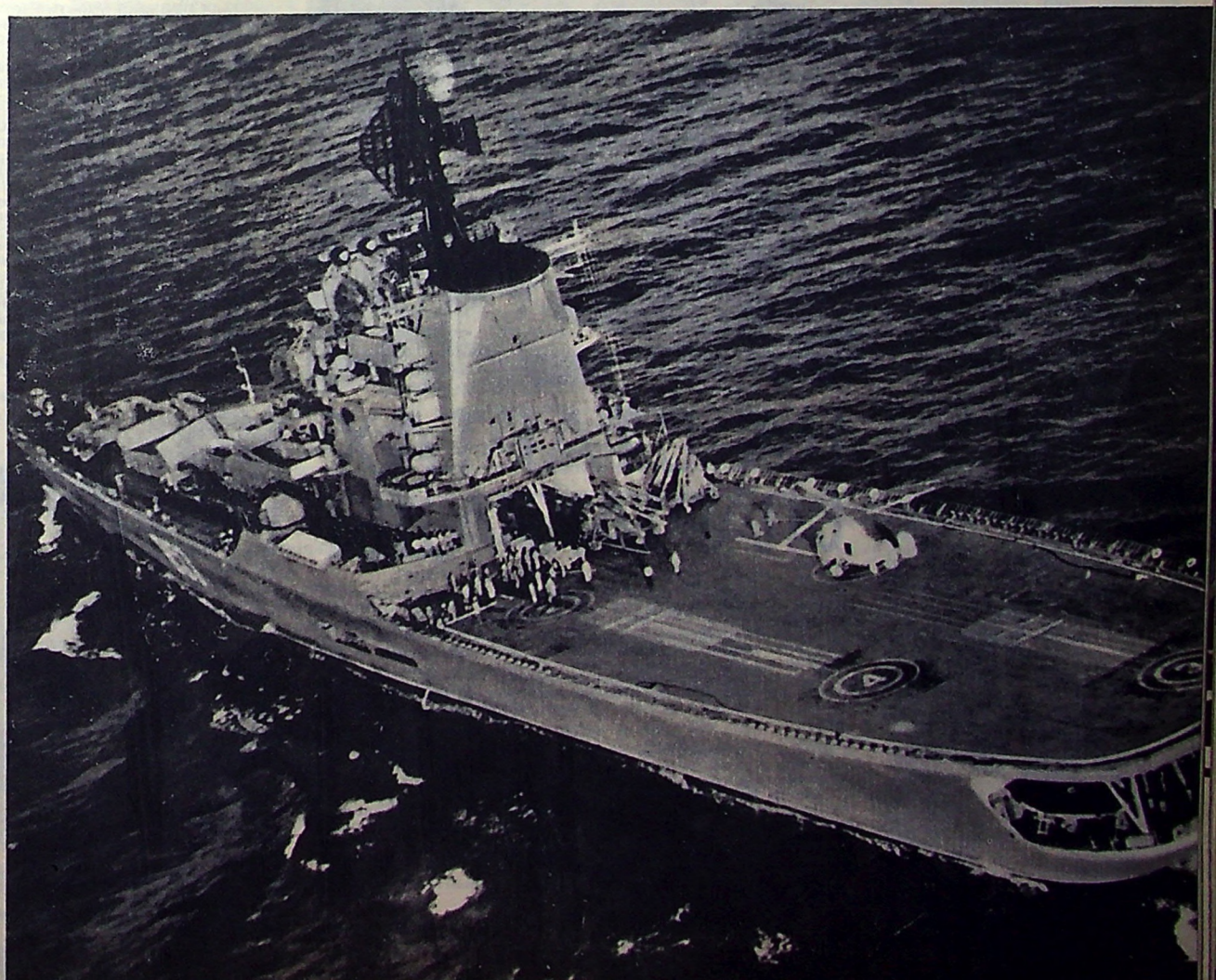
нир эскадрильи
кенер старший
пециалист 1-го
знаменный Чер-

основных задач
ттерства, совер-
стартует само-
ничтожение под-
(справа внизу).
ходимым для то-
гта.

троении летчи-
олго ли? Очень
орем.

инчука и ТАСС







Тульская областная организация ДОСААФ заняла первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании республиканских, краевых и областных организаций ДОСААФ в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и ВЦСПС высоко оценили труд оборонной организации, наградив ее Ленинской юбилейной почетной грамотой.

Сотни молодых рабочих предприятий с увлечением занимаются в различных клубах ДОСААФ. Каждый из них стремится принять участие в финальных стартах Спартакиады по военно-техническим видам спорта.

На снимке: занятия в авроклубе. Командир самолетного звена Станислав Озерецковский (слева) отправляет в полет спортсменов-летчиков Владимира Якоплева и Анатолия Кольцова.

Фото П. Маслова (ТАСС)



Ереван. Остро и напряженно проходила спортивная борьба за звание чемпионов юбилейной Спартакиады среди парашютистов Армянской ССР. В состязаниях приняли участие и спортсмены Москвы, находившиеся там на тренировках. Абсолютными чемпионами республики стали инструктор Ереванского авиаспортклуба ДОСААФ кандидат в мастера спорта Альберт Агароняи и москвичка, инженер мастер спорта Людмила Свиридова. Спортсмены показали высокие результаты — пятеро выполнили нормативы мастера спорта. Это В. Гурцев и Ю. Кудряшов (Москва), А. Агаронян, С. Вабаян и К. Арутюнян (Ереван). В программу соревнований было включено наземное упражнение: спортсмены совершали бег, стреляли из малокалиберной винтовки, бросали гранату, подтягивались на турнике. На снимке: парашютистка Карапетян на линии гранатометания.

Фото А. Викмурзина.



Врянск. 20 лет работает здесь авиамодельная лаборатория ДОСААФ. Почти все моделисты в ней — спортсмены-разрядники, двое — кандидаты в мастера спорта. Инструкторы, опытные спортсмены помогают авиамоделистам, живущим в районах области. Строители малой авиации — участники зональных соревнований.

На снимке (слева направо): за изготовлением моделей перворазрядник механик Родион Матюшкин и кандидат в мастера спорта слесарь-лекальщик Вячеслав Колошкин.

Фото И. Рабиновича (ТАСС)

НА СТАРТАХ СПАРТАКИАДЫ



Новосибирск. Большой популярностью среди школьников Академгородка пользуется клуб юных техников. Лабораториями его руководят сотрудники институтов Сибирского отделения Академии наук СССР. В 45 кружках клуба занимается 500 ребят Академгородка и 200 заочников из различных мест Сибири.

На снимке: девятиклассник Сергей Сырцев в лаборатории авиамоделирования готовит модель планера.

Фото В. Лещинского (ТАСС)

◄ ►

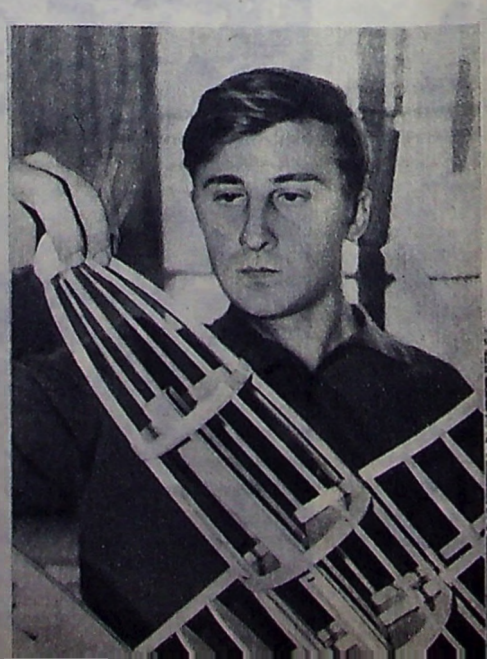
Пе-2... Эта крылатая машина хорошо послужила Советской Армии в боях против немецко-фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны.

Гравер Калининского комбината «Искож», комсомолец перворазрядник В. Соколов решил построить летающую кордовую модель Пе-2. Для этого требуются большие навыки, опыт. Инженер-авиамоделист Калининского авиаспортклуба В. Пилипюк консультирует Валерия, помогает ему ценными советами.

С моделью По-2 Соколов готовится выйти на старты юбилейной Спартакиады.

На снимке: Валерий Соколов.

Фото С. Игнатьева



МАТЧ городов

МОСКВИЧИ — ПОБЕДИТЕЛИ СПОРТИВНОЙ ВСТРЕЧИ

Стремителен шаг Всесоюзной спартакиады. С каждым днем множится число ее соревнований, девиз которых массовость и мастерство. Проходят одни встречи, начинаются другие. Сейчас же главная забота спортсменов — во всеоружии встретить финальные старты, по-боевому выступить, внести новые поправки в рекордные таблицы, подняться еще выше по ступенькам мастерства.

У авиамоделистов хорошей пристрелкой к финалам явился матч городов, привлекший команды Москвы, Харькова, Еревана, ряда городов столичной области. На кордодроме в Тушине они вели двухдневный спор за почетные титулы победителей. Среди участников — ветераны и еще не обстрелянные спортсмены, кандидаты в сборные страны и призеры всесоюзных первенств. Команды Москвы, Харькова в основном состояли из мастеров спорта; спортивную честь Еревана защищали чемпионы республики. И это, естественно, вызывало повышенный интерес к встрече, обостряло борьбу.

Позади остались долгие месяцы конструкторской и тренировочной работы. Многие состязания Спартакиады отмечены хорошими результатами и высокой спортивной активностью.

В подмосковном городе Жуковском звания мастеров спорта завоевали техник В. Тормашев, инженер А. Кульман, кандидатом в мастера стал десятиклассник В. Нажимов, 25 строителей малой авиации выполнили нормы первого разряда. Городская авиамодельная секция почти удвоилась. Ее возглавляет мастер цеха заслуженный тренер РСФСР А. Раков, удостоенный Почетного знака ДОСААФ СССР.

Костяк команды харьковчан, которую по праву можно назвать комсомольской, составили спортсмены авиационного завода (председатель комитета ДОСААФ В. Сова). Это — А. Прыхно, Ю. Антонов, П. Печенежский и В. Рабинович. Накануне матча городов они отличились на соревнованиях кордовиков. Им были присуждены звания чемпионов Харькова. В числе заводских ребят и наставник сборной команды В. Мозырский, мастер спорта, неоднократный призер всесоюзных соревнований.

Харьковчане, так же как москвичи и армянские спортсмены, выходят не только на авиамодельные старты юбилейной Спартакиады. В мае и июне они сдавали военно-спортивный экзамен, являющийся главным рубежом Всесоюзного смотра спортивной и оборонно-массовой работы первичных комсомольских организаций. Вот его главные нормативы: бег, прыжки, плавание, метание гранаты в цель, толкание ядра, стрельба из винтовки, легкоатлетический кросс, управление мотоциклом... Как видите, требования разносторонние. Задача смотра состоит не только в том, чтобы юноша или девушка выполнили все нормативы военно-спортивного экзамена, но и осознали необходимость всесторонней физической подготовки, прочно овладели хотя бы одной военной специальностью.

Молодежь призвана соревноваться в силе, ловкости, сноровке, демонстрировать свою готовность к защите Родины, моральную и физическую закалку. Неслучайно поэтому и матч городов, проводившийся по программе Спартакиады, начался поединками воздушных бойцов. С каждым годом все большей популярностью пользуется спортивный класс моделей воздушного боя. В интереснейших состязаниях стремятся участвовать все спортсмены — от школьников до ветеранов.

...Острые поединки следуют один за другим. Уверенно выступают москвичи, представшие перед соперниками и зрителями мобильными, энергичными и хорошо натренированными бойцами. И это сразу стало заметно. После первых же спокойных минут боя все рельефнее начало вырисовываться преимущество более находчивого экипажа москвичей — макетчика машиностроительного завода В. Киселева и инженера. С. Жидкова. Умелыми действиями они не раз ставили соперников в затруднительное положение. Модель победителей являла собой летающее крыло, что ее отличало от остальных конструкций, демонстрировавшихся на состязаниях.

— Мы отказались от общепринятой схемы, — говорит тренер москвичей мастер спорта А. Назаров. — Летающее крыло очень маневренно, у спортсмена больше возможностей для атак своей моделью.

Москвичи, пробившись в лидеры по воздушному бою, стали смелее действовать и по другим спортивным классам — гоночным, пилотажным и скоростным моделям. По всем этим классам они прочно заняли первые места в турнирных таблицах. Это скоростник почетный мастер спорта С. Жидков, гонщики мастер спорта Н. Маслов и почетный мастер спорта Е. Петров, отличившийся также и на пилотажном старте.

Удачно выступили призеры матча городов — команды Харькова и Еревана. Особенно радует успех армянских спортсменов, сумевших опередить боевой коллектив — команду столичной области. За запусками моделей пристально наблюдали тренеры, не упускавшие из вида способных строителей малой авиации, которые могут пополнить ряды наших мастеров, сборные команды страны.

На этот раз таблицу замыкает коллектив Московской области. Неудачу можно объяснить рядом причин. Однако основная — острота борьбы: никто не оказался застрахованным от поражений, причем младшие смело вступали в бой со своими старшими соперниками. Трудно припомнить такой случай, чтобы спортсмены столичной области находились в самом конце турнирной таблицы. Но именно такая ситуация создалась на турнире. Сейчас, конечно, еще рано делать какие-либо серьезные выводы о причинах неудачного старта опытной команды, но во всяком случае сам коллектив должен разобраться, в чем тут дело.

Матч городов для ведущих сборных команд явился хорошей репетицией перед финалами Спартакиады. Возросшая спортивная выучка налицо. Но следует повременить с восторженными оценками. В ходе спортивной борьбы некоторые участники срывались, «мазали». Навыки еще не стали прочными, не всем хватает пока и выдержки.

И этого нельзя не учитывать, готовясь к заключительным боям юбилейной Спартакиады.

М. СЕМЕНОВ

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
(первые три места)

Командный зачет (за первое место присуждалось 1 очко, за второе — 2 и т. д.). 1. Москва (тренер А. Назаров) — 4 очка; 2. Харьков (тренер В. Мозырский) — 8; 3. Ереван (тренер А. Степанян) — 12 очков.

Личный зачет. Модели воздушного боя (очки). 1. Киселев — Жидков (Москва) — 393; 2. Кравченко — Прыхно (Харьков) — 224; 3. Вартанян — Казарян (Ереван) — 107. Скоростные модели (км/час). 1. Жидков (Москва) — 0 203 210; 2. Молчанов (Харьков) — 0 0 208; 3. Роджерс (Москва) — 198 202 205. Пилотажные модели (очки, в зачет — сумма двух лучших результатов). 1. Петров (Москва) — 911 1051 986; 2. Рабинович (Харьков) — 776 858 928; 3. Варсегян (Ереван) — 727 808 850. Гоночные модели (минуты и секунды). 1. Петров — Маслов (Москва) — 4'45" 0, в финале — 9'43"; 2. Антонов — Печенежский (Харьков) — 4'53" 0, 11'37"; 3. Прыхно — Кравченко (Харьков) — 5'25" 0, 11'42".

(Фотоочерк о матче городов см. на 3-й странице обложки).

Успех молодых

Перед финальными стартами Спартакиады померяться силами решили команды Украины, Белоруссии, Латвии, Литвы и Эстонии. Отличительная черта встречи — наступление спортивной молодежи. На скоростном старте опередил более опытных соперников восьмиклассник Н. Сухов (Украина) — 214 километров в час. По воздушному бою первые В. Лукашев — Р. Шайков из Белоруссии.

В командном зачете первенство завоевали спортсмены Украины.

(Наш корр.)

Минск



Дважды Герой Социалистического Труда Павел Осипович Сухой.

СКОРОСТЬ, МОЩНОСТЬ, ВЫСОТА

К 75-летию П. О. СУХОГО

◆

Есть люди, которым случай помогает еще в юношеские годы найти призвание, выбрать профессию, ставшую любимой, позволяющую раскрыть и развить природные способности. К таким людям относится Павел Осипович Сухой — ныне один из виднейших наших авиаконструкторов, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии.

...Группа учеников Гомельской гимназии после занятий возвращалась домой. День был тихий, солнечный. И в этой тишине гимназисты услышали негромкий и совершенно незнакомый металлический рокот. «Мы остановились, — вспоминает Павел Осипович, — рокот доносился с неба. Мы тогда уже знали о существовании самолетов и потому сразу решили, что в воздухе не что иное, как самолет. А вот и он показался из-за крыши городской управы.

Самолет летел низко, и мы хорошо различали его очертания. Как непохож был тот далекий прародитель на наш современный реактивный бомбардировщик или истребитель! Летчик сидел под верхним крылом в окружении бесчисленных реек и тросов. Хвостовое оперение было так велико, что мы с трудом определили, где нос, а где хвост самолета... Мы стояли как зачарованные. Если бы Илья-пророк, о котором нам твердили тогда ежедневно, показался в небе на своей колеснице, он бы меньше нас изумил, чем этот самолет. Вот он пролетел над городом и скрылся за темно-синей полосой леса, а мы все стояли и смотрели в его сторону. В ушах еще слышался прерывистый рокот двигателя.

С тех пор самолет прочно вошел в мое сознание, я часто думал о людях, которые на них летают и которые их строят».

Получив в 1914 году аттестат зрелости, Павел Сухой, как это было давно решено на «семейном совете», в этот же год поступил на физико-математический факультет Московского университета. Но и здесь он не переставал думать о самолетах, внимательно читал все материалы об авиации, все чаще появлявшиеся в те годы в газетах и журналах. Узнав о лекциях профессора Н. Е. Жуковского и обширной научно-экспериментальной работе в области авиации, ведущейся под его руководством в Московском высшем техническом училище, Сухой при первой же возможности перешел туда.

Старательного, способного студента сразу заметили. Больше того, гидродинамики и теплотехники прочили ему большое будущее, если он посвятит свои силы котлостроению. Но ум и сердце Сухой уже в те годы отдал авиации, с ее многочисленными нерешенными научными и техническими проблемами. После занятий, вечерами, студент увлеченно работает чертежником в аэродинамической лаборатории. Это, помимо материальной поддержки, помогает ему быстрее приобрести так необходимые инженеру практические навыки.

Великая Октябрьская социалистическая революция открыла перед сыном провинциального учителя все возможности для занятия любимым делом. В результате большого внимания, которое Коммунистическая партия и Советское правительство уделяли развитию авиации, подготовке ее научных, летных и технических кадров, было принято решение и о создании в Москве Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). Получив диплом об окончании Московского высшего технического училища, Павел Сухой поступил в ЦАГИ. Несколько лет работал рядовым инженером-конструктором, а затем возглавил конструкторскую бригаду.

Работа в институте, возглавляемом основоположником современной авиационной науки Н. Е. Жуковским, которого В. И. Ленин назвал «отцом русской авиации», под непосредственным руководством начальника самолетного отдела, выдающегося инженера-ученого А. Н. Туполева, многое дала молодому конструктору. Вся обстановка в этом отделе ЦАГИ помогала П. О. Сухому постоянно обогащать теоретические и практические знания, приучала к смелым решениям технических задач, настойчивости в преодолении трудностей. В то же время она способствовала развитию его таланта, проявлению личного творчества. При разработке проектов самолетов он мог проверить и осуществить некоторые свои идеи.

Осенью 1925 года ЦАГИ получил задание создать для вооруженных сил новый истребитель. Выполнение этого задания было возложено на бригаду, которую возглавил П. О. Сухой. Общее руководство, как всегда осуществлял А. Н. Туполев. Он направлял молодых конструкторов, предупреждал их от ошибок, помогал преодолевать трудности. Бригада отлично справилась с работой. В июле 1927 года самолет был готов. Он успешно прошел испытания и его приняли для серийного производства. Летчики М. Громов, А. Анисимов, И. Козлов, А. Юмашев, проводившие испытания, единодушно признали истребитель одним из лучших в мире. Он был назван И-4 (АНТ-5).

В этой первой самостоятельной работе уже проявились характерные черты творчества Сухого — смелость мысли и оригинальность конструкторских решений. Вместо господствовавшей тогда бипланной схемы, он применил полуторапланную с отказом от многочисленных стоек и расчалок, что уменьшало лобовое сопротивление самолета. И-4 развивал скорость более 250 км/час, а его потолок превышал 7,5 км. Для того времени это были отличные показатели.

Не менее ярко техническая смелость П. О. Сухого, его творческий подход к решению инженерных задач сказались при разработке проекта первого в нашей стране цельнометаллического истребителя с гладкой обшивкой и убираемым в полете шасси.

Впервые в нашей стране конструкторская бригада П. О. Сухого спроектировала кабину летчика закрытой, предусмотрела тормоза на колесах. Скорость самолета была доведена до 450 км/час, а потолок почти до 9,5 км.

Помимо двух пулеметов истребитель И-14 (АНТ-31 (бис) был вооружен двумя пушками АПК-11.

Успехи нашего народа в осуществлении ленинской политики индустриализации страны, создание современной промышленности, производящей специальные металлы и материалы для самолето- и моторостроения, различные приборы и устройства для оборудования самолетов всех типов раскрыли перед авиаконструкторами новые возможности. И они эти возможности эффективно использовали. В годы пятилеток было создано много отличных по своим летно-техническим данным серийных, опытных и экспериментальных машин. В проектировании некоторых из них участвовал и П. О. Сухой. Это еще больше расширило его технический кругозор, обогатило конструкторский опыт.

Многообразие и широта творческих планов отдела самолетостроения, возглавляемого А. Н. Туполевым, дала возможность П. О. Сухому принимать активное участие в создании не только истребителей, но и самолетов-бомбардировщиков, разведчиков, в том числе таких, как, например, знаменитый АНТ-25, на котором в сентябре 1934 года экипаж в составе М. Громова, А. Филина и И. Спирина установил абсолютный мировой рекорд дальности беспосадочного полета по замкнутому маршруту (12411 км), а в июне 1937 г. экипаж В. Чкалова впервые в мире осуществил беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс. Самолет АНТ-25 закономерно получил и второе наименование РД — рекорд дальности.

В сентябре 1938 года на весь мир прогремели имена отважных советских летчиц В. Гризодубовой, П. Осипенко, и М. Расковой. Они совершили беспосадочный перелет по маршруту Москва — Дальний Восток. За 26 часов 29 минут было пройдено 5908 километров — новый мировой рекорд дальности для женщин! Этот перелет был совершен на самолете «Родина», созданном в 1935 году в конструкторском бюро А. Н. Туполева группой, возглавляемой П. О. Сухим. Президиум Верховного Совета СССР наградил тогда главного конструктора самолета орденом Трудового Красного Знамени. Военный вариант этого самолета, получивший название ДБ-2, с бомбовой нагрузкой в одну тонну мог пролететь без посадки до 5 тыс. км. Работа над самолетами АНТ-25, а затем ДБ-2 обогатили конструкторский опыт Сухого. Ряд решений и идей, заложенных в этих самолетах, были им развиты и использованы при создании новых крылатых машин.

Высокое чувство ответственности за укрепление обороноспособности Родины заставляет П. О. Сухого и работавших вместе с ним конструкторов пытливо искать все новые и новые пути для повышения боевых качеств создаваемых самолетов. В 1936, когда над миром уже сгущались тучи большой войны, бригада, возглавляемая Павлом Осиповичем, получила задание спроектировать самолет, который можно было бы использовать для выполнения различных боевых заданий. В августе 1937 года М. Громов уже совершил первый полет на новом многоцелевом самолете АНТ-51.

Испытания в основном подтвердили расчеты конструкторов и в то же время показали, что летно-тактические качества машины можно повысить. Павел Осипович и его товарищи по работе создают несколько модификаций этого самолета. Одна из них — Су-2 (ББ-1) принимается в серийное производство. Самолет обладал достаточно высокими для своего времени летно-техническими качествами. Его максимальная скорость — 486 км/час, потолок — 8900 м. На внутренней и наружной подвеске он нес 900 кг бомбовой нагрузки. Самолет имел 6 пулеметов ШКАС и 10 реактивных снарядов. В качестве ближнего бомбардировщика Су-2 (ББ-1) использовался в первые годы Великой Отечественной войны. Летчики, выполнявшие на нем боевые задания, до сих пор с большой теплотой вспоминают об этом небольшом, но достаточно мощном самолете-бомбардировщике.

Незадолго до начала Великой Отечественной войны коллектив, возглавляемый П. О. Сухим, разработал одноместный штурмовик. Испытания показали, что машина обладает очень высокими летно-тактическими данными. За создание этого самолета, названного Су-6, Павел Осипович был удостоен Государственной премии 1-й степени. К сожалению, трудности, с которыми встретилась наша авиапромышленность в первый период войны, не позволили одновременно с уже строившимися штурмовиками Ил-2 наладить серийное производство и этого самолета.

В годы войны П. О. Сухой и сотрудники конструкторского бюро напряженно работали над созданием новых боевых самолетов. Один из них — истребитель-перехватчик Су-5 (И-107). Его особенность состояла в том, что кроме основного поршневого двигателя с четырехлопастным винтом в хвостовой части фюзеляжа был установлен воздушно-реактивный компрессорный двигатель (ВРДК). Его запуск в нужный момент боя позволял летчику сразу намного увеличить скорость полета. На испытаниях в апреле 1945 года при одновременной работе обоих двигателей была достигнута скорость 815 км/час, высота 12000 м. Такой скорости в то время не развивал ни один серийный истребитель.

Новаторство, умение пойти порой на технический риск, вот что, на мой взгляд, является характерной чертой конструкторского творчества П. О. Сухого и его конструкторского коллектива. Они базируются на глубоком знании авиационной науки, ее законов, понимании путей развития авиации, настойчивости в достижении поставленной цели. А эта цель — дать нашим летчикам самолет, превосходящий по своим качествам аналогичные машины зарубежных стран, внести в укрепление могущества Родины возможно больший вклад.

В послевоенные годы коллектив, возглавляемый П. О. Сухим, успешно работает над созданием реактивных самолетов, обладающих высокой скоростью и боеспособностью. В 1946 году был передан на испытания одноместный фронтовой истребитель-бомбардировщик. В самой схеме и в конструкции этой машины было много нового, перспективного. Два турбореактивных двигателя устанавливались не в фюзеляже, как обычно, а под крылом. Само крыло имело оригинальные аэродинамические раздвижные тормоза. Для сокращения пробега после посадки конструкторы впервые в нашей стране предусмотрели использование тормозного парашюта, а для ускорения взлета — пороховые ускорители. На испытаниях самолет показал скорость 900 км/час. Его потолок превышал 12,5 км, а продолжительность полета — полтора часа. Помимо пушечного вооружения самолет мог брать две бомбы. Совершенствуя дальше эту машину, П. О. Сухой добился повышения скорости истребителя до 940 км/час.

Почти одновременно с реактивным истребителем был создан оригинальный по своей схеме четырехместный разведчик-корректировщик. Оборудование этого самолета обеспечивало выполнение аэрофотосъемки как днем, так и ночью. Для обороны от воздушного противника самолет имел 4 пушки. На испытаниях в 1947 году этот самолет с поршневыми двигателями развил скорость 550 км/час и поднимался на высоту 11 км.

Продолжая борьбу за повышение скорости и потолка самолетов, П. О. Сухой ищет новые пути решения технических задач. Неудачи, вполне естественные в такой работе, не обескураживают конструктора. Вместе с работниками конструкторского бюро он вскрывает их корни и находит новые решения. Настойчивость, как правило, приносит успех. Максимальную скорость полета перехватчика Су-15 удается довести почти до скорости звука.

Дальнейшие творческие поиски привели к созданию самолетов, для которых скорость звука была уже пройденным этапом. О смелости и оригинальности конструкторских решений Павла Осиповича свидетельствует созданный им истребитель с воздушно-реактивным двигателем и герметичной кабиной летчика, которая в случае необходимости отделяется от самолета и опускается на парашюте. Такую систему он применил первым в нашей стране.

На самолетах, созданных под руководством П. О. Сухого, установлено несколько мировых рекордов высоты и скорости полета.

В свои 75 лет Генеральный авиационный конструктор Дважды Герой Социалистического Труда Павел Осипович Сухой полон творческих сил. Помимо напряженной работы в конструкторском бюро он ведет и большую общественную работу, являясь депутатом Верховного Совета СССР.

Чувствуя направляющую руку Коммунистической партии, ее постоянную вдохновляющую поддержку, Павел Осипович Сухой вместе с другими советскими конструкторами успешно решает поставленные перед ним задачи.

Инженер-подполковник
Г. КАЛИШЕВ

ОБРАЩАЙТЕСЬ К ВРАЧАМ

(Обзор писем читателей)

Передо мной письма читателей журнала «Крылья Родины», на которые редакция попросила ответить. Их авторы — подростки и юноши, мечтающие стать летчиками, — испытывают тревогу, как бы при поступлении в авиационные училища их не забраковала медицинская комиссия. И хотя вопросы, содержащиеся в письмах, самые различные, их можно разделить на две основные группы.

Первая — вопросы общего характера: каковы требования к состоянию здоровья поступающих в училища, к его отдельным слагаемым — физическому развитию, зрению, слуху и т. д. Ответить на такие вопросы нетрудно: состояние здоровья будущего летчика должно быть безупречным во всех отношениях. Это диктуется особенностями летной службы. А если учесть, что с развитием и совершенствованием авиации непрерывно усложняется техническое оборудование самолетов, растут скорость и высота полета, увеличиваются перегрузки, испытываемые летчиком, то станет ясно, почему требования к его физическому состоянию также возрастают. Подробно о медицинских требованиях к поступающим в летные училища можно узнать в военкомате по месту жительства.

Современным самолетом способен управлять только полностью здоровый человек, с твердой волей, обладающий быстрой ответной реакцией на сигналы всех анализаторов организма (зрение, слух, осязание и т. п.). Поэтому не каждый юноша, желающий избрать профессию летчика, способен им стать. Есть такие отклонения и недостатки в состоянии здоровья, преодолеть которые — зачастую за пределами человеческих возможностей.

Вот, например, письмо двух учеников 10-го класса: «Еще с детских лет не представляем себя без самолета. И вот, когда наша мечта, казалось, близка к осуществлению, у нас оказалось пониженное зрение...». Ребята спрашивают: нельзя ли при поступлении в авиационное училище летчиков вооружиться очками или контактными линзами? И таких писем немало.

Ответ может быть только отрицательным. Никакие очки и контактные линзы не могут заменить летчику стопроцентную остроту зрения. Тут уже ничего не поделаешь. То же можно сказать о снижении остроты слуха, стойких расстройствах вестибулярно-вегетативной чувствительности, последствиях гнойных или хронических заболеваний уха, горла и носа. Все это, как правило, вызывает непригодность к летной службе.

К той же группе относятся часто встречающиеся в письмах вопросы о том, как подготовить свой организм к поступлению в авиационное училище. Ответы на них даются на страницах журнала. Вот уже два года в «Крыльях Родины» регулярно печатаются статьи под рубрикой «Если хочешь стать летчиком». Этой же теме посвящены материалы «Чтобы не забраковала медкомиссия», «Тренируй вестибулярный аппарат» и другие.

Вторая группа писем содержит вопросы, затрагивающие конкретные недостатки в физическом развитии и состоянии здоровья их авторов. Ответить на них значительно труднее, а подчас и вообще невозможно. Ведь для того, чтобы придти к определенному заключению и дать квалифицированный совет, нужно располагать всесторонними данными. А разве можно их получить заочно, не обследуя больного, не имея всех необходимых показателей?

Пишет 18-летний юноша: «Я мечтал стать военным летчиком. Закончил десятилетку и подал заявление в летное училище. Но из-за кисты в левой придаточной пазухе носа меня не приняли. Что делать?» Понятны переживания автора, его стремление найти возможность преодолеть препятствие, возникшее на пути в небо. Что ему ответить? Кисту придаточной пазухи можно удалить хирургическим путем. Но каковы будут послеоперационные результаты, предвидеть трудно. Вероятнее всего и после операции решение о допуске к летному обучению окажется отрицательным. Заключение о целесообразности хирургического вмешательства может сделать только врач-специалист на месте.

Или другое письмо. «Я настойчиво хочу быть летчиком.., но у меня одна беда — не очень хорошее телосложение. Нет больших мускулов. Скорость реакции у меня отличная, вестибулярный аппарат, общая выносливость хорошие... Во мне какая-то «скрытая сила». Может ли мое телосложение стать причиной отказа в приеме в училище?» И в данном случае очень трудно дать однозначный исчерпывающий ответ, так как общее физическое развитие человека зависит от многих факторов, а его недостатки вызываются различными причинами.

Недостаточное мышечное развитие может явиться результатом какого-либо органического заболевания нервной системы или нарушения общего питания. С другой стороны, слабое физическое развитие (так называемый инфантилизм) может быть выражением характерного для данного человека сложения без всяких органических заболеваний. Нередко юноши такого сложения обладают значительной выносливостью и вполне пригодны к летному обучению.

И на сей раз решить вопрос могут только врачи на месте. При оценке физического развития юноши они учтут и объективные данные обследования, и условия его развития в детстве, и перенесенные им заболевания и т. д.

Поэтому советую всем авторам писем второй группы, всем юным читателям журнала: если вас тревожит какой-либо недостаток физического развития или состояния здоровья, — обращайтесь к врачам, к лечащим врачам своей поликлиники или специалистам медицинской комиссии военкомата. Там вы получите обоснованный, точный и полный ответ. Если недостаток окажется преодолимым, то врачи посоветуют, что следует делать, чтобы к моменту вашего поступления в авиационное училище у медицинской комиссии не было оснований выносить отрицательное заключение.

И. ПИЩУГИН,
заслуженный врач РСФСР

КИНО

СТАРТ ЗА СТАРТОМ

Космическая кинолетопись продолжается, об этом говорит само название нового фильма «Старт за стартом». В основу его положен рассказ о групповом полете космических кораблей «Союз-6», «Союз-7», «Союз-8». Но весь этот интересный увлекательный рассказ служит раскрытию более широкой темы. Он дается не сам по себе, а как один из этапов на пути к решению магистральной задачи советской космической программы — созданию орбитальных станций.

Перед зрителем проходит немало уже ранее виденных кадров. Воспроизводятся отдельные эпизоды, относящиеся первому групповому полету, выполненному Андрияном Николаевым и Павлом Поповичем. На экране возникает казавшаяся до того фантастической картина первого в мире выхода в открытый космос Алексея Леонова. Кинолента доносит затем не так давно пережитые советскими людьми волнующие моменты. За стыковкой кораблей «Союз-4» и «Союз-5» следует показ того, как был осуществлен переход из корабля в корабль Евгения Хрунова и Алексея Елисеева.

Все эти эксперименты имели важное значение для разработки вопросов, связанных со строительством орбитальных станций. Весьма важным вкладом в решение этой трудной проблемы явились полеты группы советских космонавтов.

Земные кинооператоры вместе с самими героями заатмосферных рейсов, доставившими из космоса ценнейшие кадры, дали творческому коллективу Центрнаучфильма богатейший материал. Сценаристу Е. Рябчикову, режиссеру Н. Макарову удалось всесторонне показать подготовку и проведение группового полета.

Космонавты Г. Шонин, В. Кубасов, А. Филипченко, В. Горбатко, В. Волков, В. Шаталов, А. Елисеев предстают с экрана на разнообразных тренировках, занятиях, экзаменах, в заводских цехах, где создается космическая техника. Запоминается величественное зрелище каждого старта могучих ракет. Незабываема панорама Космоса, откуда по-особому видятся звезды, далекий-далекий земной шар.

В поле зрения возникают наши маневрирующие корабли. Это создает наглядное представление о том, насколько сложно добиться их встречи в условленное время в определенной точке. Интересно увидеть сварочные работы в космосе, различные научные наблюдения, медико-биологические опыты.

Новый научно-популярный фильм о групповом полете советских кораблей имеет не только познавательное значение. Он по-настоящему патриотичен, вызывает чувство гордости за нашу первоклассную технику, за героических советских людей, все глубже познающих вековые тайны космоса.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

В помощь участнику Спартакиады

Перемена погоды — перемена тактики

Даже опытные планеристы, не говоря уже о молодых, нередко совершают преждевременные посадки только потому, что несвоевременно обнаруживают перемену погоды, не умеют «приноровиться» к ней.

Ныне даже новичку известно, что погода в планерном спорте — один из решающих факторов, и знание метеорологии необходимо планеристу, как воздух. В период зимних занятий по теоретическим дисциплинам преподаватели метеорологии особенно налегают на циклоны и антициклоны, теплые и холодные фронты, на кучевую облачность. В ход пускаются рисунки, схемы, плакаты.

И вот здесь, как это ни парадоксально, в сознание неопытного планериста закрадывается, так сказать чисто психологическая ошибка в оценке погоды. Дело в том, что на всех иллюстрациях, плакатах и рисунках, в учебниках метеорологии, для наглядности приводятся, если можно так выразиться, акцентированные образцы. Уж если холодный фронт — так со всеми его ярковыраженными атрибутами — клином холодного воздуха, мощной кучевой облачностью перед «валом», со шквалами и грозами, ливневыми дождями и т. д.

Посмотришь такую картину раз, второй, третий, ответишь на зачетах на четверку или пятерку, и начинает казаться, что и летом в полете еще за сотню километров приближение фронта станет заметно по «характерным признакам».

Спора нет, погода, как известно, штука капризная, и иногда приходит такой фронт, что куда похлеще, чем на картинке. Тогда все ясно и просто: хорошо видя «противника», планерист заранее принимает решение. Подобная перемена метеорологической обстановки ему не страшна.

Но куда чаще бывает наоборот. По-прежнему светит яркое солнце, по-прежнему вроде бы ничего не изменилось в состоянии погоды, а потоки ведут себя странно: еще пятнадцать минут назад под облаком было по пять метров вверх, а теперь под таким же облаком едва висишь «на нулях».

Тут бы пилоту насторожиться, осмотреться кругом и тщательно взвесить метеорологическую обстановку. Но в азарте соревнования или рекордного полета кажется, что это просто «неудачное» облако и под следующим непременно встретятся желанные «пять метров». Рискованный переход — и оказывается, что тут вообще ничего нет, а нисходящие потоки еще больше «свели» и без того малую высоту. Влево, вправо — и ничего больше не останется, как выбирать площадку для посадки.

И только на земле вы начинаете понимать, что недостаточно тонко оценили почти незаметную на глаз перемену погоды. И ваша посадка — не что иное, как результат этого просмотра, ибо в новых метеорологических условиях вы продолжали пользоваться старой тактикой полета: ручку от себя — и вперед.

В этой статье нам хочется обратить внимание молодых парителей на наиболее характерные «подвохи» погоды, чтобы летом, попадая в подобное положение, вы вовремя могли насторожиться и своевременно принять правильное решение и, если надо, переменить тактику полета.

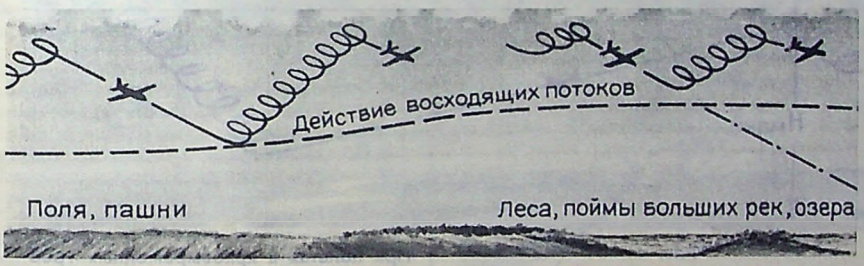


Рис. 1.

Начнем с уже приведенного примера, когда вдруг облака перестают «держать» с прежней силой, или потоки под ними исчезают вовсе. Такие случаи, к сожалению, в полете по маршруту встречаются часто. В чем тут секрет?

Даже тогда, когда полет проходит в тылу холодного фронта, отличающемся однородной массой воздуха, не следует забывать, что так называемые местные условия постоянно будут влиять на формирование кучевой облачности и восходящих потоков. Если вы летите над полями и пашнями и уже «привыкли», что под каждым облаком «держит», скажем, по три метра, то при подходе к низменным поймам больших рек, к районам озер и болот будьте внимательны. Несмотря на то, что кучевка по-прежнему имеет хорошо знакомый вид «облаков хорошей погоды», вследствие недостаточного прогрева подстилающей поверхности, потоки здесь могут оказаться слабее. А главное, их действие, как правило, начинается с большей высоты (рис. 1). Если вы над полями снижались на переходах до 300—400 м и свободно выпаривали, то здесь такое снижение может оказаться роковым и придется заходить на посадку.

Прохождение холодных фронтов, как известно, сопровождается дождями и грозами. Если вы летите над районами, где вчера прошел слабый дождь, то яркое солнце быстро сушит землю, а избыток влажности способствует интенсивному образованию облаков и мощных восходящих потоков под ними. Но если впереди показались мокрые поля с невысохшими лужами, грязь на проселочных дорогах — значит тут сильные ливни глубоко промочили почву. Прогрев земли будет значительно хуже. Следовательно, потоки станут слабее, а та критическая высота, с которой можно выпарить, выше (рис. 2).

На неблагоприятную перемену термической обстановки могут указывать две приметы: — состояние облаков и высота их нижней кромки. Опытные планеристы хорошо отличают облака не только по конфигурации, но и по цвету. Существуют даже выражения «плотное облако», «рыхлое облако». Так вот, плотные кучевые облака с мощными потоками, как правило, имеют четкое серовато-синеватое основание снизу и очень компактную конфигурацию с округлыми «клубящимися» боками (рис. 3). По цвету на солнце они выглядят ярко-белыми с розоватыми оттенками. Под такими облаками, как правило — стабильные восходящие потоки. Находить их легко, они бывают в одном и том же месте, либо с солнечной, либо с тыльной стороны облака, в зависимости от направления ветра.

Рыхлые же облака по конфигурации могут не отличаться от плотных, но цвет их будет сероватым. Такие облака сви-

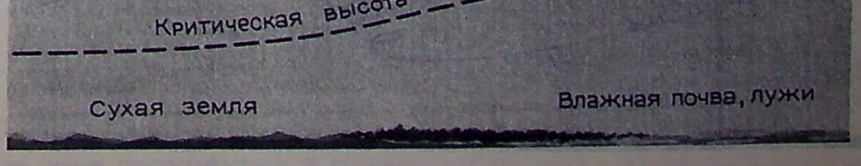


Рис. 2.

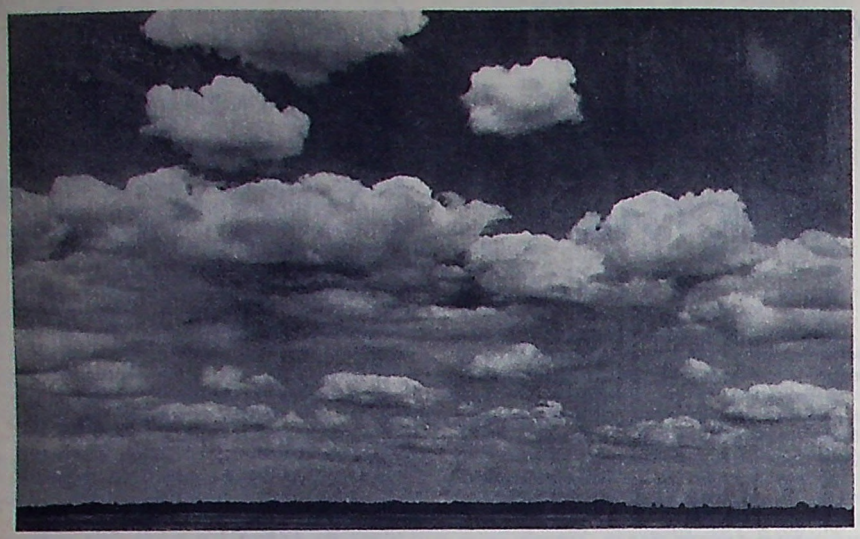


Рис. 3.

детельствуют, что вы приближаетесь к зоне, где после обильных осадков земля еще не успела хорошо прогреться. Если вы раньше делали на оптимальной скорости полета большие переходы и без особого риска снижались до малых высот, то здесь надо быть осторожным.

Об ухудшении парящих условий будет говорить и уменьшение высоты нижней кромки облаков.

В жаркие дни над большими водоемами, которые могут встретиться по маршруту (озера, искусственные моря, водохранилища), как правило, не бывает «кучевки». Их надо обходить стороной, а если позволяет запас высоты, пересекать по кратчайшей прямой между двумя берегами.

После холодных фронтов может случиться так, что температура поверхности земли и воды будет примерно равна, а иногда вода оказывается теплее. Тогда над водоемами возникают кучевые облака и над ними можно пролетать на планере, а не обходить стороной. Однако нельзя забывать о безопасности полета и ни в коем случае снижаться до критических высот, когда возможность выпаривания не гарантируется. Следовательно, тактику смелых переходов надо заменить тактикой более осторожного, но верного продвижения от облака к облаку с минимальными потерями высоты.

Но даже, если полет проходит над однородной местностью и ничто на земле не предвещает «ловушек», все равно надо быть внимательным и трезво оценивать малейшее отклонение каждого из элементов погоды от привычной для данного дня нормы. Например, вы летите в прекрасном синем небе под отличными кучевыми облаками. Все идет хорошо. Но как только цвет неба начнет меняться и становиться белесым — приготовьтесь к неприятному сюрпризу — это предвестник затока теплого воздуха.

При затоке теплого воздуха температурный градиент падает, нередко образуются инверсии, которые постепенно гасят конвективную деятельность в атмосфере. Значит, прежний полет на повышенных скоростях здесь недопустим. С продвижением в район теплого воздуха, парящие условия станут ухудшаться. Следовательно и тактика полета должна изменяться.

Как правило, над таким районом облака становятся реже и меньше по размерам. Эта разница бросается в глаза только тогда, когда район, в котором вы находились прежде, был густо насыщен облачностью. Однако, если полет выполняется при количестве облачности всего в два-три балла, то тут можно и не обратить внимания на перемену термической обстановки.

О затоке теплого воздуха может свидетельствовать и малозаметное, на первый взгляд, изменение конфигурации облаков. Как только они из собранных и резко очерченных начинают приобретать «растрепанный» вид, кудрявиться множеством завитков и рваных краев, — это верная примета зоны более теплого воздуха и начала распада облачности.

На наличие инверсии поверх облаков иногда указывает такой факт. Облака, разрастаясь в высоту, вдруг на какой-то невидимой границе начинают расслаиваться и растекаться по горизонтали, значит облако достигло инверсии. Под такими расплывшимися облаками восходящие потоки слабеют. В этих случаях можно принять два решения. Если район расслоения облаков сравнительно небольшой и процесс этот только начался, постарайтесь как можно быстрее проскочить его и снова выйти в область хорошей погоды.

Если же инверсией охвачена большая область, то чем дальше вы будете углубляться, тем труднее окажутся условия для парения. В этом случае продвигаться по маршруту следует очень осторожно. Возможно, что придется останавливаться для набора высоты в каждом встречном потоке. Знайте, что всегда лучше дотянуть до финиша, пусть с большим временем, нежели сесть, не долетая до аэродрома.

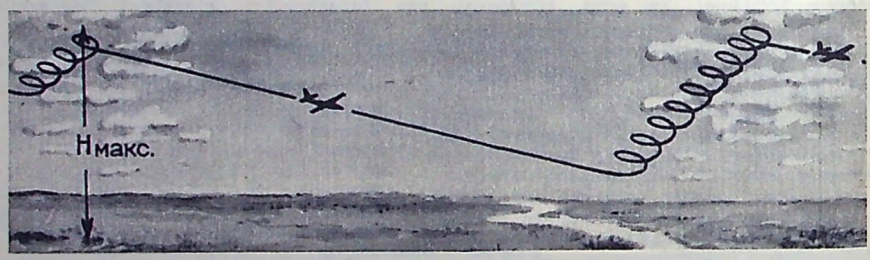


Рис. 4.

При полетах в ярковыраженных гребнях антициклонов нередко встречается и такое интересное явление: все небо, сколько видит глаз, усеяно прекрасными кучевыми облаками, но разделено на две половины широкой безоблачной полосой (рис. 4). Это и есть ось гребня. Обойти ее стороной невозможно, так как она может тянуться на сотни километров. А так как маршрут полета пролегает поперек оси гребня, то остается только один выход — пересечь полосу по кратчайшей линии и достичь облаков по другую сторону гребня. В этом случае, не может быть и разговора о полете на повышенной скорости. Здесь надо менять тактику скоростного полета и переходить на тактику полета в термиках.

Если раньше вы старались использовать наиболее скороподъемную часть восходящего потока, то перед началом полета через гребень надо выбрать высоту до максимально возможной.

Летом при сильных ветрах нередко по небу идут облачные гряды. Иногда они тянутся на несколько десятков километров, образуя как бы сплошную стену восходящих потоков. При полете вдоль

Рис. 5.



гряд можно проходить без потери высоты десятки километров. Путевая скорость при этом значительно возрастает. Идти под грядой следует на 50—100 м ниже кромки облаков, чтобы иметь лучший обзор.

В неблагоприятных в термическом отношении районах, гряды начинают распадаться, а расстояние между ними увеличивается. Чтобы перескочить от одной гряды к другой, как и при «форсировании» гребня, надо соразмерить имеющуюся высоту с качеством планера. Если расстояние большое — необходимо набрать максимально возможную высоту. Но в этом случае помните, что последнее облако гряды, перед разрывом, как правило, имеет потоки слабее, нежели облака внутри гряды. Поэтому набирать высоту под ним не следует, а лучше это делать раньше. Более мощный поток под облаком внутри гряды позволит вам сократить время набора. Проскочив безоблачный район и добравшись до новой гряды, не спешите становиться в спираль под первым же облаком, если поток тут очень слаб. При наличии высоты, перейдите вдоль гряды ко второму-третьему облаку, контролируя подъем по вариометру. Весьма вероятно, что вам встретится более сильный поток, нежели в начале (рис. 5). Если высоты осталось в обрез, то тут хочешь-не хочешь, надо стать в спираль, ибо еще не известно, встретите ли вы поток под вторым облаком. Однако увлекаться набором высоты в слабых потоках не следует. Как только вы набрали ее достаточно, чтобы обезопасить себя от преждевременной посадки, переходите вдоль гряд к более мощным облакам.

В практике встречаются случаи, когда облака исчезают совсем. Так было, например, в 1967 году при рекордном полете московских планеристов Ю. Кузнецова и А. Зайцева, летевших на «Бланиках» из Подмосковья к Азовскому морю. При отличной погоде и сильном ветре за Орлом вдруг кончились облака. Что делать? Пилоты правильно оценили обстановку, «перешли на термик» и продолжали продвижение вперед. Хотя среднепутевая скорость полета значительно снизилась, но терпение спортсменов было вознаграждено. Преодолев обширный безоблачный район, за Курском они снова попали в отличные условия и закончили полет вечером на самом побережье моря, установив новый мировой рекорд дальности.

Этот пример говорит о том, что, выполняя любое задание, никогда не спешите садиться, боритесь за каждую минуту полета, за каждый метр высоты.

Мы здесь специально остановились только на вариантах ухудшения парящих условий, полагая, что при усилении потоков даже начинающий планерист сумеет этим воспользоваться. Практика показывает, что некоторые планеристы не очень спешат менять тактику и, привыкнув в начале полета «осторожничать», продолжают в сильных потоках перестраховываться «на всякий случай».

В короткой статье описать все варианты изменения погоды невозможно. Мы остановились в основном на тех, которые могут встретиться почти в каждом полете по маршруту.

В. ГОНЧАРЕНКО,
мастер спорта

Внимание—земля!

Приземление парашютиста — один из самых ответственных элементов прыжка, требует от спортсмена предельной собранности, грамотных действий, хладнокровия. Во время прыжка, подходя к земле, важно правильно оценить обстановку и выбрать наиболее целесообразный способ приземления, чтобы уменьшить силу удара.

Как известно, сила удара зависит от веса парашютиста, скорости приземления и длины пути торможения (речь идет о пути, который проходит тело от момента, когда ноги спортсмена коснутся земли, до полной потери скорости приземления).

Естественно, чем меньше вес спортсмена, тем меньше и скорость снижения. Но вес не играет решающей роли, главное — уметь правильно сочетать горизонтальную скорость в момент приземления с возможно большей в данных условиях длиной пути торможения.

Как это сделать?

Горизонтальную скорость купола можно уменьшить (при прыжках с парашютом типа Т-4, УТ-2), натягивая клеванты или разворачивая купол против ветра. Выполнив этот прием, спортсмен должен развернуться на лямках лицом по сносу.

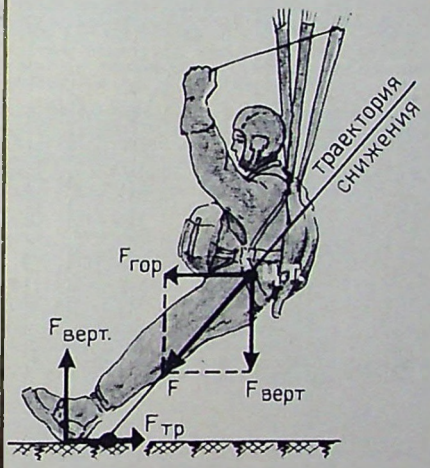


Рис. 1.

Во время разворота купола резко увеличивается вертикальная скорость, что может вызвать иной раз травмы ног. Поэтому выполнять разворот ниже 30 м нельзя. Если же при сильном ветре вы не успели вовремя развернуть купол, то лучше погасить горизонтальную скорость натягивая, клеванты.

Один из способов увеличения пути торможения — приземление парашютиста на сомкнутые, слегка напряженные и вынесенные вперед ноги по траектории снижения с последующим упругим, гибким приседанием. Слегка напряженные мышцы ног, их пружинистое сгибание в голеностопных, коленных и тазобедренных суставах прекрасно амортизируют, уменьшая нагрузку.

Приземление без падения чаще выполняется при незначительном горизонтальном перемещении (прыжки в штилевую погоду; купол развернут против ветра; снижение вертикально).

Начинающие парашютисты нередко приземляются с глубоким приседанием. Это чрезвычайно опасно. В момент столкновения с землей ноги сгибаются без особого сопротивления, таким образом нагрузка падает на другие части тела, менее приспособленные к восприятию удара.

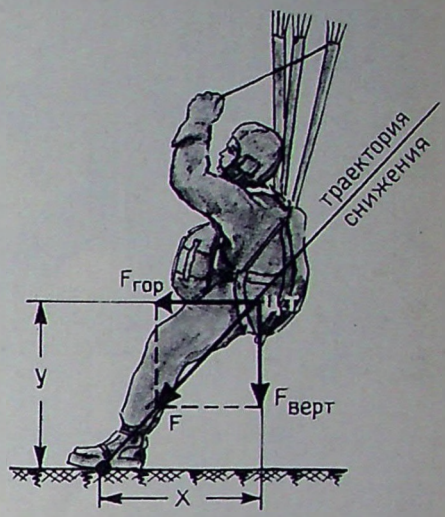


Рис. 2.

Самым безопасным способом приземления надо считать приземление с падением на бок, когда спортсмен, приближаясь к земле, занял положение лицом строго по сносу; его ноги сомкнуты, полунапряжены, вынесены вперед, ступни параллельны к поверхности земли. В момент удара парашютист падает на бок, тем самым снимая часть нагрузки с ног.

Во время прыжков, в сильный ветер, чтобы увеличить длину пути торможения и тем самым уменьшить силу удара, рекомендуется применять способ «скользящего» приземления. Для этого парашютист выносит ноги вперед так, чтобы ступни коснулись земли дальше конца траектории снижения (рис. 1). Здесь Fгор ≈ Fтр. При приземлении необходимо выпрямиться, чтобы не повредить копчик.

Уменьшить удар при приземлении можно, применяя «перекат», получивший в последние годы признание. Этот способ увеличивает длину пути торможения, так как тело парашютиста после

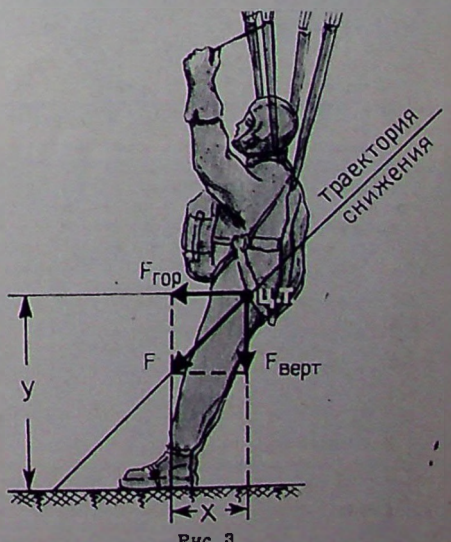


Рис. 3.



Рис. 4.



Рис. 5.

соприкосновения ног с землей продолжает двигаться вперед. Есть несколько видов перекатов. Они могут быть выполнены лишь в том случае, если тело парашютиста заняло определенное положение именно для этого переката.

Если парашютист в момент касания ставит ноги в точку конца траектории снижения, то направление движения центра тяжести тела спортсмена проходит через точку опоры (Мопр ≈ Мвр), не создавая никаких опрокидывающих

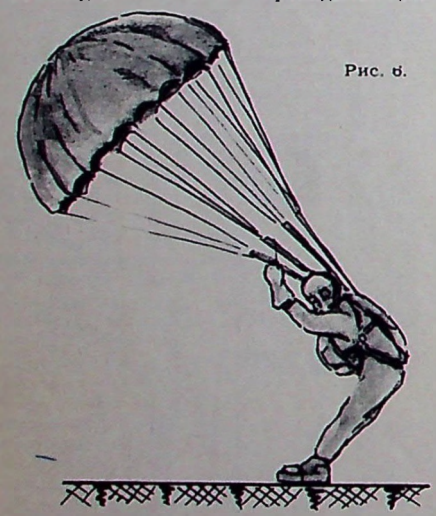


Рис. 6.

моментов, перекат при этом не получится (рис. 2). Здесь Мвр=Fгор · У; Мопр=Fверт · Х; У≈Х.

Необходимое условие для переката — постановка ног ближе конца траектории снижения (рис. 3). Тогда Мвр > Мопр; У > Х.

Выполняя перекат, спортсмен в момент касания земли должен прижать подбородок к груди с наклоном на плечо и, округлив спину, согнуться в пояснице, чтобы следующее касание произошло левой или правой лопаткой. Это — перекат через голову (рис. 4).

Довольно широко применяется перекат через бедро. Для этого ноги ставятся чуть в стороне от горизонтальной проекции траектории снижения, и дальнейшее касание происходит бедром с перекатом на спину (рис. 5).

Во время прыжков на точность приземления парашютисту приходится выполнить быстрый разворот купола на 180° (с режима полного торможения на режим полной скорости). При таком развороте сильно раскачивается купол вместе с парашютистом и увеличивается вертикальная скорость. В этом случае опасно вытягивать ноги вперед (рис. 6), так как при ударе можно травмировать не только ноги, но и позвоночник. Нельзя приземляться и в таком положении, как показано на рис. 7, — это приведет к падению плашмя. Единственный выход: держа ноги вместе, поставить их в сторону от горизонтальной проекции траектории снижения с дальнейшим выполнением переката через бедро.

Во время подхода к цели иногда случается, что спортсмен допускает незначительную ошибку. Ее можно исправить «выбрасывая» ноги по направлению к мишени.

Рассмотрим рис. 8. Здесь изображен центр мишени и круг радиусом 1—1,5 м. Приземляясь в этом кругу, можно всегда достать ногами цель. В зависимости от зоны, в которую попадает конец траектории снижения парашютиста, выполняется тот или другой вид переката.

Зона I — недоход. Сомкнутые ноги выносятся вперед, полунапряжены. Таз приподнят, чтобы обеспечить плавное приземление и судьям сделать замер по точке первого касания ногами земли.

Зона II — переход. В этом случае спортсмен, стремясь добиться лучшего результата, разгибается, вытягивая ноги назад. После касания с землей осуществляется перекат через голову.

Зона III — недоход в стороне. Парашютист одну ногу тянет к мишени, другую, согнутую в коленном суставе, прижимает к вытянутой ноге. В момент касания необходимо развернуться спиной в сторону движения. Затем выполняется перекат через бедро, спину, лопатку.

Зона IV — переход в стороне. Здесь также применяется перекат ступни-бедро-спина-лопатка.

Чтобы свободно владеть несколькими способами приземления, каждый парашютист должен приобрести практические навыки путем длительной наземной тренировки. Большую роль здесь играет общая физическая подготовка, развитие у спортсмена таких качеств, как ловкость, реакция, быстрота, решительность. Выполняя специальные упражнения, систематически занимаясь

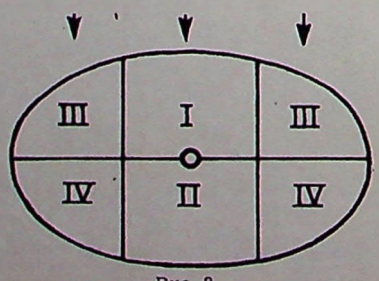


Рис. 8.

на спортивных площадках (легкая атлетика, подвижные спортивные игры, фигурное катание, слалом) вы окрепнете физически, а это поможет вам повысить мастерство.

Изучать выполнение перекатов при приземлении надо с простых движений: длинные кувырки без опоры на руки; падение назад на округленную спину с перекатом на плечо, падение на бок с

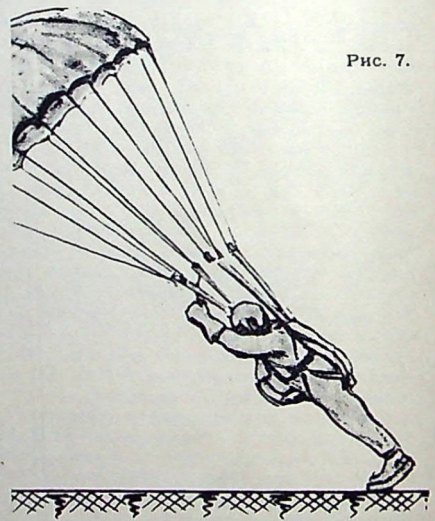


Рис. 7.

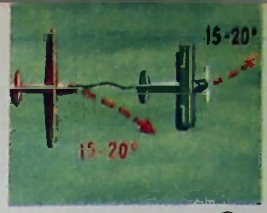
перекатом через бедро. Хорошо усвоив эти элементы, тренировки можно усложнить. Далее совершаются прыжки с трамплина, из кузова автомобиля на мягкий круг с последующим перекатом, затем прыжки с парашютных качелей при небольшом раскачивании.

Перекаты через бедро, как более сложные, следует предварительно изучить по элементам, далее тренироваться на качелях. Важно каждый элемент отшлифовать до автоматизма, чтобы, учитывая воздушную обстановку, применить самый выгодный способ приземления в данной ситуации.

Правила приземления выработаны несколькими поколениями парашютистов и ими пренебрегать нельзя. Спортсмены, обладающие твердыми навыками в применении разных способов встречи с землей, соблюдающие все правила приземления, гарантируют себя от травм и всяких неожиданностей.

Л. ЯЧМЕНЕВ
мастер спорта СССР
международного класса
Ленинград

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ



①



②



③

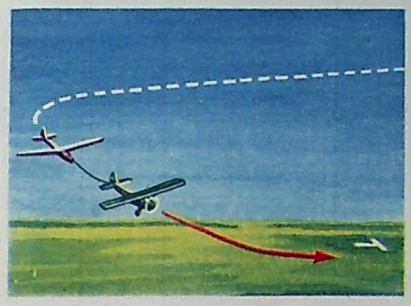


④

В помощь спортсмену-планеристу

◆

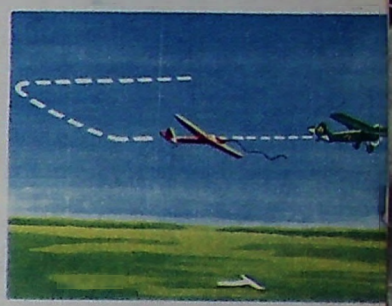
Сейчас самый разгар летной работы. Молодые планеристы впервые вылетают самостоятельно. Спортсмены-разрядники уходят по маршрутам, причем многие из них примут участие в различных соревнованиях. В этом номере журнала помещен плакат «Особые случаи в полете», в котором показывается, как поступать в той или другой сложной обстановке. Планеристы должны всегда помнить, что четкая организация полетов, высокая требовательность и дисциплина, твердые знания наставлений и инструкций помогут избежать предпосылок к летным происшествиям.



⑤



⑥



⑦



⑧



⑨



⑩

1 При отказе двигателя на разбеге летчик-буксировщик обязан отцепить фал и, не пользуясь тормозами, отвернуть влево. Планерист также должен освободиться от фала, открыть интерцепторы и отвернуть вправо на 15—20°. При взлете больших групп на соревнованиях самолет отворотов не выполняет.

2 Если произошла самопроизвольная отцепка планера до высоты 50 м, буксировщик продолжает полет по кругу. Планерист переводит планер в угол планирования и производит посадку прямо перед собой, избегая лобового столкновения с препятствиями.

3 При отцепке фала от самолета-буксировщика планерист обязан сбросить фал и в зависимости от высоты произвести посадку на аэродром или площадку.

4 При заходе аэропоезда в облако планерист обязан отцепиться и выйти из него, не допуская увеличения скорости.

5 При отказе буксировочных замков на планере и на самолете аэропоезд производит посадку без расцепки, с вертикальной скоростью снижения не более 2 м/сек. Посадка аэропоезда выполняется в правом пеленге.

6 В случае отказа двигателя на самолете-буксировщике, летчик обязан немедленно отцепить планер и произвести посадку. Планерист действует согласно рис. 3.

7 При отказе буксировочного замка спортсмен обязан доложить об этом по радио и показать эволюциями планера. Буксировщик должен зайти на второй круг и над посадочными знаками произвести отцепку. Планерист, увеличив скорость на 10—15 км/час, заходит на посадку, имея над препятствием не менее 100 м высоты, держа при этом замок в открытом положении.

8 Во всех случаях перехода буксировщика в крутое планирование планерист обязан немедленно отцепиться.

9 При заходе на посадку преимущество имеет планер, находящийся на малой высоте или с фалом. Самолет уступает путь во всех случаях.

10 При резком ухудшении метеоусловий по маршруту, буксировщик должен вернуться назад или сесть на промежуточном аэродроме.

11 В случае потери буксировщика из поля зрения и непроизвольного увеличения скорости полета планера, плавно, но энергично отдать ручку от себя, чтобы увидеть самолет и произвести отцепку.



⑪



⑫



⑬

12 Выпаривание с высоты ниже 300 м запрещено. Оказавшись на этой высоте, планерист должен садиться на заранее подобранную площадку.

13 В случае, когда планерист не уверен, что выведет планер из трудного положения, создавшегося против его воли, он обязан отцепиться.

Обо всех особых случаях необходимо немедленно сообщать по радио.

В. ЮРЬЕВ,
мастер спорта

Художник Г. Малиновский.

Физическая тренировка летчика

С большим интересом и авиаторы, и просто зрители наблюдают за самолетом, легко и свободно выписывающим в воздухе фигуры высшего пилотажа. Но далеко не все знают, что за легкостью, с которой выполняется полет, — месяцы напряженных тренировок летчика на земле и в воздухе.

Из года в год повышается сложность обязательных и произвольных комплексов. Это требует постоянной теоретической, тактической, психической, физической и технической подготовки спортсмена-летчика.

В этой статье мы хотим рассказать об одной из ведущих сторон формирования летчика-спортсмена — о его физическом совершенствовании.

Обычно при подготовке к ответственным состязаниям спортсмен-летчик выполняет в течение одной тренировки 3—4 вылета (или как принято говорить — зоны). В каждой зоне в среднем отрабатывается 50 фигур. Общее количество их за тренировку достигает 150—200. Причем, все они сопровождаются большими перегрузками, диапазон которых находится в пределах от —6 до +9 единиц.

Большое физическое напряжение, чередование перегрузок, кратковременное состояние невесомости — все это требует от летчика-спортсмена большой точности движений, координации действий в воздухе. Помимо того, ему надлежит следить за порядком выполнения фигур, вести непрерывную пространственную ориентировку, наблюдать за сохранением места пилотажа, высотой, скоростью, контролировать работу двигателя.

Вывод может быть один — современный высший пилотаж требует большого внимания и разностороннего физического развития.

Нередко можно наблюдать, как хорошо владеющий техникой высшего пилотажа, но недостаточно подготовленный физически спортсмен, чисто отработав первую половину комплекса, начинает далее допускать ошибки: растягивает комплекс по месту, не выдерживает диапазон высот и даже пропускает отдельные фигуры. Становятся очевидными упущения в период подготовки на земле. И здесь очень важно, исходя из индивидуального подхода, найти и правильно определить те физические упражнения, которые необходимы летчику.

Учитывая накопившийся опыт, можно выделить виды спортивной деятельности, наилучшим образом влияющие на развитие спортсмена. Это — упражнения на тренажерах (лопинг, стационарное гимнастическое колесо, центрифуга); элементы спортивной гимнастики, спортивной акробатики с ее разновидностями (особенно важны упражнения на батуте); утренняя гигиеническая гимнастика; кроссы, спортивные и подвижные игры; плавание; лыжные прогулки и др.

Если первая группа упражнений (на тренажерах) способствует тренировке вестибулярного аппарата, координации движений, адаптации (быстрому приспособлению организма к действию раздражителей) в условиях знакопеременных перегрузок, то вторая группа (утренняя гимнастика) — повышает состояние всего организма, служит залогом хорошего здоровья.

Соотношение обеих групп упражнений зависит от индивидуальных особенностей. Однако основной будет первая группа, особенно в период методических сборов. Можно рекомендовать следующий примерный план на неделю: первый день — кросс, лыжные прогулки; второй — элементы основной и спортивной гимнастики, акробатика, батут, лопинг, тренажеры; третий — спортивные игры или плавание; четвертый — отдых; пятый — то же, что и второй (элементы основной и спортивной гимнастики, акробатика, батут, лопинг, тренажеры); шестой — гимнастика, акробатика, тренажеры; седьмой — отдых.

В зависимости от решения частных задач недельный цикл может меняться как по видам тренировки, так и по объему и интенсивности. Прекращение занятий даже на несколько дней приводит к снижению активности организма.

Очень важно непосредственно перед полетом проделать несколько специальных упражнений, называемых «разминкой». К сожалению, большинство спортсменов-летчиков этим пренебрегает. Специальный комплекс из 12—16 упражнений повышает работоспособность, лучше переносятся нагрузки, предотвращаются травмы.

Приводим один из вариантов комплекса, состоящего из 14 упражнений. При этом нам хотелось бы подчеркнуть, что при составлении комплексов необходимо избегать категоричных суждений. Каждое упражнение должно быть обосновано умело поставленными опытами.

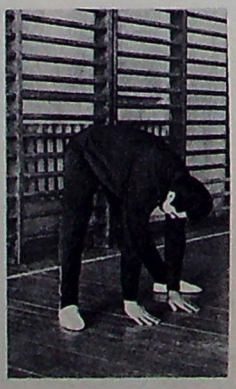
В. КУЛЬКОВ,
мастер спорта, тренер;
И. ЕГОРОВ,
мастер спорта СССР
международного класса

1. Ходьба, бег, ходьба (3—5 мин.).
2. Наклоны вперед. Повторить 6—8 раз. Темп медленный с глубоким дыханием.
3. Приседания (2—3 раза), руки на колени, голова опущена. Темп средний.
4. Махи попеременно левой и правой ногами, хлопок под ногой.
5. Наклоны вперед, руки в стороны, поворот налево, поворот направо. Повторить 10—12 раз. Темп быстрый.
6. Круговое вращение туловищем влево и вправо. Повторить 8—10 раз. Темп медленный.
7. Сгибание и разгибание рук в упоре. Повторить 8—10 раз. Темп средний.
8. Ходьба на месте 20—30 сек.
9. Приподнимание ног, сидя с выполнением хлопка ладонями. Повторить 8—10 раз. Темп быстрый.
10. Стойка на голове. Повторить 4—6 раз.
11. Кувырок вперед с последующим выполнением равновесия, поочередно на левой, на правой ноге. Равновесие держать в три счета. Повторить 4—6 раз.
12. Прыжки с поворотом на 180 или 360°. Повторить 8—10 раз.
13. Ходьба на месте до восстановления спокойного дыхания.
14. Упражнение на расслабление. Туловище слегка наклонено вперед, руки расслаблены.

Фото авторов











④





⑤





⑥







⑦







⑧



⑨





⑩









⑪









⑫





⑬



⑭

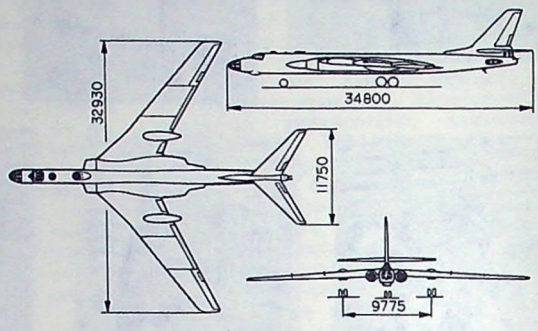




Ту-16



Самолет Ту-16.



Проекции самолета Ту-16.

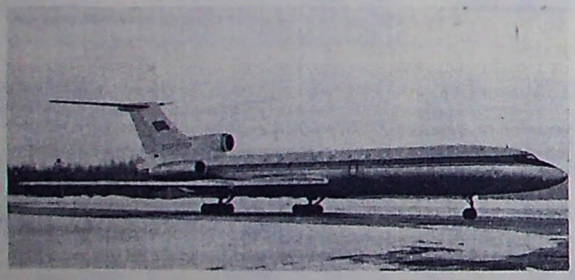
Среди многих самолетов, созданных советскими конструкторами в первое послевоенное десятилетие, цельнометаллическому моноплану Ту-16 принадлежит одно из самых почетных мест. Это был первый в нашей стране турбореактивный дальний бомбардировщик со стреловидным крылом, принятый в серийное производство. (Площадь крыла 164,65 м², угол стреловидности 35°).

При разработке проекта самолета коллектив опытно-конструкторского бюро, возглавляемого академиком А. Н. Туполевым, максимально использовал самые последние достижения отечественной авиационной науки и техники. Благодаря этому удалось создать бомбардировщик с отличными для начала пятидесятых годов летно-тактическими данными. С двумя двигателями АМ-3М тягой по 8 750 кГ каждый, установленными в стыке крыла с фюзеляжем, Ту-16 развивал скорость до 1000 км/час. С бомбовой нагрузкой в 3 тыс. кг Ту-16 мог пролететь без посадки 5 760 км.

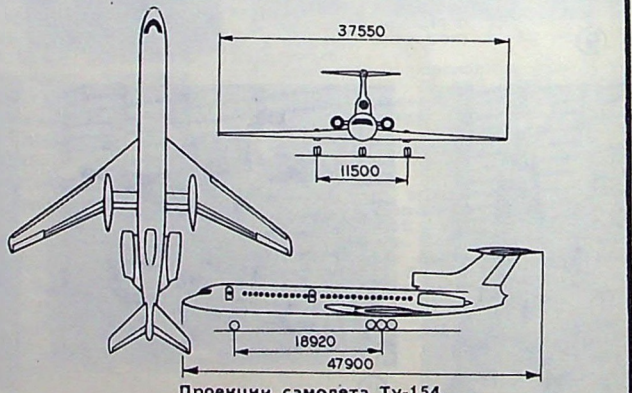
Высокая скорость, мощное оборонительное бортовое вооружение (семь пушек калибра 23 мм) и значительный потолок позволяют экипажам бомбардировщика выполнять самые различные задания без сопровождения своих истребителей. Некоторые изменения, внесенные конструкторами, позволили в дальнейшем использовать Ту-16 в качестве ракетоносца, способного уничтожать наземные цели, не входя в зону противовоздушной обороны противника.

Хорошо освоенный в производстве и в эксплуатации бомбардировщик-ракетоносец Ту-16 послужил основой первого советского реактивного пассажирского самолета Ту-104.

Ту-154



Самолет Ту-154.



Проекции самолета Ту-154.

Созданный конструкторским коллективом, возглавляемым А. Н. Туполевым, пассажирский самолет Ту-154 предназначен для эксплуатации на магистральных линиях. Он вскоре заменит своего старшего брата — первый в мире пассажирский турбореактивный Ту-104, отлично работающий вот уже второй десяток лет. По своим размерам Ту-154 больше, чем Ту-104, но тем не менее его можно будет ремонтировать и готовить к полетам в ангарах и мастерских, построенных для обслуживания самолетов Ту-104. В этом еще раз проявилась одна из особенностей конструкторского коллектива А. Н. Туполева — стремление облегчить и ускорить освоение новых самолетов, их эксплуатацию.

На Ту-154 установлено три турбовентиляторных двигателя конструкции Н. Д. Кузнецова. Взлетная тяга каждого 9 700 кг, номинальная на высоте 11 км при крейсерской скорости 900 км/час — 2 650 кг. Двигатели установлены в хвостовой части самолета: два — по бортам, третий — в основании киля. Над ним находится вспомогательный небольшой двигатель, который приводит в действие генератор, стартер и подает сжатый воздух в герметическую кабину.

Установка силовой группы в хвостовой части позволила снизить шум в пассажирских салонах, лучше механизировать крыло. Оно стреловидное (35°) с элеронами, интерцепторами, трехщелевыми закрылками и с предкрылками. Его площадь — 201,5 м².

Самолет Ту-154 рассчитан на 158—164 пассажира. Его коммерческая нагрузка может достигать 18 тысяч кг. Вес пустого самолета — 40 200 кг, взлетный — 80—86 тысяч кг.

Наивыгоднейшей для транспортных рейсов является скорость около 850 км/час на высоте 12 тыс. м. В случае необходимости Ту-154 способен развить скорость, превышающую 900 км/час, и подняться на высоту 13 тыс. м. При двух работающих двигателях полет возможен без нарушения заданного графика, а на небольшой высоте — даже при одном работающем двигателе. Взлет также возможен при двух работающих двигателях.

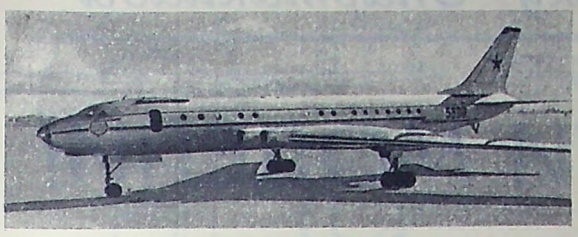
В зависимости от коммерческой нагрузки и запаса топлива дальность Ту-154 достигает 9 200 км. Таким образом его можно считать и межконтинентальным пассажирским самолетом. Длина разбега 800—950 м, пробег — 600—800 м.

Самолет Ту-154 начинает поступать на аэродромы Аэрофлота. Его испытания в производственных условиях показали, что при некоторой модификации возможно увеличение коммерческой нагрузки и снижение себестоимости перевозок.

Текст и схемы авиаконструктора В. Б. Шаврова.

Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 1—12 за 1967 год, № 1—12 за 1968 год, № 1, 3, 5, 7, 9, 11 за 1969 год и № 1, 3 за 1970 год.

Ту-110



Самолет Ту-110.

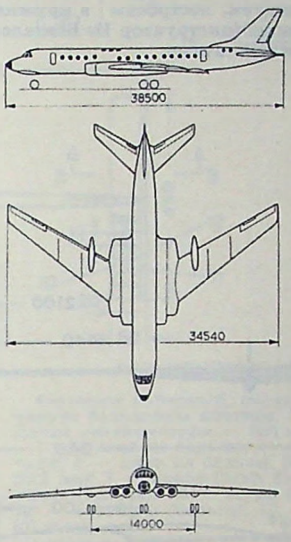
Летом 1957 года совершил первый полет новый пассажирский турбореактивный самолет Ту-110. Этот цельнометаллический моноплан, созданный опытно-конструкторским бюро, возглавляемым А. Н. Туполевым, представлял собой вариант серийного самолета Ту-104.

По своей схеме и внешнему виду, консолям стреловидного крыла, оперению и шасси с их гондолами Ту-110 напоминал своего «старшего брата». Схожими получились и летно-технические качества самолетов, хотя их силовая группа была совершенно различной.

На Ту-110 не два, как у Ту-104, а четыре турбореактивных двигателя тягой по 5 500 кг каждый. Их размещение попарно в корневой части крыла по обеим сторонам фюзеляжа заставило несколько увеличить центроплан, что повлекло за собой увеличение почти на два метра и размаха крыла. Его площадь стала 170 м². Несколько длиннее чем у Ту-104 выпуска тех лет был спроектирован у Ту-110 и фюзеляж.

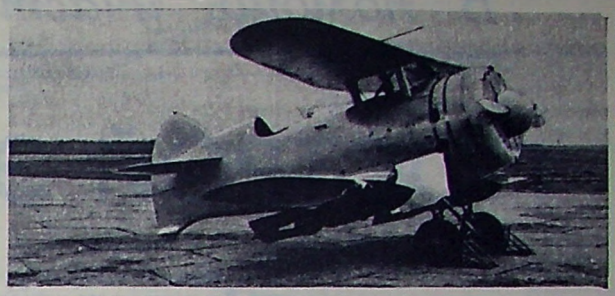
Испытания в воздухе показали, что Ту-110 имеет хорошие летно-технические данные. На высоте 10 тыс. м его крейсерская скорость достигала 900 км/час, а дальность полета 3 300 км при почти часовом аэронавигационном запасе топлива. Коммерческая нагрузка была установлена в 12 тонн при взлетном весе в 75 тонн.

Таким образом установка четырех двигателей с общей тягой в 22 тыс. кг, по сравнению с двумя двигателями Ту-104, развивавшими общую тягу 17—19 тыс. кг, практически не дала заметных преимуществ ни в летных качествах, ни в надежности самолета. Поэтому было принято решение этот близкий к Ту-104 по типу и назначению самолет в серийное производство не передавать. Построенные машины использовались для выполнения различных научных исследований и экспериментов.



Проекции самолета Ту-110.

И-207



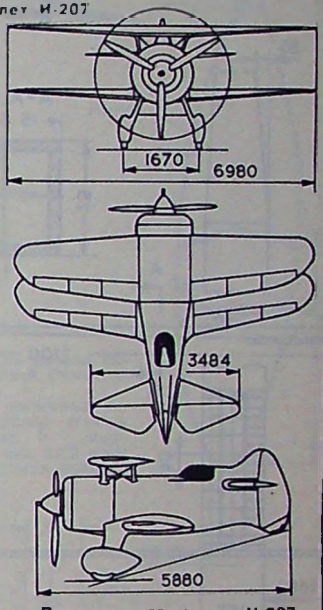
Самолет И-207

Два молодых инженера А. Боровков и И. Флоров в 1937 году по своей инициативе разработали проект опытного истребителя минимальных размеров. По схеме это был безрасчалочный бесстоечный биплан со свободнонесущими крыльями площадью каждое 9,0 м². Конструкция смешанная. Передняя часть фюзеляжа состояла из сварного каркаса с дуралевой обшивкой, а задняя из дерева, по типу истребителя И-16. Крылья были цельнодуралевые кессонной конструкции, которая оказалась рациональной и очень легкой.

Командование Военно-воздушных сил поддержало инициативу молодых инженеров. В 1937 году был построен первый экземпляр самолета с мотором М-85 в 800 л. с., получивший название И-207, а затем и его дублер. Шасси было неубирающееся. Колеса закрывались обтекателями. Несколько позже были выпущены еще три самолета И-207, но уже с моторами М-62 и М-63 и убирающимися шасси.

Новый истребитель показал довольно хорошие данные. С мотором М-85 его скорость 365 км/час, на высоте 4 тыс. м — 416 км/час, а потолок достигал 13 тыс. м. И-207 с мотором М-62 использовался в период боев с белофиннами.

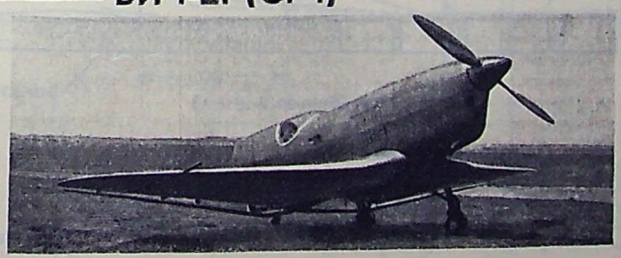
Скорость же И-207 с мотором М-63 и убранным шасси достигала 480 км/час. Он мог брать две 250-кг бомбы.



Проекции самолета И-207

В серийное производство И-207 не был пущен. В это время появились истребители, созданные в 1939—40 годах авиаконструкторами А. С. Яковлевым и С. А. Лавочкиным, обладающие более высокими летно-техническими данными.

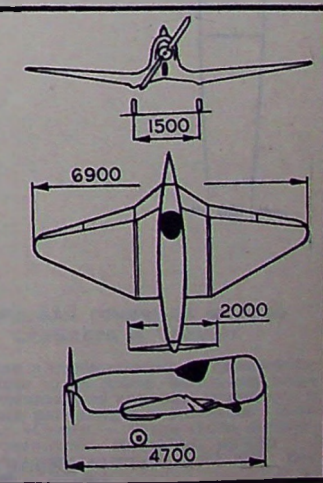
БИЧ-21 (СГ-1)



Самолет БИЧ-21

Конструктор легких самолетов Борис Иванович Чарановский в порядке подготовки к всесоюзным соревнованиям лучших спортивных самолетов, гонки которых предполагалось провести в 1941 году, построил оригинальную машину бесхвостой схемы, получившую название БИЧ-21 (СГ-1). На ней был установлен мотор МВ-6 в 220 л. с. рядный перевернутого типа. Закрытая кабина замыкалась вертикальным оперением. Получался как бы укороченный фюзеляж, что при отсутствии горизонтального оперения значительно уменьшало общее сопротивление.

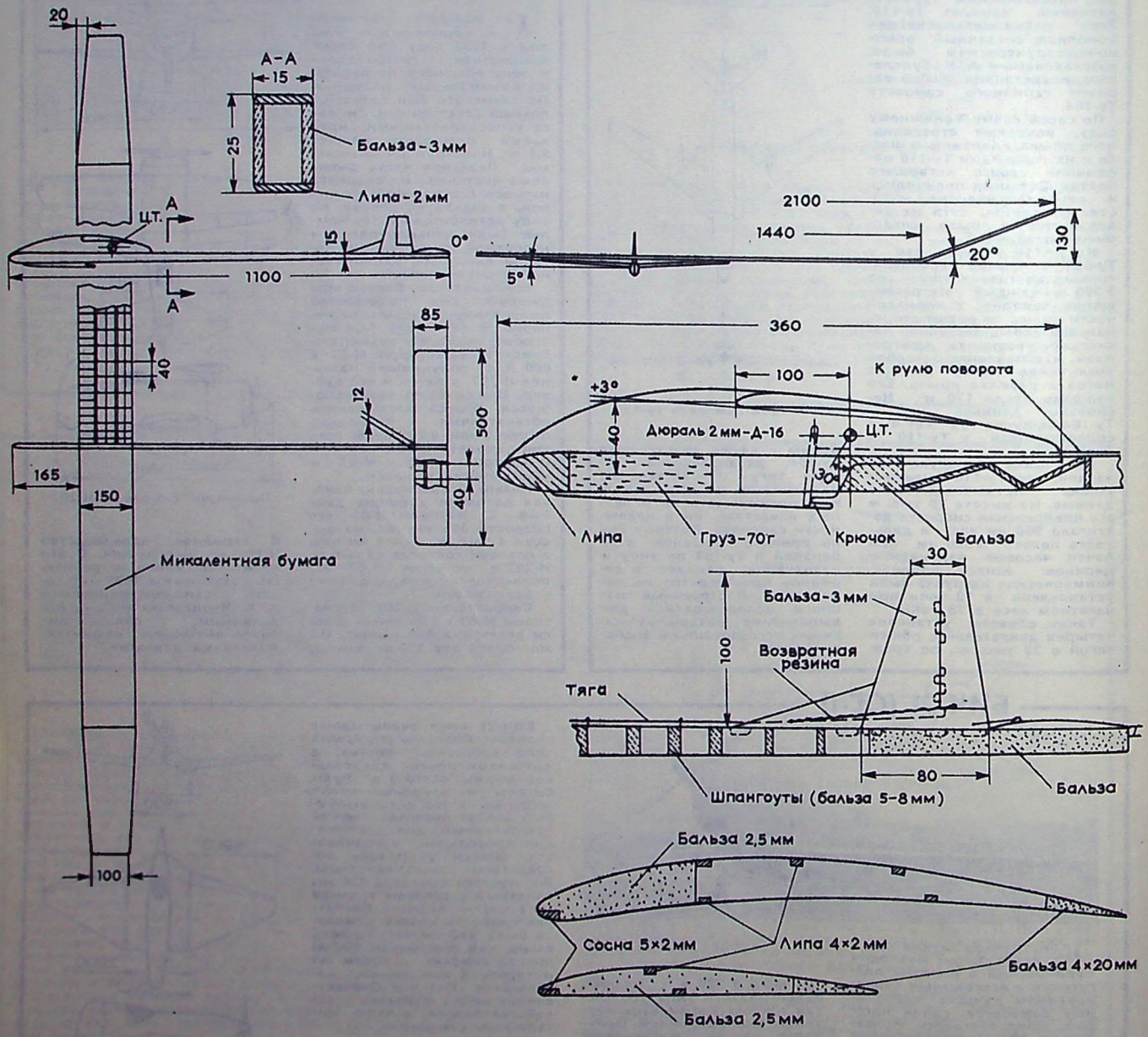
БИЧ-21 имел очень малые размеры. Площадь его крыла типа «обратной чайки», с консолями почти треугольной формы, всего 9 м². Рули высоты и элероны имели «обратный» (то есть выпуклый снизу) профиль, очень эффективный для достижения продольной устойчивости. Шасси убиралось посредством пневмосистемы. Вес пустого самолета 526 кг, полетный с запасом топлива на 1 час — 643 кг. Расчетная скорость нового самолета была 400 км/час, то есть выше, чем показывал любой другой самолет с таким же мотором. К сожалению, начавшаяся Великая Отечественная война прервала дальнейшие опыты с этим интересным самолетом.



Проекции самолета БИЧ-21.

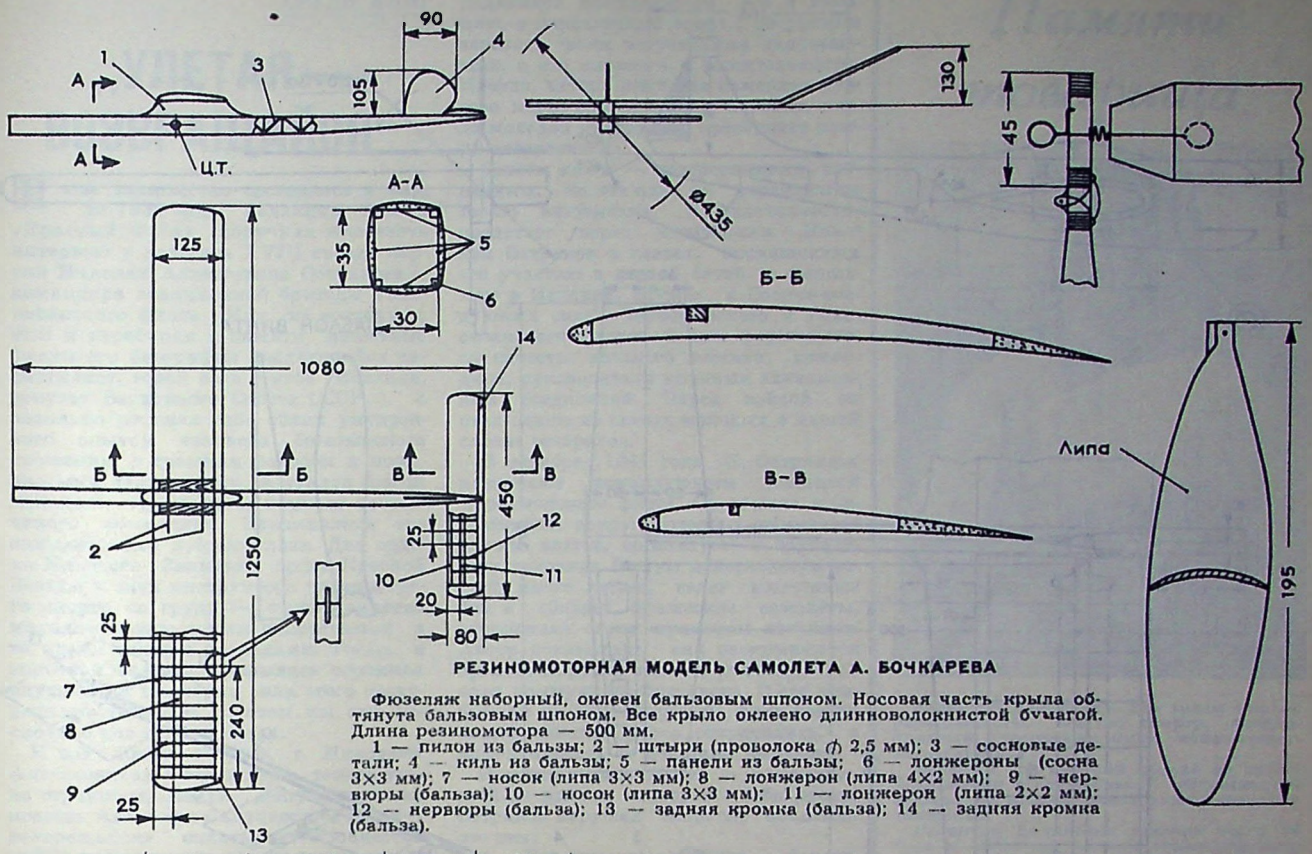
ПОСТРОЙ ЭТИ МОДЕЛИ!

Чертежи моделей, которые мы публикуем, построены в кружке Дома пионеров Ленинградского района столицы (инструктор И. Беспалов). Модели отличаются высокими летными результатами.



МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА А-2 В. КАЛИНИНА.

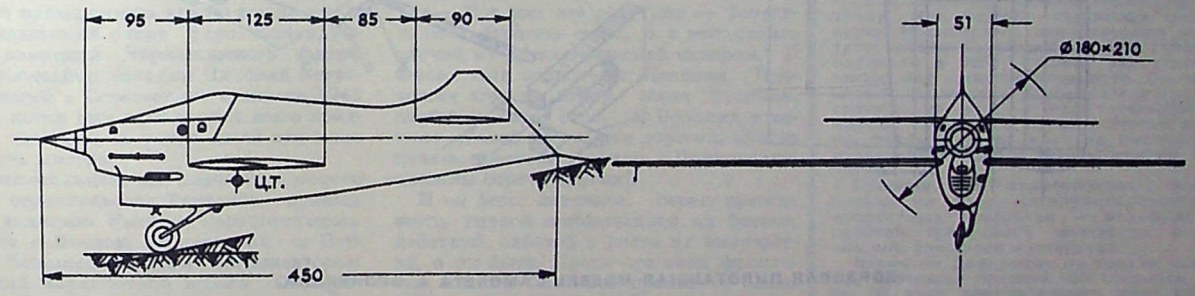
Общий вид модели в трех проекциях и ее основные узлы даны на рисунке. Площадь крыла — 29,3 дм². Общая площадь — 34,0 дм². Нагрузка — 12,35 г/дм². Вес модели 420 г.

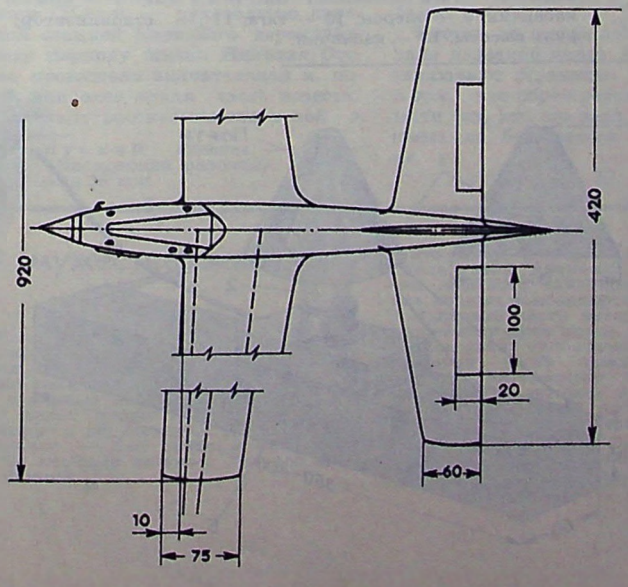


РЕЗИНОМОТОРНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА А. БОЧКАРЕВА

Фюзеляж наборный, оклеен бальзовым шпоном. Носовая часть крыла обтянута бальзовым шпоном. Все крыло оклеено длинноволокнистой бумагой. Длина резиномотора — 500 мм.

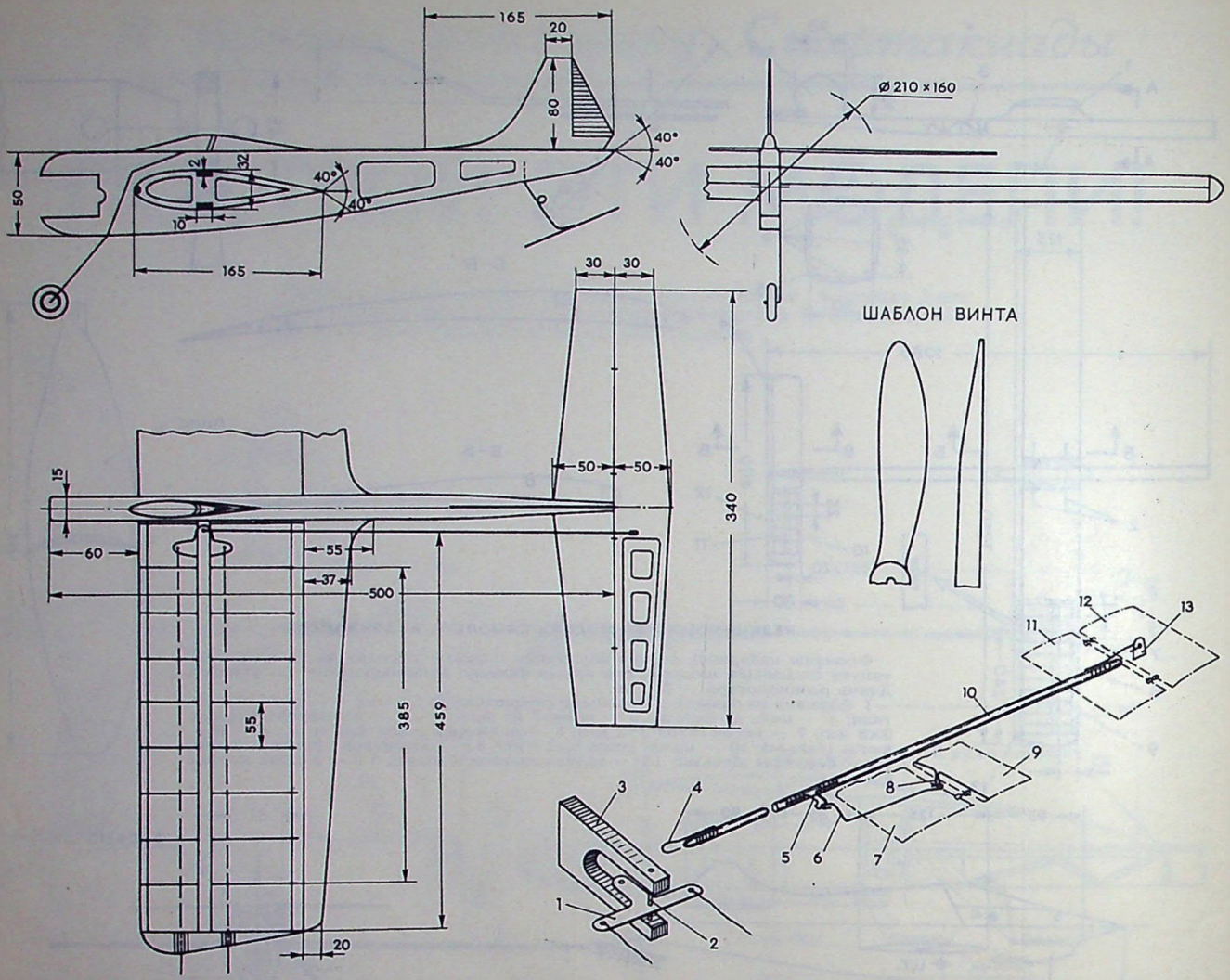
1 — пилон из бальзы; 2 — штыри (проволока ⌀ 2,5 мм); 3 — сосновые детали; 4 — киль из бальзы; 5 — панели из бальзы; 6 — лонжероны (сосна 3×3 мм); 7 — носок (липа 3×3 мм); 8 — лонжерон (липа 4×2 мм); 9 — нервюры (бальза); 10 — носок (липа 3×3 мм); 11 — лонжерон (липа 2×2 мм); 12 — нервюры (бальза); 13 — задняя кромка (бальза); 14 — задняя кромка (бальза).





КОРДОВАЯ ГОНОЧНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА О. ЧЕРНЫХ

Крыло и стабилизатор — бальзовые; фюзеляж — из липы. Моторная рама из алюминиевого сплава, крепится к грибкам, вклеенным в фюзеляж. Двигатель «Супер — тигре (i-20» (модернизированный). Площадь крыла — 9,2 дм²; стабилизатора — 3,1 дм²; вес модели — 490 г.



КОРДОВАЯ ПИЛОТАЖНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА А. ПРОНЯГИНА.

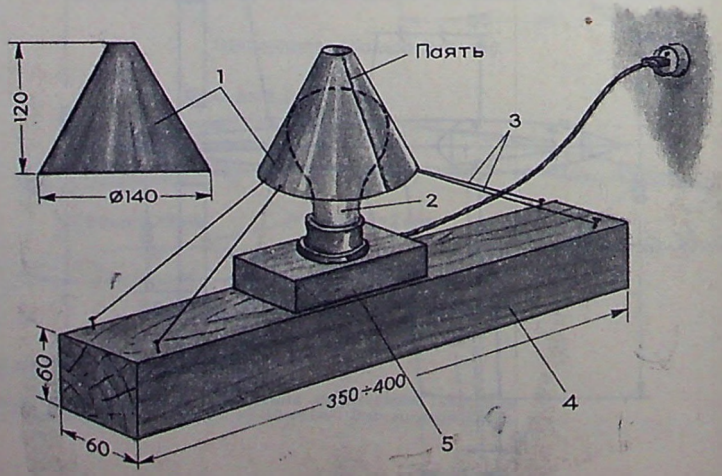
Для фюзеляжа использована пластина из липы. Руль высоты облегченной конструкции обтянут длинноволокнистой бумагой. Стабилизатор из липы. Двигатель МК-12В. Профиль крыла симметричный. На рисунке дана схема управления элероном и рулем высоты.

1 — качалка; 2 — ось; 3 — кронштейн; 4 — крючок; 5 — поводок; 6 — тяга (проволока ОВС ⌀ 1,5 мм); 7 — крыло; 8 — кабанчик; 9 — элерон; 10 — тяга; 11 — стабилизатор; 12 — руль высоты; 13 — кабанчик.

НЕСЛОЖНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

Для обработки деталей из травы, соломы, тонких реек авиамоделисты Дома пионеров используют несложное приспособление. Оно состоит из соснового основания 4, на котором закреплен патрон 5 со 100—150-ваттной лампой 2. Над лампой размещен жестяной конус 1, прикрепленный к основанию 4 проволокой 3. Конический колпак 1, нагреваясь от лампы, позволяет согнуть деталь, придав ей необходимый радиус кривизны. Конус, как абажур, надежно защищает зрение работающего с таким приспособлением.

1 — конус из жести, запаян вдоль образующей; 2 — электролампа 150 ватт; 3 — проволока ⌀ 2-2,5 мм; 4 — основание; 5 — патрон.



СРЕДИ КНИГ

„УЛЕТАЯ — ВОЗВРАЩАЙСЯ"

Наше знакомство состоялось в марте 1939 года. Редакция газеты «Красный Флот» поручила мне взять интервью у делегата XVIII съезда партии Николая Алексеевича Острякова — командира авиационной бригады Тихоокеанского флота. Идя на встречу с ним и перебирая в памяти известные факты его биографии (выдающийся парашютист, герой боев в небе Испании, депутат Верховного Совета СССР...), я невольно рисовал себе облик умудренного опытом человека богатырского сложения, с громким голосом и порывистыми движениями. А увидел совсем молодого, худощавого, немного застенчивого командира. Запомнились его внимательные добрые глаза. Два ордена Красного Знамени, орден Красной Звезды и знак инструктора парашютного спорта на груди — очень немногие молодые воины могли похвастаться в то время такими наградами. Тогда, в короткой беседе, раскрылась огромная внутренняя душевная сила этого незаурядного человека. Потом мы еще несколько раз встречались...

И вот новая встреча с Николаем Алексеевичем Остряковым теперь уже на страницах книги. Документальная повесть Анатолия Салуцкого «Улетая — возвращайся» * охватывает всю необычайно насыщенную яркую жизнь героя, оборвавшуюся очень рано. Командующий авиацией Черноморского флота, генерал-майор авиации Николай Остряков погиб в Севастополе в апреле 1942 года, когда ему исполнился всего тридцать один год. А успел он за эти годы сделать многое.

Комсомольцем, за плечами которого было строительство Турксиба, пришел он в авиацию. Увлекся парашютизмом. Вместе с Яковом Мошковским и Петром Балашовым стал организатором Высшей парашютной школы Осоавиахима. Совершил множество рекордных, экспериментальных и испытательных прыжков. Потом — руководство парашютной секцией Киевского аэроклуба.

Этому периоду жизни Николая Острякова посвящена значительная и, пожалуй, наиболее яркая часть повести. Увлекательно рассказывается в ней о подлинной влюбленности его в авиацию, в парашютный спорт, об умении заразить своим энтузиазмом окружающих, о его смелости и решительности. Правда, автору иной раз изменяет чувство меры при описании случаев, когда молодой инструктор преступает рамки дозволенного.

Совсем иным — повзрослевшим, собранным, но отнюдь не утратившим своего энтузиазма и увлеченности, предстает перед читателями Николай Остряков в главах, посвященных его участию в первой битве с фашизмом в Испании, службе в Военно-воздушных силах Черноморского и Тихоокеанского флотов. В нем формируются качества военного летчика, командира, руководителя крупных авиационных соединений. Перед войной он стал одним из самых молодых в нашей стране генералов.

В октябре 1941 года Н. Острякова назначают командующим авиацией Черноморского флота. Он спешит в Севастополь, вокруг которого сжимается кольцо врагов, организует в труднейших условиях боевую деятельность частей, много летает, ведет воздушные бои и сбивает вражеские самолеты, вдохновляя своим примером летчиков. Автор показывает, как раскрываются организаторский талант, командирская воля коммуниста Острякова. С его прибытием на Черноморский флот потери нашей авиации резко сократились, а эффективность ее действий возросла.

Ему запрещали летать — командующий не должен подвергать себя риску. Остряков нарушал запреты, объясняя это так:

«— Вот мне все советуют — берегите себя, берегите себя... А я вспоминаю случай из древнегреческой истории. В Фивах жил полководец Пелопид. Провожая его на войну, жена просила, чтобы он берег себя. А Пелопид ответил: «Такой совет, моя дорогая, нужно давать простым воинам. Полководцы должны беречь других!»

И он берег летчиков. Берег, прежде всего, умелой организацией их боевых действий, заботой о росте их мастерства, о их быте. Почти все свои фронтовые месяцы Остряков провел в осажденном Севастополе. Он и погиб там, погиб на земле, под фашистскими бомбами.

Улетая, он всегда возвращался. Это и дало название книге А. Салуцкого. Ее заключают страницы, рассказывающие о том, что образ героя живет в памяти тех, кто его знал, и вдохновляет юных на беззаветное служение Родине.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

* А. Салуцкий. «Улетая — возвращайся». «Московский рабочий», 1969 г. 182 стр. Цена 28 коп.

Памяти товарища



Валентин Данилович. Его знали многие парашютисты. Мастер спорта, неоднократный рекордсмен мира, парашютист-испытатель...

Нелепый трагический случай во время исполнения служебных обязанностей вырвал из наших рядов замечательного товарища.

Валентин Данилович прожил всего 34 года и половину из них отдал парашютизму. Он, будучи студентом первого курса Московского авиационного института имени С. Орджоникидзе, впервые поднялся в небо, чтобы вернуться на землю под куполом парашюта. Он совершил более тысячи прыжков и добрая половина из них — испытательные. Он прыгал первым, а первым всегда нелегко, первые всегда идут на риск по неизведанным тропам, чтобы другим было легче.

Прыжки из стратосферы, прыжки ночью, на воду, катапультирование со скоростных самолетов — это было его работой, требующей мужества, отваги, знаний, большого мастерства.

Валентин Данилович не только мастерски совершал прыжки. Он старался, чтобы об этом замечательном виде спорта узнали люди, чтобы они полюбили небо, парашют так же, как и он. Валентин Иванович — давний автор нашего журнала. Его уникальные фотоснимки украшали обложки и страницы «Крыльев Родины» и многих других изданий. Впечатляющие воздушные кадры в кинофильме «Прыжок на заре» — это тоже работа В. Даниловича.

Прекрасный спортсмен, чуткий товарищ, скромный, отзывчивый — таким Валентин навсегда останется в наших сердцах.

Группа товарищей

О мужестве женщин

— Молодцы твои девчата, — говорил командиру полка Бершанской комиссар дивизии. — прошло только три месяца, как ваш полк прибыл на фронт, а он выходит в первые ряды дивизии. О ваших боевых делах пишут в газетах, хорошо отзывается о вас пехота... Но самое показательное — вас знает и ненавидит враг. Вы «ночные ведьмы». Так вас прозвали фрицы.

Это слова из книги* Героя Советского Союза Раисы Ароновой — одной из летчиц женского авиационного полка легких ночных бомбардировщиков.

В первой части автор ведет читателя по боевому пути полка, правдиво рисует образы своих однополчан.

Вторая часть представляет собою дневник интересного путешествия, совершенного автором в наши дни по маршруту, который прошел полк в военные годы. Это — еще одна хорошая книга о мужестве советских женщин, о единственном в своем роде авиационном полке, который стал гвардейским, отмечен орденами Красного Знамени и Суворова III степени.

Экипажи на По-2, сообщает в заключение автор, совершили около двадцати четырех тысяч боевых вылетов, сбросили три миллиона килограммов бомб. Весь личный состав был награжден орденами и медалями, двадцать три женщины-авиатора удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Е. КОНОВАЛОВ

Ленинград

* Р. Е. Аронова. «Ночные ведьмы». Издательство «Советская Россия».

Первый прыжок

Виктор КОЖЕНОВ

...Шагнул, и вот — лишен опоры;
И сердце — будто на куски;
И — нарастающая скорость,
И боль, сверлящая виски.
И потянуло, как в воронку,
И закружило, словно лист.
Где — облаков июльских
кромка?!
Где — самолет? Где — край земли?!
...А дальше — выхлоп
парашюта,
И радость: взяты рубежи!..
Но обо всем
словами —
трудно...
Все это надо пережить...

Страницы былого

ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

Мы рассказываем о событии шестидесятилетней давности, вошедшем в историю отечественной авиации. Начало мая 1910 года. В залах Московского высшего технического (ныне имени Н. Э. Баумана) училища открылась организованная инициативной группой преподавателей и студентов этого учебного заведения первая Всероссийская воздухоплавательная* выставка. Деятельное участие в разработке ее тематического плана и оформлении принимал профессор Н. Е. Жуковский. Экспозиция включала три отдела: аэростатный, аэродинамический и самый крупный, занимавший два зала, — авиационный.

Среди экспонатов были разборный самолет А. Пороховщикова, оригинальный моноплан москвича Ю. Кремпа, с фюзеляжем из водопроводных труб и первым в мире шасси на лыжах, аэростат и планер А. Венцели, воздушные змеи С. Ульянина, коробчатые змеи-планеры С. Неждановского, аэросани. На выставке демонстрировался планер Отто Лилиенталя (личный подарок немецкого конструктора Николаю Егоровичу Жуковскому, и поныне находящийся в мемориальном музее «отца русской авиации»).

Помимо натуры представлены были также многочисленные модели (одна из них — работы студента А. Туполева).

В программу выставки входили вторые в России состязания летающих моделей**, проведенные в Московском манеже. Жюри возглавлял, как и на первых состязаниях, Н. Е. Жуковский.

За семь дней выставку посетило около 10 тысяч человек — для Москвы тогда цифра очень крупная. В день закрытия выставки, из сада МВТУ был запущен свободный аэростат с четырьмя аэронавтами, благополучно опустившийся через четыре часа полета в 35 километрах от Москвы.

Н. СЕМЕНКЕВИЧ

* По терминологии того времени в это понятие входила и авиация.

** Первые состязания состоялись в январе 1910 г.

ТАБЛИЦА МИРОВЫХ АВИАЦИОННЫХ РЕКОРДОВ

по состоянию на 1 января 1970 года

ПАРАШЮТНЫЕ РЕКОРДЫ

Вид рекорда	Кол-во челов.	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
		Женские ночные		
Высотные	9	13 901 м	30 сентября 1965 г.	С. Савицкая, Р. Воронкова, Н. Вершина, З. Романова, Л. Солдатова, А. Скопинова, Е. Даниловнч, О. Комиссарова, И. Мухина (СССР)
Затяжные	9	11 176 м	25 июня 1965 г.	С. Власова, А. Кенсицкая, Л. Масич, Г. Сарыгина, Н. Гриценкова, О. Рукосуева, Н. Басова, А. Малышева, Л. Кулешова (СССР)
Точность приземления с высоты 600 м	3	1,01 м	9 октября 1969 г.	Т. Кувыкина, В. Закорецкая, Г. Корнеева (СССР)
	4	1,96 м	6 сентября 1959 г.	В. Рулева, Л. Акимова, Л. Кириченко, В. Наумова (СССР)
	5	2,80 м	19 декабря 1966 г.	Н. Михайлова, Л. Нарута, Л. Кладовщикова, М. Барановская, Л. Коваленко (СССР)
	7	4,53 м	13 сентября 1968 г.	Н. Бубон, Л. Обухова, С. Ефанова, Ф. Храмцова, Л. Нарута, Г. Корнеева, М. Барановская (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 600 м	5	3,44 м	13 сентября 1968 г.	М. Барановская, Н. Бубон, Л. Обухова, Л. Нарута, Ф. Храмцова (СССР)
Точность приземления с высоты 1000 м	6	0,50 м	30 сентября 1969 г.	Т. Кувыкина, А. Дюжова, М. Барановская, Л. Гапанович, В Закорецкая, Ф. Алексеева (СССР)
	7	1,93 м	13 сентября 1968 г.	А. Козлова, Л. Коваленко, Г. Корнеева, Н. Дулова, С. Ефанова, В. Рондакова, В. Оленич (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 1000 м	3	0,95 м	10 ноября 1968 г.	Каркошка, Грешнер, Ридниг (ГДР)
	6	1,74 м	15 декабря 1964 г.	А. Кенсицкая, Л. Масич, С. Власова, Г. Сарыгина, М. Трубочкина, А. Коровочкина (СССР)
Точность приземления с высоты 1500 м	3	0,58 м	9 октября 1969 г.	М. Барановская, Л. Гапанович, Ф. Алексеева (СССР)
	6	1,62 м	2 октября 1969 г.	Т. Кувыкина, А. Дюжова, М. Барановская, В. Закорецкая, Л. Гапанович, Ф. Алексеева (СССР)
	9	3,11 м	4 сентября 1967 г.	В. Слободенюк, Л. Нарута, Л. Кладовщикова, М. Кейль, С. Клишина, Ф. Храмцова, М. Барановская, А. Салдаболс, В. Дятлова (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 1500 м	3	0,83 м	25 апреля 1969 г.	Л. Обухова, Л. Нарута, Г. Корнеева (СССР)
	7	2,98 м	16 декабря 1965 г	А. Кенсицкая, Н. Панкова, А. Горшкова, Л. Кулешова, Е. Чепелова, О. Рукосуева, Н. Голдобина (СССР)
Точность приземления с высоты 2000 м	6	0,96 м	9 октября 1969 г.	Т. Кувыкина, М. Барановская, В. Закорецкая, Л. Гапанович, Г. Корнеева, Ф. Алексеева (СССР)
	9	2,68 м	6 сентября 1967 г.	В. Слободенюк, Л. Кладовщикова, Л. Нарута, М. Кейль, С. Клишина, Ф. Храмцова, М. Барановская, В. Дятлова, А. Салдаболс (СССР)
Комбинированный прыжок с высоты 2000 м	5	2,84 м	13 сентября 1967 г.	Л. Кладовщикова, М. Барановская, А. Салдаболс, Ф. Храмцова, Л. Нарута (СССР)

АВИАМОДЕЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ

АБСОЛЮТНЫЕ

Продолжительность	Дальность по прямой	Высота	Скорость
17 час. 43 мин. В. Кайзер (ФРГ) 3 июля 1969 г.	378,756 км Е. Борисевич (СССР) 14 августа 1952 г.	5971 м М. Хилл (США) 4 сентября 1967 г.	327 км/час Э. Занин (Италия) 26 апреля 1964 г.

Окончание. Начало см. «Крылья Родины» № 5.

РЕКОРДЫ ПО КЛАССАМ МОДЕЛЕЙ

Класс модели	Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Категория Ф-1 Класс Ф-1-Б Модели самолетов с резиновыми двигателями	№—1 Продолжительность	1 час. 41 мин. 32 сек.	19 июня 1964 г.	В. Федоров (СССР)
	№—2 Дальность по прямой	371,189 км	1 июля 1962 г.	Г. Чиглинцев (СССР)
	№—3 Высота	1732 м	19 июня 1964 г.	В. Федоров (СССР)
	№—4 Скорость по прямой	116,128 км/час	5 мая 1968 г.	А. Нужный (СССР)
Категория Ф-1 Класс Ф-1-С Модели самолетов с поршневыми двигателями	№—5 Продолжительность	6 час. 01 мин.	6 августа 1952 г.	И. Кулаковский (СССР)
	№—6 Дальность по прямой	378,756 км*	14 августа 1952 г.	Е. Борисевич (СССР)
	№—7 Высота	4152 м	13 августа 1947 г.	Г. Любушкин (СССР)
	№—8 Скорость по прямой	144 км/час	16 июня 1968 г.	А. Нужный (СССР)
Категория Ф-1-Ф Класс Ф-1-Ф Модели вертолетов с резиновыми двигателями	№—9 Продолжительность	33 мин. 26,7 сек.	3 июня 1968 г.	А. Назаров (СССР)
	№—10 Дальность по прямой	4,653 км	3 июня 1968 г.	В. Крамаренко (СССР)
	№—11 Высота	352 м	4 июня 1968 г.	А. Волчановский (СССР)
	№—12 Скорость по прямой	116,247 км/час	15 ноября 1969 г.	П. Мотекайтис (СССР)
Категория Ф-1-Ф Класс Ф-1-Ф Модели вертолетов с поршневыми двигателями	№—13 Продолжительность	3 час. 12 мин.	1 октября 1965 г.	С. Пуричи (Румыния)
	№—14 Дальность по прямой	91,491 км	16 октября 1963 г.	В. Титлов (СССР)
	№—15 Высота	3750 м	24 сентября 1963 г.	С. Пуричи (Румыния)
	№—16 Скорость по прямой	95,997 км/час	16 июня 1968 г.	А. Волчановский (СССР)
Категория Ф-1 Класс Ф-1-А Модели планеров	№—17 Продолжительность	4 час. 58 мин. 10 сек.	15 мая 1960 г.	М. Момгилович (Югославия)
	№—18 Дальность по прямой	310,33 км	31 марта 1962 г.	Э. Таус (Чехословакия)
	№—19 Высота	2364 м	23 мая 1948 г.	Г. Бенедек (Венгрия)
Категория Ф-3 Класс Ф-3-А Радиоуправляемые модели самолетов с поршневыми двигателями	№—20 Продолжительность	11 час. 32 мин. 30 сек.	1 июня 1969 г.	М. Хилл (США)
	№—21 Дальность по прямой	365 км	10 мая 1969 г.	В. Бертранд (США)
	№—22 Высота	5971 м*	4 сентября 1967 г.	М. Хилл (США)
	№—23 Скорость по прямой	320 км/час	14 апреля 1968 г.	В. Кезеберг (США)
	№—31 Дальность по кругу	338,04 км	17 февраля 1968 г.	В. Канс (США)
Категория Ф-3 Класс Ф-3-А Радиоуправляемые модели гидросамолетов с поршневыми двигателями	№—48 Продолжительность	2 час. 8 мин. 40 сек.	27 октября 1968 г.	Д. Грегори (США)
	№—49 Дальность по прямой	19,25 км	11 октября 1969 г.	Л. Алдошин, Ю. Валентинов (СССР)
	№—50 Высота	5651 м	3 сентября 1967 г.	М. Хилл (США)
	№—51 Скорость по прямой	149,08 км/час	30 августа 1969 г.	П. Динотто (США)
	№—52 Дальность по кругу	116,217 км/час	1 июня 1968 г.	Д. Грегори (США)
Категория Ф-3 Класс Ф-3-Б Радиоуправляемые модели планеров	№—24 Продолжительность	17 час. 43 мин.*	3 июля 1969 г.	В. Кайзер (ФРГ)
	№—25 Дальность по прямой	25,4 км	9 июля 1969 г.	В. Кайзер (ФРГ)
	№—26 Высота	1521 м	2 сентября 1968 г.	Р. Смит (США)
	№—33 Скорость по прямой	138,46 км/час	21 июня 1969 г.	Д. Вилоугби (США)
	№—34 Дальность по кругу	201 км	5 июля 1969 г.	В. Кайзер (ФРГ)
Категория Ф-2 Класс Ф-2-А Кордовые модели самолетов с поршневыми двигателями	№—27 Скорость по кругу (1-я категория)	273,66 км/час	4 мая 1963 г.	Б. Лаудердаль, Т. Мак-Дональд (США)
	№—28 Скорость по кругу (2-я категория)	288,95 км/час	15 ноября 1964 г.	Т. Мак-Дональд (США)
	№—29 Скорость по кругу (3-я категория)	318,612 км/час	30 сентября 1962 г.	А. Кузнецов (СССР)
Категория Ф-2 Кордовые модели самолетов с реактивными двигателями	№—30 Скорость по кругу	327 км/час*	26 апреля 1964 г.	Э. Занин (Италия)
Категория Ф-3 Класс Ф-3-С Радиоуправляемые модели вертолетов с поршневыми двигателями	№—35 Продолжительность	5 мин. 65 сек.	18 мая 1969 г.	Дж. Бюркем (США)

Примечание: * — абсолютный рекорд.

АЭРО СМЕСЬ

ДЛЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Авиаконструкторы многих стран работают над созданием индивидуального вертолета, призванного стать одним из средств транспорта в больших городах.

Вертолет, который демонстрировался на научно-технической выставке в Пловдиве, сконструирован молодыми болгарскими специалистами. Это небольшая экономичная винтокрылая машина развивает скорость до 100 километров в час. Она может быть использована не только для передвижения внутри города, но также с целью наблюдений, в туризме.

БЕСТУМАННЫЙ ВОЗДУШНЫЙ КОРИДОР

Как сообщает американская пресса, искусственный воздушный коридор высотой в 1800 метров был создан в полосе сплошного тумана, над аэропортом в Сиэтле — одним из наиболее подверженных действию тумана в США.

Эту операцию удалось осуществить с помощью химического вещества, получившего название полиэлектрометеста. По внешнему виду оно походит на муку и быстро впитывает атмосферную влагу, образуя бестуманный воздушный коридор. Это позволяет, не закрывая аэропорт, совершать самолетам в тумане взлеты и посадки.

АВАРИИ НЕ ПРОИЗОШЛО

...Легкий самолет попал в полосу густого тумана и снежную пургу, что нередко случается в Канаде. Пилот решил совершить посадку на оживленной автостраде, в районе которой проходил полет.

Одним из пассажиров оказался парашютист, направлявшийся на соседний аэродром. Предложив свои услуги, он покинул самолет и приземлился с парашютом в месте, намеченном для посадки самолета. Затормозив на некоторое время автомобильное движение, спортсмен дал возможность благополучно посадить на автостраде самолет, чуть было не потерпевший аварию.

УТЕЧКА АНГЛИЙСКИХ ЛЕТЧИКОВ В ЯПОНИЮ

Двести английских летчиков предложили свои кандидатуры на занятие 40 вакантных мест в японской гражданской авиации. Британских авиаторов соблазнила двойная, по сравнению с Англией, оплата их труда в Японии.

ПОХИТИТЕЛИ... САМОЛЕТОВ

На аэродроме в Фёрстенфельдбрюкке (ФРГ) неизвестные пытались ночью похитить три туристских самолета. Воры вырулили уже машины на взлетную площадку, когда были замечены охраной. Поняв, что их попытка потерпела неудачу, они бежали.

ТАК ПЛОХО, А ТАК ЕЩЕ ХУЖЕ

Съемка фильмов в студиях кинопредприятия «Парамаунт» в городе Беверли Хилз (США) постоянно нарушалась из-за шума пролетавших сверхзвуковых самолетов. Тогда на крышах студий были сделаны крупные надписи: «Киностудия! Просим соблюдать тишину!»

После этого шумы еще более усилились. Пилоты стали снижаться над студиями с единственной целью: прочесть, что именно написано на крышах.

АВИАЦИИ ПОСВЯЩАЕТСЯ...



Расставьте группы букв, окаймляющих рисунок, так, чтобы получилось четверостишие, посвященное нашей боевой авиации. Последовательно используйте буквы, обозначенные на самолетиках, для чего необходимо найти значение следующих слов:

1. Город, в районе которого приземлился космический корабль «Восход-2».
2. Отсек космического корабля.
3. Авиационный конструктор.
4. Соединительная деталь в самолетостроении.
5. Принадлежность конной повозки.

Составил В. СМИРНОВ
Ворошиловградская обл., пос. Лозовской.

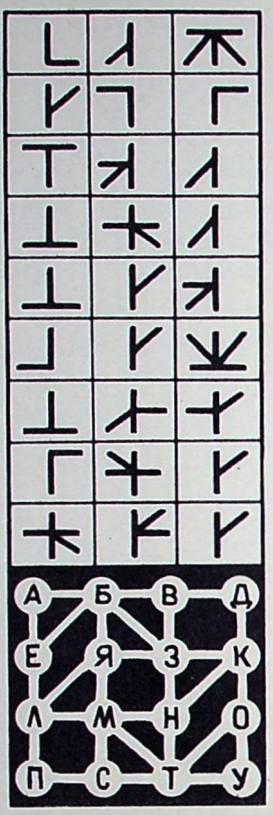
ТОЛЬКО ОДНА БУКВА

1. Если от слова, обозначающего большую метель, отнять начальную букву, то получится название планеты. Какой?

2. Если в слове, определяющем одну из полевых работ, заменить начальную букву, то получится наименование созвездия. Какого?

Составил В. МАХОВ.
Воронеж.

ШИФРОГРАММА



Прочтите текст, зашифрованный условными знаками.

Составил В.СЕЛИВЕРСТОВ.
Тула.

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 5)

НАШИ ПРОСЛАВЛЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ

В полученной фигуре фамилии разместятся (сверху вниз) — Ефремов, Алексеенко, Савицкий, Степанян, Бегельдинов, Сивков, Ефимов, Попков, Рязанов, Боровых, Павлов, Бондаренко, Воробьев, Речкалов; слева направо — Сенько, Глинка, Веда, Столяров, Осипов, Голубев, Паршин, Покрышев, Недбайло, Сафонов, Хрюкин, Семейко.

ПРАВИЛО ИСТРЕБИТЕЛЯ

Нападай первым — и ты победишь!

ВЕЩИЕ СЛОВА УЧЕНОГО

С помощью ключевых слов читаем: «В одном я твердо уверен — первенство будет принадлежать Советскому Союзу».

(См. «Крылья Родины» № 6).

КОСМИЧЕСКИЕ ДАТЫ

1) 1964, 2) 1967, 3) 1957, 4) 1965, 5) 1968, 6) 1962, 7) 1961, 8) 1963, 9) 1958, 10) 1959, 11) 1969, 12) 1966.

СТРОКИ ИЗ СТИХОТВОРЕНИЯ

Цифры под знаками означают порядковые буквы в названиях созвездий и планет. Так слог за слогом вы прочтете строки из стихотворения «Расстояния» С. Баренца:

«Ни туман, ни наплывы мороси
Не задержат в полете нас:
Разум дал нам такие скорости,
Что, гляди, и махнем на Марс».

КРИПТОГРАММА-ГОЛОВОЛОМКА

Вспомогательные слова: I. Леонов. II. Марс. III. Шаталов. IV. Луна. V. Нервюра. VI. Вещество. VII. Веда.

Ключом для расстановки букв служит расположение линий, связанных с кружками. Причем, каждая схема-рисунок совпадает с соответствующим изображением в прямоугольниках, обрамляющих кружки с числами. Так буква за буквой вы прочтете: «Слава народу, штурмующему небо!»

ШАРАДЫ

1. Пи-лот. 2. Ра-кета. 3. Пар-аш-ют.

АВИАЗАГАДКИ

1. Локсодромия. 2. Триммер.

ОДНА БУКВА

Ш-топор.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 7 1970

В. Кузнецов. Над планетой «Союз-9» 1
Б. Дубровин. Когда штурмуются высоты . . . 3
А. Скворцов. Перед финишем Спартакиады . . 4
Г. Григорьев. Соревнуются девять городов . . . 5
А. Контиевский. Командир корабельного, противолодочного 6
Ученые смотрят в будущее 7
В. Гридчин. Торпедоносец Владимир Пирогов . . 8
С. Руденко. Конец фашистского рейха 10
Купола в небе 12
В небе — девушки . . . 14
Н. Голованов. «Чайка» в рекордном полете . . 16
Н. Орешина. В небе — двое 17
Н. Гладнов. На кубок дружбы 20
М. Семенов. Матч городов 21
Г. Калишев. Скорость, мощность, высота . . . 22
И. Пищугин. Обращайтесь к врачам 24
Я. Чернявский. Старт за стартом 24
В. Гончаренко. Перемена погоды — перемена тактики 25
Л. Ячменев. Внимание, земля! 27
В. Юрьев. Особые случаи в полете 29
В. Кульков, И. Егоров. Физическая тренировка летчика 30
Самолеты страны Советов 32
Построй эти модели! . . . 34
Ю. Зельвенский. «Улетая — возвращайся» 37
В. Коженов. Первый прыжок 38
С. Николаев. Воздухоплавательная выставка . 38
Таблица мировых авиационных рекордов (Окончание) 38
Аэросмесь 39

На 1-й стр. обложки: Групповой прыжок. В воздухе москвичи — инженеры, мастера спорта В. Сыч, А. Бикмурзин, А. Васин. Фото мастера спорта С. Киселева.

На 4-й стр. обложки: На малой высоте. Фото В. Мальшакова.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. Л. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. В. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Агрзновский. **Корректор М. Ромашова.**

Издательство ДОСААФ.

Сдано в производство 22.V.70г. Подписано в печать 15.VI.70 г. 60×90¼. 2¾ б. л. 5,5 п. л. Г-70393 Тир. 110 000 экз. Зак. 213 Цена номера 30 коп.

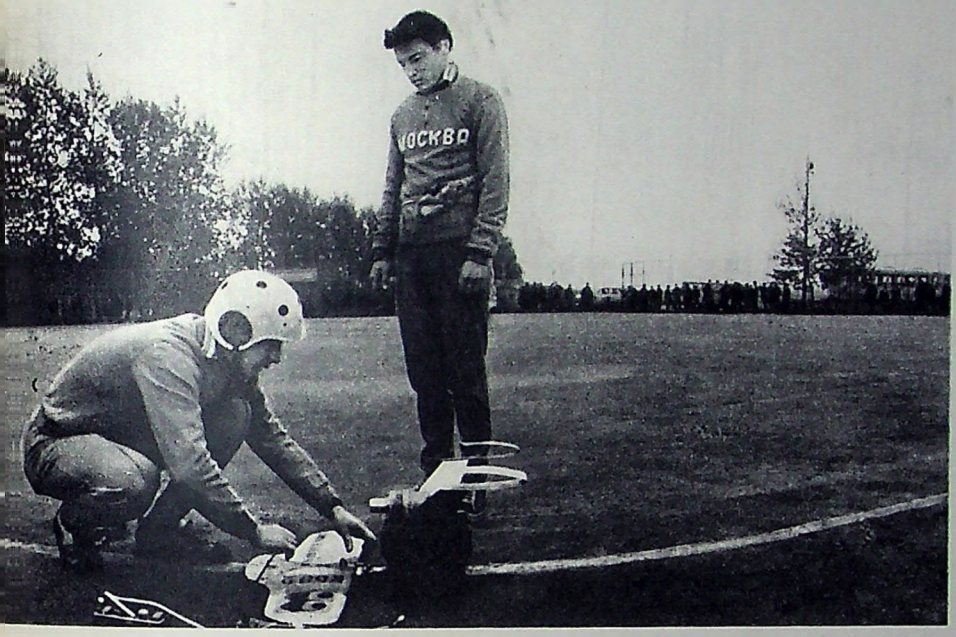
3-я типография Воениздата

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35



МАТЧ городов



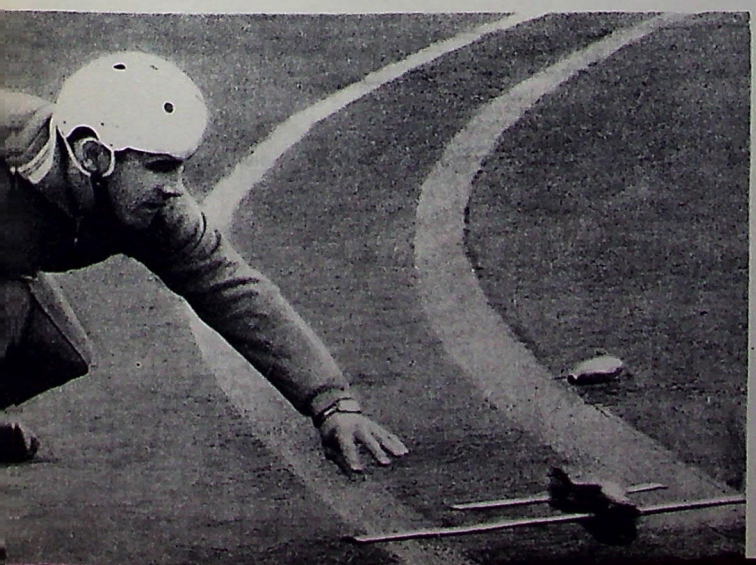


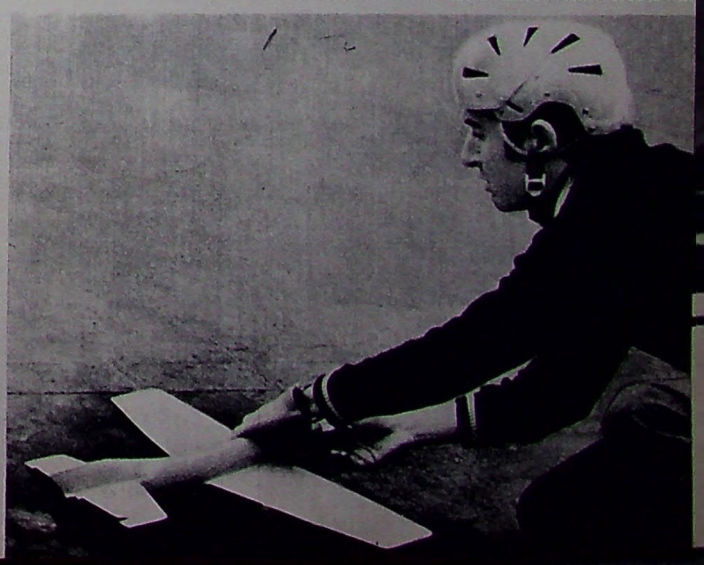
В Москве, на Тушинском кордодроме (фото вверху) состоялись двухдневные соревнования авиамоделистов по программе юбилейной Спартакиады. Лично-командное первенство оспаривали спортсмены Москвы, Харькова, Еревана и Московской области.

На наших снимках — участники матча городов, показавшие высокие спортивные результаты в личном зачете.

В центре: слева — москвичи мастера спорта С. Жидков и В. Киселев — победители по моделям воздушного боя; справа — харьковчанин мастер спорта В. Молчанов — призер соревнований по скоростным моделям. Внизу: слева — москвич мастер спорта Н. Маслов, отличившийся на гоночном старте; справа — мастер спорта Г. Шахазизян из Еревана. Он выступал по классу кордовых гоночных моделей самолетов.

Фото Б. Антонова





Индекс
70450





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

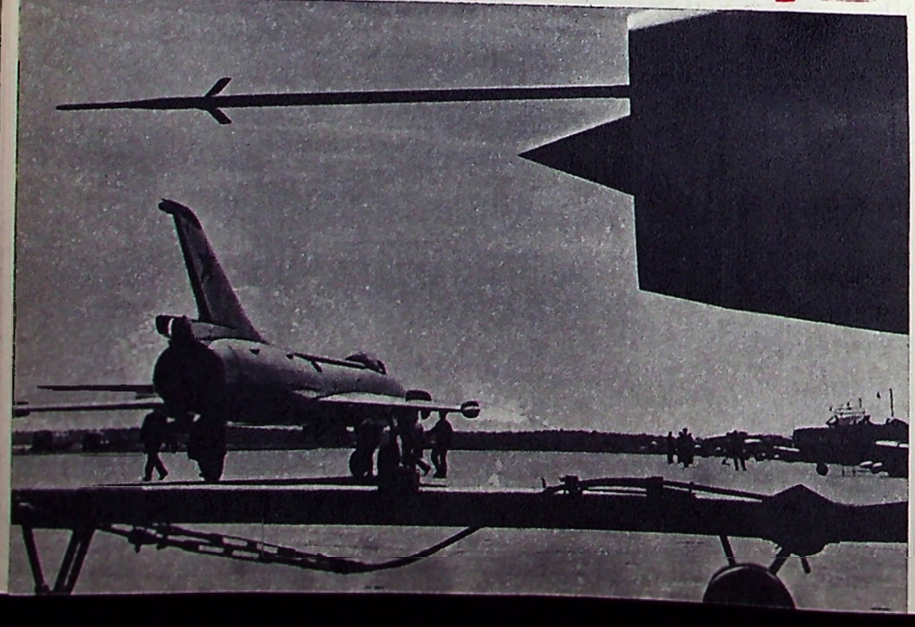
КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АВГУСТ 8 1970





ВОЗДУШНАЯ МОЩЬ РОДИНЫ

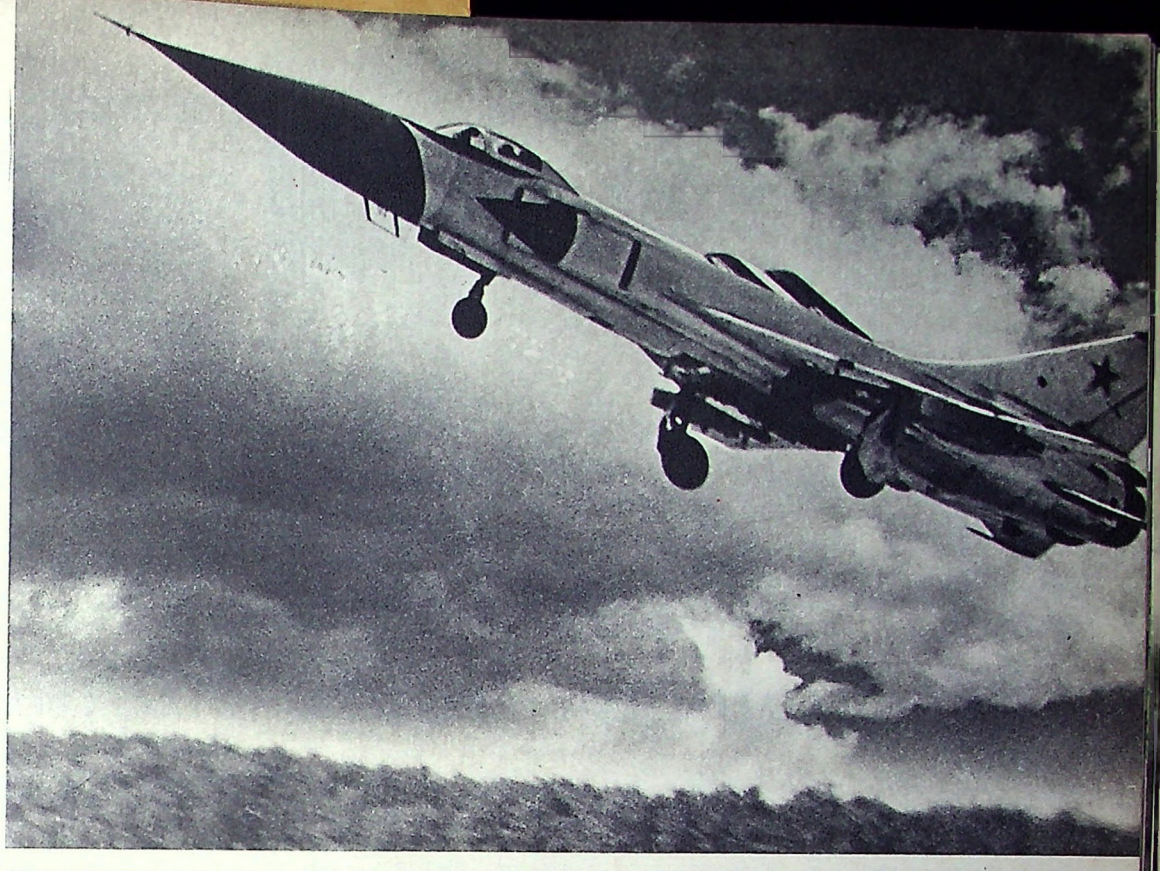


Современная авиационная техника, сверхзвуковая, ракетоносная, и люди — первоклассные воины, пламенные советские патриоты — олицетворение мощи наших Военно-Воздушных Сил. Это летчики — мастера перехватов, бомбовых и ракетных ударов. Это инженеры, техники и механики — отличные специалисты. В каждом полете — их упорный самоотверженный труд, кропотливая повседневная учеба, неустанные тренировки.

На снимках: слева вверху — вот они, люди и техника, в боевом, монолитном строю. Пройдет какое-то время, и рев тысячесильных турбин возвестит о начале летного дня; справа вверху — перехватчик уходит в небо. Сколько ума и умения вложено в эту машину, чудо техники нашего дня; слева внизу — летный день в самом разгаре. Кто-то летит по маршруту или пилотирует в зоне, несется за звук по сигналу с командного пункта или заходит «противнику» в хвост в свободном бою. А кто-то уже слетал, готовится к новому вылету или уже подготовился и рулит на взлетную полосу; справа внизу — полет выполнен, цель перехвачена. Иначе и быть не могло: пилоты все первоклассные. Слева направо: подполковник И. Хомяков, капитан Г. Мартынов, майоры И. Коршунов и В. Могилко; в центре — командир эскадрильи, военный летчик 1-го класса майор Б. Качанов, награжденный орденом «Красной Звезды» за успехи в учебно-боевой подготовке.

Фото Г. Омельчука и Ю. Кравчука

нет №10







ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Авиации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

АВГУСТ 8 1970



Ракетоносцы

Фото Г. Омельчука

Воздушная мощь Родины

1970 год войдет в историю человечества как год ленинского юбилея. Его немеркнущим светом озарены все события и свершения нынешнего года, под его знаком отмечает советский народ и традиционный День Воздушного Флота СССР. Летчики, штурманы, инженеры, техники — все воины наших славных Военно-Воздушных Сил, конструкторы и строители воздушных кораблей, работники Гражданской авиации, авиационные спортсмены ДОСААФ отчитываются перед памятью великого Ленина, рапортуют Коммунистической партии, родному народу о своих победах и достижениях.

Каждый день газеты, радио, телевидение приносят сообщения о новых успехах нашей авиации. Военные летчики отличились на больших войсковых маневрах... Продолжаются испытания сверхзвукового лайнера Ту-144... Установлен новый мировой рекорд скорости и высоты полета... Самолеты полярной авиации высадили на льду Арктики очередную научную станцию «Северный полюс»... Открыта новая международная авиалиния Лондон—Москва—Токио... Успешно завершен длительный космический полет на корабле «Союз-9» (ведь авиация — колыбель космонавтики)...

С радостью и гордостью смотрят советские люди на могучие ракетоносцы, неусыпно охраняющие их труд и покой; на серебристые воздушные лайнеры, перевозящие пассажиров в любые пункты страны и в десятки зарубежных государств; на работяги-вертолеты, помогающие строителям, нефтяникам, геологам... Нам есть чему радоваться, есть чем гордиться! Великая советская держава располагает ныне могучим, достойным нашего дела воздушным флотом, способным успешно решать любые задачи по обороне Родины и обеспечению нужд народного хозяйства.

И в этом — прямой результат воплощения в жизнь заветов В. И. Ленина о первостепенном значении авиации для обороны и дальнейшей жизни советской республики. Создание, развитие и вся героическая история Воздушного Флота СССР неразрывно связаны с именем В. И. Ленина, с деятельностью Коммунистической партии. Владимир Ильич видел в авиации не «дорогостоящую игрушку», как ее называли троцкисты, пытавшиеся сорвать авиационное строительство в нашей стране, а могучее средство обороны страны и производительную силу общества.

Именно из этого ленинского указания исходила партия, создавая на основе индустриализации страны авиационную промышленность, растя и воспитывая кадры летчиков, авиационных инженеров, конструкторов, всемерно развивая авиационную науку и технику. Страна окружила воздушный флот любовью, заботой и уважением. Отвечая на них, наши авиаторы прославили Родину мировыми рекордами дальности, скорости, высоты полета, замечательными межконтинентальными перелетами, беспримерными образцами мужества, отваги и героизма.

Великая Отечественная война с особой силой подтвердила мудрость и прозорливость политики Коммунистической партии. Советская авиация выдержала жесточайшее испытание, сокрушила военно-воздушную мощь врага, помогла нашему народу одержать историческую победу. Несмотря на потерю в начале войны важнейших промышленных районов, на эвакуацию многих крупных заводов, авиационная промышленность дала фронту десятки тысяч самолетов. Истребители, бомбардировщики, штурмовики непрерывно совершенствовались. Создавались и ставились на вооружение новые замечательные машины. Невиданный массовый героизм проявили тысячи советских летчиков, показавших свое полное морально-политическое превосходство над противником.

За годы войны советские летчики уничтожили 57 тысяч немецких самолетов, что составляет 62 процента общих потерь вражеской авиации во второй мировой войне. За героизм и отвагу более 200 тысяч авиаторов награждены орденами и медалями СССР, 2420 человек удостоены звания Героя Советского Союза, 65 летчиков награждены дважды и 2 — трижды медалью «Золотая Звезда»; 49 авиаторов стали кавалерами ордена Славы всех трех степеней. О подвигах наших летчиков написаны книги, сложены стихи и песни, созданы пьесы и кинофильмы.

И ныне на основе выдающихся достижений советской экономики, науки и техники непрерывно растут и совершенствуются советские Военно-Воздушные Силы, постоянно увеличиваются скорость, дальность и высота полета. Наша авиация стала реактивной, сверхзвуковой, ракетоносной, всепогодной. Современные самолеты могут развивать скорость, превышающую 3 тысячи километров в час, и подниматься на высоту 30 тысяч метров. Советские ученые и конструкторы создали самолеты вертикального взлета и посадки, а также машины с изменяющейся в полете геометрией крыла.

Ударную силу наших Военно-Воздушных Сил составляет дальняя авиация. Основа ее самолетного парка — межконтинентальные самолеты-ракетоносцы, способные достигать любой точки земного шара. Они могут поражать объекты противника без захода самолета в зону действия вражеских средств ПВО. Существенно изменилась фронтовая авиация. На ее вооружении находятся всепогодные, обладающие высокими скоростями реактивные истребители, истребители-бомбардировщики, бомбардировщики, разведчики. Фронтовая авиация способна поражать и уничтожать любые, в том числе подвижные и малоразмерные цели на земле и на море, перехватывать воздушного противника во всем диапазоне скоростей и высот полета. Большое развитие получила военно-транспортная авиация. Она способна в короткие сроки перебрасывать по воздуху на большие расстояния и с большой скоростью войска и самую разнообразную боевую технику.

Могущество нашей авиационной техники во много крат умножается тем, что Коммунистическая партия подготовила и воспитала многочисленные кадры советских авиаторов, высококвалифицированных специалистов, беззаветно преданных народу. В настоящее время каждый четвертый офицер Военно-Воздушных Сил имеет высшее военное или специальное образование. Почти половину летного состава ча-

ПЕРЕД СТАРТОМ

Игорь ЛАШКОВ

Так повелось —
Пред стартами большими
Мы в ленинский заходим кабинет
И про себя вновь произносим имя,
Которого для нас дороже нет.

Мы чувствуем вождя сердцебиенье,
Оно не утихало ни на миг.
И Ленин в нас вселяет вдохновенье,
Как жажду утоляющий родник.

Становимся мы собранней и строже,
В грядущий день уверенней глядим,
Как будто силы нам Ильич умножил,
Как будто мы советовались с ним.

Родной Ильич вручил народу крылья,
Его заветные мечты сбылись.
Мы трассу к звездам первыми открыли,
Мы покорили сказочную высь.

Ильич всегда и всюду рядом с нами
Ведет страну дорогами побед.
Над миром реет Ленинское Знамя
И негасим его горячий свет.

стей составляют летчики и штурманы-инженеры. Более 70 процентов летчиков и штурманов имеют высокую квалификацию.

Новый значительный шаг в совершенствовании своего боевого мастерства сделали советские авиаторы за период подготовки к ленинскому юбилею. Об этом убедительно свидетельствуют итоги социалистического соревнования в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Многие воинские коллективы досрочно выполнили свои высокие обязательства и успешно продолжают ленинскую вахту. Каждый второй авиатор является отличником боевой и политической подготовки.

Превосходную выучку, высокое мастерство и морально-психологическую закалку, готовность выполнить самые сложные и ответственные боевые задачи показали советские авиаторы на маневрах «Двина» и «Океан». На этих крупнейших маневрах ярко проявилась зрелость авиационных командиров и политработников, их способность руководить войсками в условиях, максимально приближенных к боевым, мастерство летного состава. Учения явились подлинной школой боевой закалки для всех воинов авиационных частей. Они показали, что личный состав всех родов авиации в полной мере владеет современной ракетоносной техникой и способен успешно решать задачи в сложных условиях с применением новейших средств борьбы.

С каждым годом в авиационные части приходит все более подготовленная молодежь. Свыше 80 процентов молодых воинов, начиная службу, уже имеют ту или иную техническую специальность. Многие из призывников получают техническую военную специальность на учебных пунктах и в авиационных клубах ДОСААФ. Там они овладевают техникой пилотирования самолетов, вертолетов и планеров, парашютным спортом. Это позволяет им быстрее входить в строй, становиться боеспособными воинами.

Цементирующая сила авиационных частей и подразделений, их ядро — коммунисты и комсомольцы. Они составляют почти 85 процентов личного состава. Коммунистическая убежденность, советский патриотизм являются основой, на которой зиждется высокое боевое мастерство и моральная стойкость воинов-авиаторов.

Создание материально-технической базы коммунизма, бурный технический прогресс открывают новые перспективы для развития Воздушного Флота нашей страны. Вполне естественно, что новая современная и перспективная авиационная техника предъявляют повышенные требования к профессиональным качествам летчика. Он должен обладать высокой идейно-политической закалкой, любить свою профессию, быть бдительным, дисциплинированным, иметь отличную боевую выучку.

Процессы, связанные с полетом и особенно с полетом в боевых условиях, требуют от летчика быстроты реакции и решительности, инициативы и активности, смелости и мужества, высокого самообладания и выдержки, твердости воли и способности переносить предельное напряжение духовных и физических сил, готовность, не щадя жизни, защищать интересы своей Родины. Воспитание этих качеств лежит в основе современной системы подготовки авиационных кадров.

Основы знаний и навыков в летном деле будущий летчик или штурман получает в училище. Все летные и штурманские училища реорганизованы в высшие с 4-годичным сроком обучения. После окончания училища выпускники получают специальность летчика-инженера или штурмана-инженера. Для того, чтобы поступить в летное или штурманское училище, юноша должен иметь глубокие знания математики и физики, быть всесторонне образованным и физически развитым.

Нынешнее поколение авиаторов, влюбленных в свою полную романтики, героизма, напряженного труда и творчества профессию, достойно приняло эстафету от старшего поколения, соединив традиции беззаветного мужества отцов с совершенным знанием новейшей военной техники, новаторством и дерзновением в достижении поставленных целей. Советский народ гордится своими авиационными кадрами, людьми высокой культуры и мужества, чей ратный труд по достоинству оценивается партией и правительством.

В послевоенный период более 100 летчиков, штурманов и инженеров за героизм при выполнении заданий командования и испытания новой авиационной техники удостоены звания Героя Советского Союза, большая группа авиаторов награждена орденами и медалями. В августе 1958 года Президиум Верховного Совета СССР учредил звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР», «Заслуженный штурман-испытатель СССР». В 1965 году были учреждены звания «Заслуженный военный летчик СССР» и «Заслуженный военный штурман СССР». Заслуженные летчики и штурманы — это золотой фонд наших Военно-Воздушных Сил.

Все большую роль в экономике страны играет наша Гражданская авиация. Ныне она перевозит в год многие миллионы пассажиров и миллионы тонн грузов. Воздушное пространство нашей страны во всех направлениях пересекают самолеты знакомых всем марок «Ту», «Ил», «Ан», «Як». Благодаря широкому использованию воздушного транспорта стало возможным быстрое освоение богатых полезными ископаемыми северо-восточных районов страны. Сельскохозяйственная авиация все более активно участвует в борьбе за повышение урожайности полей. Воздушные лайнеры с эмблемами Аэрофлота СССР бороздят воздушные просторы над всеми континентами и садятся на аэродромы многих десятков государств мира.

Советские люди воздают должное работникам Гражданской авиации. Более 20 ее летчиков за последние годы стали Героями Социалистического Труда, сотни авиаторов награждены орденами и медалями, удостоены почетного звания «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР».

Новыми достижениями встречают День Воздушного Флота и наши авиационные спортсмены. Юбилейный ленинский год они ознаменовали установлением выдающихся мировых и всесоюзных рекордов. Многие тысячи летчиков, планеристов, парашютистов, авиамоделистов приняли участие в соревнованиях V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Сейчас, в августе, проходят финальные всесоюзные старты, которые определят победителей этих исключительных по массовости соревнований. Они ярко показывают любовь нашей молодежи к авиации, ее стремление заниматься всеми видами авиационного спорта.

Забота партии и правительства, отеческая любовь народа к своим крылатым сыновьям вдохновляют советских авиаторов на образцовое решение больших и сложных задач, которые стоят перед ними. В Военно-Воздушных Силах, Гражданской авиации, авиационных клубах ДОСААФ несут службу, работают беспредельно преданные Родине высококвалифицированные специалисты. Им по плечу любое дело. Они умело используют современную технику, творцами которой являются наши талантливые авиационные конструкторы, инженеры, рабочие. Воздушный Флот Советского Союза — надежный щит и меч Отчизны, большая сила в строительстве коммунизма.

Генерал-майор авиации Л. ФИЛЬЧЕНКО

ИСТОЧНИК ВДОХНОВЕНИЯ

Лауреат Ленинской премии **С. ИЛЬЮШИН,**
дважды Герой Социалистического Труда, академик

✦

День Воздушного Флота СССР вот уже много лет проходит у нас в стране как всенародный праздник. По издавна сложившейся традиции летчики и штурманы, инженеры и техники, специалисты военной и гражданской авиации, работники авиационной науки и промышленности, спортсмены ДОСААФ рапортуют Родине о своих успехах в борьбе за дальнейшее укрепление могущества Советского Воздушного Флота.

Становление и развитие советского Воздушного Флота непосредственно связано с именем В. И. Ленина. По его указаниям и под его руководством шло создание Воздушного Флота, отвечающего задачам укрепления обороны первого в мире социалистического государства и его народно-хозяйственным нуждам. Идеи и заветы Владимира Ильича лежали и лежат в основе постоянного совершенствования и роста могущества советской авиации. Они вдохновляют личный состав Военно-Воздушных Сил, Гражданской авиации, работников науки и авиапромышленности на дальнейшее укрепление мощи советского Воздушного Флота — важной составной части экономического и оборонного могущества нашей Родины.

В своей статье генерал-полковник инженерно-технической службы, лауреат Ленинской премии, дважды Герой Социалистического Труда, академик Сергей Владимирович Ильюшин рассказывает о том, как под руководством Коммунистической партии мужал наш воздушный флот, и о том вкладе, который внес в борьбу за его совершенствование коллектив возглавляемого им опытно - конструкторского бюро, работники которого за создание межконтинентального лайнера Ил-62 удостоены Ленинской премии юбилейного 1970 года.

✦

Мне, человеку старшего поколения, выпало счастье начинать сознательную деятельность при жизни Владимира Ильича Ленина. Я был свидетелем и участником героической борьбы, которую под руководством большевистской партии, ее вождя и учителя вели миллионы тружеников нашей страны за укрепление Советской власти. Каждое слово, каждое указание В. И. Ленина заражали людей необыкновенной энергией, увеличивали их стремление отдать все силы и способности делу Коммунистической партии. Ленинское слово, его идеи и заветы были и сейчас являются неиссякаемым источником сил и вдохновения для успешной борьбы за светлое будущее, за построение коммунистического общества.

Жизнь сложилась так, что я еще юношей «столкнулся» с авиацией. Шестнадцатилетним пареньком, работая в артели землекопов на Комендантском аэродроме, впервые увидел самолет. Во время первой мировой войны, уже солдатом, снова попал на этот аэродром. Вначале был ангарным рабочим, потом — мотористом, а в 1917 году, накануне Великого Октября, окончил летную школу и сдал экзамены на звание пилота. Коммунистическая партия и Советское правительство дали мне возможность учиться в первом, организованном по указанию В. И. Ленина, высшем авиационном учебном заведении — Институте инженеров Красного Воздушного Флота, преобразованном затем в Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. Окончив ее, работал на различных должностях в Военно-Воздушных Силах страны и в авиапромышленности.

Наша страна по праву считается родиной авиации. Но по-настоящему она начала у нас развиваться только после Великого Октября. Коммунистическая партия, В. И. Ленин с присущей им научной проницательностью увидели, какую важную роль может сыграть в обороне и в народном хозяйстве страны Советов воздушный флот. Поэтому сразу после революции были приняты все возможные в тех чрезвычайно сложных условиях меры, направленные на его создание, развитие и совершенствование.

Национализация имевшихся в стране авиазаводов, энергичное формирование авиационных отрядов и разработка методов использования самолетов для борьбы с силами контрреволюции, подготовка летных, технических и научных кадров, увеличение производства новых самолетов и быстрейшее восстановление и ремонт старых машин, снабжение боевых частей авиационным топливом и боеприпасами — все эти и многие другие вопросы решались при непосредственном участии и часто по прямому указанию Владимира Ильича. Ленин был у колыбели советской авиации.

В ряде документов, в частности, в постановлениях, принятых Советом Труда и Обороны и подписанных В. И. Лениным в июне 1920 года и в январе 1921, еще в те годы была намечена программа развития авиации в стране, подготовки и воспитания летных и технических, научных и авиаконструкторских кадров. Создание и развитие Воздушного Флота стало одним из участков общего социалистического строительства.

В годы гражданской войны мне довелось возглавлять коллективы авиаремонтных поездов и авиапарков. Их личный состав, стремясь наилучшим образом выполнить директивы партии и советского правительства об усилении снабжения фронта боевыми самолетами, работал с большой самоотверженностью. Люди нередко отказывались от и без того короткого отдыха для того, чтобы пораньше подготовить и отправить в авиаотряд боевую технику.

* * *

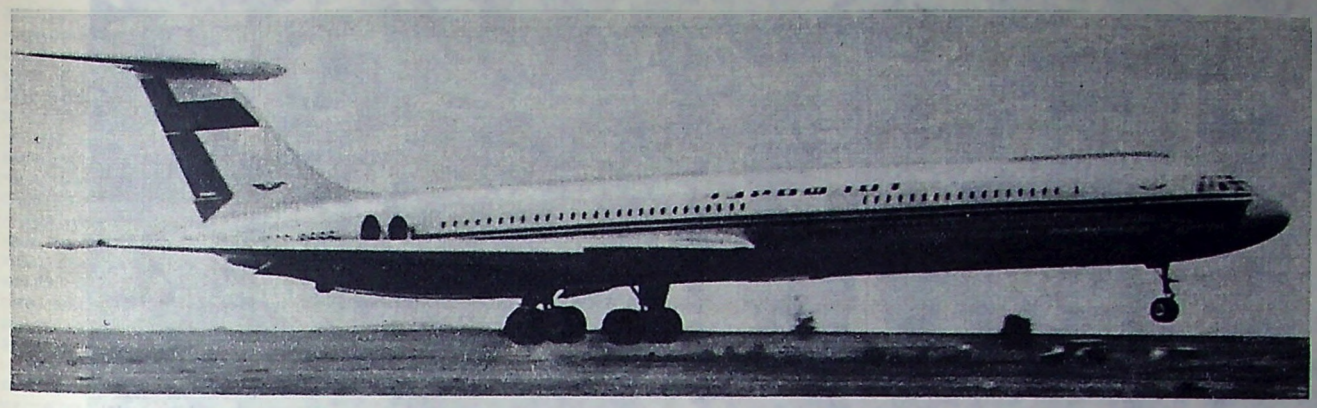
Основы развития Воздушного Флота страны, его производственно-технической и научно-экспериментальной базы, подготовки квалифицированных кадров, привлечение к этому важному участку социалистического строительства широких масс, заложенные при жизни Владимира Ильича, были затем развиты Коммунистической партией во всесторонне обоснованную программу, воплотившую в себе ленинские идеи и указания. Эта программа в ходе осуществления корректировалась в соответствии с производственно-техническими возможностями страны, ее оборонными и экономическими нуждами.

Большую роль в реализации решений партии и правительства о развитии авиации, особенно о подготовке летных кадров, сыграли Ленинский комсомол, патриотические массовые организации, такие как Общество друзей воздушного флота (ОДВФ), Авиахим, Осоавиахим, ДОСААФ. Под руководством партийных организаций они создавали на предприятиях авиационные кружки, самодеятельные конструкторские коллективы, строившие планеры и легкие учебно-спортивные самолеты. В эти годы, будучи слушателем Академии, я руководил кружками на заводе «Мастяжарт», в рабфаке Института инженеров железнодорожного транспорта. Тогда при проектировании и постройке планеров «Мастяжарт» и «Рабфаковец» впервые приобщился к конструкторской работе. В стране быстро росла сеть аэроклубов, в которых овладевали самолетом и планером тысячи и тысячи юношей и девушек. Это были очень важные шаги на пути к превращению нашей страны в великую авиационную державу.

Решающую роль в успешном развитии нашего Воздушного флота сыграло твердое и неуклонное проведение партией ленинской политики индустриализации. В короткое время были построены первоклассные самолетостроительные и моторостроительные заводы, расширены старые и созданы новые конструкторские бюро, в том числе в 1933 году и наше ОКБ, различные научные авиационные учреждения и институты, которые готовили кадры инженеров-производственников, конструкторов, испытателей.

В годы реконструкции народного хозяйства и первых пятилеток я работал в Научно-техническом комитете Военно-Воздушных Сил, возглавляя самолетостроительную секцию. Приходилось участвовать в изучении и оценке эскизных и технических проектов самолетов, разработке различного характера текущих и перспективных планов развития авиации. И было приятно видеть огромное стремление большинства коллективов конструкторов и производственников быстрее выполнить указание партии об укреплении и совершенствовании советской авиации.

С таким же горячим стремлением отдать все силы и способности делу, которое поручил нам народ, коммунистическая партия, работал и работает вот уже тридцать седьмой год



Ил-62 на московском аэродроме.
Фото В. Вдовенко

коллектив нашего опытного конструкторского бюро. Его рост, развитие производственно-технической и научной базы, объем и сложность решаемых задач являются наглядной иллюстрацией энергичного воплощения в жизнь ленинских идей и заветов об индустриализации страны, о развитии авиации, об укреплении экономического и оборонного могущества нашей Родины.

В начале тридцатых годов, когда были одержаны первые серьезные победы на фронте индустриализации, наше только что созданное конструкторское бюро насчитывало всего несколько десятков в основном молодых людей. Проектируя первый дальний бомбардировщик, мы настойчиво, упорно искали возможность довести максимальную скорость своего самолета до 400 км/час, а наибольшую дальность полета на экономичном режиме с одной тонной груза до 4 тыс. километров. Такие данные позволяли самолету войти в число лучших в мире самолетов такого класса.

Эту трудную задачу коллективу все же удалось решить, хотя выбор двигателей для силовой установки, материалов для каркаса и обшивки был тогда еще довольно ограничен. Машина под литерами ДБ-3 была в 1936 году принята для серийного производства. Затем она прошла ряд модификаций и имела литеры ДБ-3Ф, Ил-4. Их было построено почти 9 тысяч. Они хорошо послужили в годы Великой Отечественной войны. Что же помогло коллективу преодолеть все трудности? Прежде всего высокое чувство ответственности всех работников за укрепление обороны Родины, постоянное внимание партии, поощрявшее творческую смелость.

Успехи в развитии авиационной науки, создание мощной промышленности, в частности заводов, выпускающих высококачественные стали и прочные легкие металлы, появление мощных отечественных двигателей позволило коллективу ОКБ в те же тридцатые годы начать проектирование самолета для поля боя и борьбы с танками. О таком специализированном самолете я думал еще работая в научно-техническом комитете. Но тогда страна для строительства «летающих танков» не имела ни технических, ни производственных возможностей. И как только они появились, наш коллектив перешел к воплощению идеи в расчеты, схемы, а затем и в металл. В результате длительных и трудных поисков нам удалось сочетать в самолете большую огневую мощь, высокую живучесть и надежность с достаточной скоростью, маневренностью и простотой управления. Штурмовики Ил-2 и его дальнейшее развитие ИЛ-10 отлично зарекомендовали себя в боях с немецко-фашистскими захватчиками, стали основными самолетами поля боя. Их наши заводы построили более 40 тысяч. Такого «тиража» не имел ни один тип самолета.

И в первые, так сказать, юношеские годы нашего коллектива, и когда он и количественно и технически значительно вырос, рядовые работники и руководящий состав ОКБ обращались и обращаются сейчас к трудам В. И. Ленина. В них мы находим вдохновение. Они учат мыслить диалектически, видеть перспективу, сочетать решение сегодняшних практических задач с работой над научно-техническими проблемами авиации завтрашнего дня. Энергичное ленинское слово, его мысли призывают действовать смело, не успокаиваться достигнутым, все время помнить и учитывать на своем конкретном участке общегосударственные интересы. А это повышает у человека чувство личной ответственности за успех всего коллектива.

При создании любого нового или модификации уже принятого в серийное производство самолета мы стремимся к достижению максимальной боевой или коммерческой эффективности; высокой надежности и безопасности полета; технологичности и простоты в конструктивных решениях, чтобы облегчить его производство на заводах и эксплуатацию в боевых частях или на линиях гражданской авиации. К примеру так было с самолетом Ил-28. Коллектив разработал новый технологический метод сборки, позволивший значительно уменьшить затраты труда при серийном производстве.

Конструирование самолетов — это многогранный творческий процесс, охватывающий широкий круг проблем от практических до чисто научных. Поэтому наш коллектив находится в постоянном творческом поиске, порой ведет чисто исследовательскую работу. С первых дней конструкторское бюро твердо взяло курс на использование в проектируемых самолетах новейших достижений науки и техники. Это, как правило, и помогает создавать машины перспективные, машины «долгожители». Так был создан задуманный еще в годы войны пассажирский самолет Ил-12, который эксплуатировался на линиях Аэрофлота почти четверть века. Много лет находился в строю Ил-14. Вот уже много времени исправно перевозят пассажиров турбовинтовые лайнеры Ил-18, созданные коллективом в 1957 году.

Между прочим, основные геометрические параметры этого самолета мы разработали еще в 1947 году. Коллектив верил, что наш воздушный транспорт после того, как страна залечит тяжелые раны, нанесенные народному хозяйству немецко-фашистскими захватчиками, будет развиваться очень быстро, и ему потребуются многоместные магистральные самолеты. Поэтому уже тогда мы создали опытную многоместную машину с четырьмя поршневыми двигателями.

Быстро прогрессирующая советская наука, развивающиеся технические возможности авиационной промышленности позволили нам, конструкторам, уже в пятидесятых годах начать разработку самолетов, обладающих еще большими скоростями и огромной грузоподъемностью. Таким является в частности наш межконтинентальный лайнер Ил-62. Разрабатывая его проект, коллектив бюро стремился использовать самые последние достижения авиационной, радиоэлектронной и многих других отраслей науки, техники и промышленности. Самолет Ил-62 уже вышел на линии гражданской авиации и, по имеющимся отзывам советских и иностранных пассажиров и авиаспециалистов, твердо занял место в числе лучших в мире машин такого класса.

Творческий и технический рост нашего опытно-конструкторского бюро является отражением роста и развития нашей авиапромышленности, всей нашей авиации. Мы сейчас идем на смелые технические решения, используем в конструкциях новейшие материалы, сложнейшее оборудование, ибо знаем, что оснащение наших самолетостроительных заводов, квалификация рабочего и инженерно-технического персонала находятся на самом высоком уровне и им по плечу серийный выпуск самых совершенных машин. Они, как и все советские люди, свято следуют ленинскому завету — всегда идти вперед, отдавать все силы укреплению экономического и оборонного могущества первого в мире социалистического государства.



ДЕЛО ОБЩЕЕ, ГОСУДАРСТВЕННОЕ

Посмотрите на публикуемый выше фотоснимок — делегация Вооруженных Сил СССР приветствует XVI съезд ВЛКСМ. Под овеянными славой боевыми знаменами стоят лучшие представители армии, авиации и флота, пограничных и внутренних войск, нахимовцы и суворовцы. И молодость страны рукоплещет доблестным защитникам Родины. Каким большим историческим содержанием наполнены эти волнующие минуты, как много мыслей рождают они.

Вот со знаменем в руках прославленный летчик-истребитель трижды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Иван Кожедуб. А в строю доблестных воздушных десантников — старший сержант Алевтина Горшкова. Воины двух поколений, двух видов Вооруженных Сил. Но и того и другую в армию послал комсомол, и тот и другая готовились к военной службе в рядах патриотического оборонного Общества. Кожедуб поднялся в небо в Шосткинском аэроклубе Осоавиахима. Горшкова стала мастером парашютного спорта в 3-м Московском аэроклубе ДОСААФ. В этом нельзя не видеть олицетворения и сложившихся давних традиций и сегодняшних задач на будущее.

Выступая на XVI съезде ВЛКСМ, Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев сказал:

«Мы живем в век острой борьбы двух социальных систем на мировой арене. Империализм не сложил оружия. Международная обстановка обязывает нас крепить оборонную мощь и боевую готовность Советских Вооруженных Сил. Это наш священный долг.

Современной армии, флоту, авиации нужны сейчас люди образованные, идейно стойкие, физически закаленные, способные соединить традиции беззаветного мужества отцов с совершенным знанием новейшей военной техники. В воспитании такого пополнения для Советских Вооруженных Сил огромная роль принадлежит комсомолу, его славному армейскому отряду. Здесь — одно из главных поприщ патриотической деятельности нашего комсомола».

XVI СЪЕЗД ВЛКСМ О ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОМ ВОСПИТАНИИ И НАЧАЛЬНОЙ ВОЕННОЙ ПОДГОТОВКЕ МОЛОДЕЖИ

Исходя из этого, съезд глубоко по-деловому обсудил вопросы военно-патриотического воспитания и оборонно-массовой работы. На его пленарных заседаниях, на секции «Военно-патриотическое воспитание молодежи. Комсомол и Советские Вооруженные Силы» делегаты говорили о том, какими должны приходить на военную службу питомцы комсомола, что делается и что еще нужно делать для всесторонней подготовки молодежи к защите социалистического Отечества.

Отмечалось активное участие в подготовке молодежи к воинской службе Московской, Курской, Хмельницкой, Башкирской, Восточно-Казахстанской областных, Латвийской и Грузинской республиканских комсомольских организаций. Опыт показывает, что наибольшие успехи достигаются там, где военно-патриотическая и оборонно-массовая работа ведется организациями комсомола и ДОСААФ в тесном содружестве. Это содружество имеет многолетнюю историю и прочные традиции, в ходе его сложились проверенные жизнью формы и методы патриотического воспитания и начальной военной подготовки молодежи.

Важным этапом улучшения совместной деятельности комсомола и оборонного Общества стал период после принятия Центральным Комитетом КПСС и Советом Министров СССР постановления от 7 мая 1966 г. «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)». В этом документе, в частности, содержится требование к ЦК ВЛКСМ принять меры по усилению военно-патриотического воспитания молодежи, обеспечить активное участие всех комсомольских организаций в работе оборонного Общества.

Верные своему высокому призванию, организации ВЛКСМ и ДОСААФ активно претворяют в жизнь требования Коммунистической партии и Советского правительства. Как правило, они сообща ведут пропаганду заветов В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, решений партии и правительства об укреплении обороноспособности страны, Закона о всеобщей воинской обязанности. Рассказывая о подвигах и свершениях представителей старших поколений, активисты комсомола и ДОСААФ учат юношей и девушек, как в современных условиях продолжать и развивать героические традиции партии, народа, Вооруженных Сил.

С каждым годом все больший размах получает замечательное движение мо-

лодежи — Всесоюзный поход по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Миллионы юношей и девушек, откликаясь на призыв ЦК ВЛКСМ, ВЦСПС, ЦК ДОСААФ, выходят ежегодно на маршруты похода, чтобы побывать в местах, связанных с именем В. И. Ленина, с наиболее значительными событиями истории нашей страны, чтобы почтить память павших, встретиться с живыми героями. Собранные во время похода материалы помогают организациям ВЛКСМ и ДОСААФ вести военно-патриотическое воспитание, создавать музеи, комнаты, уголки революционной, боевой и трудовой славы.

Какие бы формы военно-патриотической работы ни использовались, какие мероприятия ни проводились, необходимо постоянно держать в центре внимания главную цель — воспитывать идейно убежденных, беззаветно преданных Родине будущих воинов, способных активно противостоять нашим идеологическим противникам.

Основное направление совместной деятельности комсомола и ДОСААФ по начальному военному обучению молодежи определяет Закон о всеобщей воинской обязанности. Они принимают все более активное участие в подготовке достойного пополнения для наших Вооруженных Сил. В 1969 году среди призывников число юношей со средним образованием возросло по сравнению с 1966 годом в 1,5 раза, а с высшим — почти в 2 раза. Увеличилось количество призывников, владеющих одной из военно-технических специальностей, значкистов «Готов к защите Родины». спортсменов-разрядников.

Имеется немало примеров весьма плодотворной совместной работы. Комитеты комсомола и ДОСААФ заводов «Арсенал» в Киеве и имени Масленникова в Куйбышеве вместе с авиаспортклубами уже не один год готовят пополнение для частей воздушнодесантных войск. Родным домом для многих воронежских комсомольцев стал местный аэроклуб, и пример им в этом показывают руководители и работники горкома ВЛКСМ, сами ставшие спортсменами-парашютистами. На Кировском заводе в Ленинграде традиционными стали торжественные проводы призывников. Им вручают «Наказ» коллектива, тепло напутствуют. Многие кировцы в цехах родного завода в присутствии товарищей по работе, родителей, ветеранов принимают присягу. И как бы далеко от города Ленина ни служили питомцы прославленного предприятия, письма от них — своеобразные отчеты о выполнении воинского долга — регулярно приходят на завод. А комитеты ВЛКСМ и ДОСААФ воспитывают новых призывников и учат их военному делу на примере старших товарищей.

Опыт этих передовых организаций заслуживает повсеместного распространения.

Огромное значение имеет совместная военно-патриотическая работа в школах, техникумах, производственно-технических училищах. И здесь уже имеются эффективные, оправдавшие себя формы, такие как клубы и школы юных летчиков и космонавтов, музеи и комнаты боевой славы, группы «красных следопытов», отряды юных друзей Советской Армии и другие. Достаточно сказать, что тысячи юношей, окончивших школы юных авиаторов, учатся ныне в высших военных училищах летчиков и штурманов. Широкое распространение получили военно-спортивные лагеря, в которых подростки живут по армейскому распорядку, изучают основы военного дела, тренируются в ориентировании на местности, сдают нормативы спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины».

Подготовке юношей к армейской и флотской службе способствуют Всесоюзный смотр комсомольских организаций по спортивной и оборонно-массовой работе, экзамен комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке.

На съезде был сделан вывод об успехе смотра и экзамена, о целесообразности проводить их в будущем, сделать традиционными.

Партия ставит задачу воспитывать нашу молодежь не только всесторонне образованной и духовно красивой, но и здоровой, закаленной, физически крепкой. Всемерное развитие военно-технических и, в частности, авиационных видов спорта играет большую роль в подготовке юношей и девушек к труду и обороне. Наши авиационные спортсмены (а большинство из них комсомольцы), добились серьезных успехов на международной арене, установили множество выдающихся мировых рекордов. Но главное — это массовость спортивного движения, охватывающего всю молодежь, закалка ее волевых и физических качеств.

Юбилейная V Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта наглядно показала, как широка популярность этих соревнований и какие большие резервы еще имеются для приобщения всей молодежи к систематическим занятиям различными видами спорта. И здесь комсомол призван быть ведущей силой физкультурного движения, а комсомольцы — застрельщиками массовых спортивных мероприятий.

Много замечательных форм воспитательной работы с молодежью рождает боевое содружество комсомола и оборонного Общества. Но партия учит не обольщаться успехами, трезво оценивать достигнутое, главное внимание обращать на нерешенные вопросы. Под этим углом зрения XVI съезд комсомола и рекомендовал комитетам ВЛКСМ рассматривать их военно-патриотическую и оборонно-массовую работу.

Следует всемерно развивать и распространять опыт тех организаций, которые активно участвуют в осуществлении начальной военной подготовки, работе учебных пунктов, клубов ДОСААФ в комплектовании военно-учебных заведений. В частности, опыт Курских, Омских и некоторых других организаций ВЛКСМ и ДОСААФ по созданию совместными усилиями учебно-материальной базы для оборонно-массовой и военно-спортивной работы среди молодежи достоин того, чтобы ему широко и творчески следовали.

Делегаты XVI съезда комсомола подчеркивали, что, развивая полюбившиеся молодежи формы работы, такие, как походы по местам боевой и революционной славы, как всесоюзная военно-спортивная игра «Зарница», в которой участвует около 15 миллионов ребят, нужно обращать внимание не только на воспитание военно-патриотических чувств, но и на овладение определенными военно-прикладными знаниями и навыками.

А как важно добиться, чтобы во всех клубах ДОСААФ были созданы и активно работали комсомольские организации, чтобы политико-воспитательной работой среди спортсменов занимались внештатные заместители начальников клубов из числа комсомольских работников и активистов. Тут многое предстоит сделать как комитетам ВЛКСМ, так и комитетам ДОСААФ.

В резолюции XVI съезда ВЛКСМ по докладу «Отчет ЦК ВЛКСМ и задачи комсомола по воспитанию молодежи в духе ленинских заветов» говорится:

Защита социалистического Отечества — священный долг советской молодежи. Партия подчеркивает, что в условиях усиления агрессивности империализма и обострения международной обстановки воспитание у каждого молодого человека готовности отстаивать завоевания социализма приобретает особое значение. Съезд считает важнейшей задачей комсомольских организаций и впредь развивать славные традиции Ленинского комсомола по укреплению оборонного могущества нашей Родины, настойчиво совершенствовать шефство над Военно-Воздушными Силами, Военно-Морским Флотом и пограничными войсками.

Необходимо активно участвовать в выполнении Закона СССР «О всеобщей воинской обязанности», заботиться об общеобразовательной, физической и военно-технической подготовке допризывников, их идейной закалке. Совершенствовать военно-патриотическую работу среди различных категорий молодежи. Развивать сотрудничество с организациями ДОСААФ, гражданской обороной, улучшать деятельность юношеских патриотических объединений. Укреплять связи комсомольских организаций предприятий, колхозов, учреждений, учебных заведений с воинскими частями и подразделениями».

Нет сомнения в том, что эти задачи будут успешно решены, что дружной совместной работой комсомол и ДОСААФ внесут свой вклад в наше общее государственное дело — укрепление обороны Родины.

А. МАМАЕВ

Крылатым друзьям

Владимир МАТВЕЕВ

Вам знакомы и снег, и туман,
И в безоблачном небе звезды;
В подчиненьи у вас океан
С беспредельным именем — «воздух».
Вас тугие дожди секут,
Ждут неведомые преграды,
Вам в железный предел секунд
Уложиться упрямо надо...
В день, что празднично разогрет,
К небу синему вскинув руку,
С нашей теплой земли привет
Посылаем крылатому другу.

Североморск

40 лет Советских Воздушно-десантных войск

НАС ГВАРДИЕЙ ЗОВЕТ НАРОД

Генерал-майор авиации
В. ЛЫСЕНКО

В «сражении», развернувшемся на заснеженных просторах Белоруссии, наступил критический момент. «Южные» оказывали все более упорное сопротивление наступающим, превращая каждый выгодный рубеж в сильно укрепленный узел обороны. Темп наступления «северных» начал замедляться. Вот-вот оно захлебнется. В это время командующему фронтом «северных» доложили данные авиаразведки: отмечено выдвижение из глубины крупных оперативных резервов «противника».

Всем, кто внимательно следил за ходом учений «Двина», было ясно: «северным» необходимо предпринять самые решительные меры, иначе не сдобровать.

Внезапно в гул «сражения» вплелся все нараставший рокот авиационных двигателей. Из-за горизонта показались военно-транспортные самолеты Ан-12. Они шли плотным строем под прикрытием истребителей. От воздушных кораблей начали отделяться грузы, над ними развертывались похожие на гигантские грибы связки огромных парашютных куполов.

А потом словно цепочки потянулись за каждым кораблем. Белых куполов становилось все больше и больше. Вот ими усеяно уже все небо, а выброска воздушного десанта продолжается.

— Кучно идут, — восхищенно произнес стоявший рядом генерал.

Радостно было слышать эти слова. Значит то, над чем долго и упорно работали командиры, политработники, офицеры штабов, изыскивая новые способы десантирования, увенчалось успехом. Ведь чем кучнее будет выброшен воздушный десант, тем меньших размеров потребуется ему площадка приземления, тем меньше уйдет времени и на десантирование, и на сбор десанта, и на приведение его в полную готовность к бою.

Это практически подтвердилось на общевойсковых маневрах «Двина». Почти 8 тысяч человек — гвардейская Черниговская Краснознаменная воздушнодесантная дивизия — десантировалось в оперативном тылу «южных» менее чем за полчаса.

Безусловно, такое массовое десантирование в короткие сроки и на небольшую площадку создает для десантников трудные условия. Надо обладать высокими морально-психологическими качествами, большим воинским мастерством, чтобы не растеряться в критических ситуациях, с честью найти выход из любого положения.

Именно так и действовали гвардейцы. Никто из парашютистов не растерялся ни в самолете, ни в воздухе, каждый действовал умело, проявил мужество и отвагу. Не удалось избежать схождения в воздухе гвардии старшему сержанту В. Никитину и гвардии рядовому А. Гаврилову. К тому же погасший купол парашюта словно огромное покрывало закутал солдата. Десантники не потеряли самообладания.

— Держись, друг! — крикнул старший сержант солдату и, крепко ухватившись за стропы его парашюта, рванул кольцо своего запасного. Гвардейцы вдвоем благополучно приземлились на одном куполе и отлично действовали на поле «боя».

Всеобщее восхищение вызвал полет на буксире за самолетом, который совершил неоднократный рекордсмен мира и Советского Союза гвардии старшина сверхсрочной службы А. Дударь.

Общевойсковые маневры «Двина», проведенные под руководством Министра обороны СССР Маршала Советского Союза А. А. Гречко в марте этого года, в канун знаменательной даты — 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина, явились отчетом Советских Вооруженных Сил родной Коммунистической партии, Советскому правительству и нашему народу. Десантники с честью выдержали нелегкий экзамен, заслужили высокую оценку. Все участники маневров — солдаты, сержанты и офицеры награждены юбилейной медалью «За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Это радует, вызывает чувство законной гордости за наших умелых и бесстрашных гвардейцев-десантников.

Мне хочется поделиться с читателями еще одной мыслью, которая возникла, когда я наблюдал за десантированием гвардейской Черниговской Краснознаменной воздушнодесантной дивизии. В воздухе сразу восемь тысяч умелых бойцов и командиров... Как далеко мы шагнули вперед за сорок лет благодаря неослабным заботам нашей родной Коммунистической партии!

Да, всего за сорок лет, потому что свою историю Воздушно-десантные войска ведут со 2-го августа 1930 года, когда на учениях Военно-Воздушных Сил Московского военного округа близ Воронежа впервые в мире был выброшен парашютный десант численностью 12 человек.

Двенадцать и восемь тысяч! А между двумя этими цифрами — сорок лет роста, совершенствования, мужания воздушных десантников, их беззаветного служения своей социалистической Родине в годы мирного строительства и в дни суровых военных испытаний.

Нашей стране принадлежит бесспорный приоритет в теоретической разработке и практическом применении парашютных десантов для «вертикального охвата» обороняющегося противника. Десант под Воронежом — лишь первая ласточка. Уже в 1931 году созданием специального парашютно-десантного отряда в составе Ленинградского военного округа было положено начало бурному росту нового, исключительно перспективного рода войск.

В 1935 году на учениях в Киевском военном округе, на которых присутствовали и иностранные военные наблюдатели, был выброшен парашютный десант в составе 1200 человек, захвативший аэродром, на котором затем приземлился посадочный десант. «Поражен успехами авиадесанта, — тут же заявил корреспонденту газеты «Красная Звезда» представитель французского генерального штаба генерал Луазо. — Западная Европа отстала».

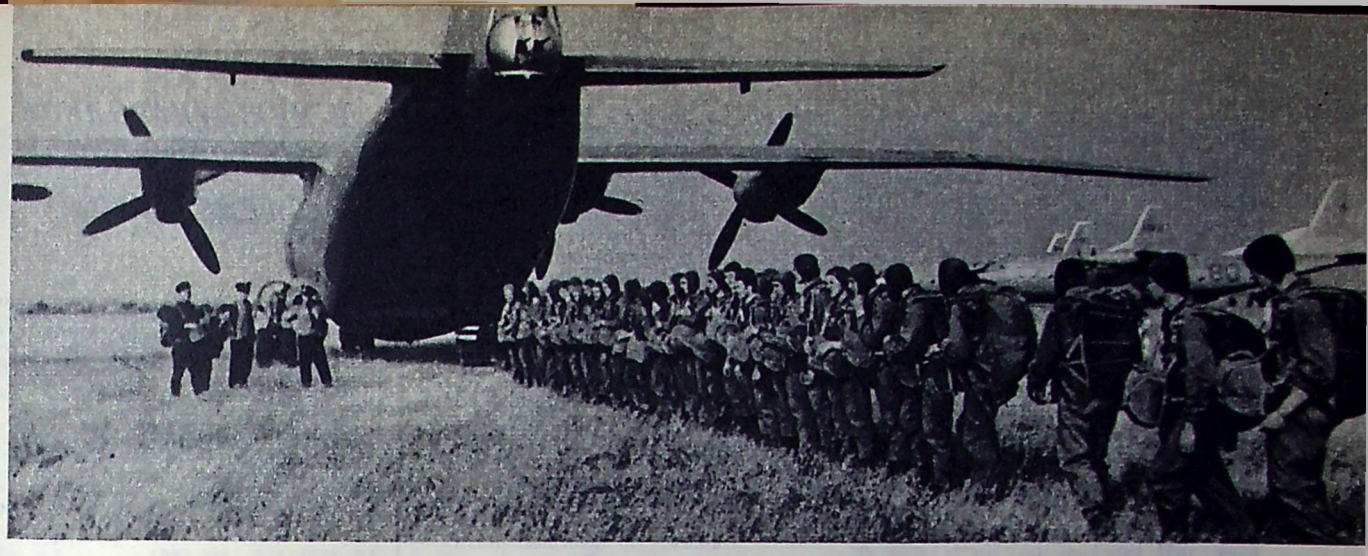
Да, мы были первыми. И как первым, нам было нелегко идти вперед неизведанными путями. Тем не менее, накануне Великой Отечественной войны в составе Воздушнодесантных войск было уже немало сколоченных и подготовленных частей и соединений, с хорошо обученными и беззаветно преданными Родине бойцами и командирами. Воины-десантники получили первый боевой опыт на Халхин-Голе, в освободительном походе на Западную Украину, Западную Белоруссию, Бессарабию. Но наиболее яркие страницы в героическую историю наших войск вписаны в годы Великой Отечественной войны. Десантники уча-

МЫ РОДИНЫ ГОРДЫЕ КРЫЛЬЯ

Нашей гвардейской Краснознаменной авиационной части исполнилось 30 лет. За три десятилетия она прошла славный боевой путь. В ее рядах выросло 29 Героев Советского Союза. Накануне юбилея мы получили радостное известие: приказом Министра обороны СССР за образцовые показатели в боевой и политической подготовке части присвоено почетное звание отличной.

На празднование юбилея со всех концов страны приехали ветераны части. Композитор З. Компанеец и поэт А. Пашко написали посвященную части песню «Мы Родины гордые крылья».

Сержант И. ГОЛОВАЦКИЙ



ствовали в героической обороне Москвы и Киева, битве за Сталинград, воевали в Карелии, штурмовали днепровские твердыни, принимали участие в освобождении Венгрии, Австрии, Чехословакии..

Одним из самых крупных советских воздушных десантов периода Великой Отечественной войны была выброска 4-го воздушнодесантного корпуса во время исторического контрнаступления под Москвой зимой 1942 года. Это была необычайно сложная воздушнодесантная операция. Она осуществлялась в сильные морозы, ночью, потому что наша авиация в то время еще не имела господства в воздухе.

В этих трудных условиях воины-десантники с честью выполнили боевой приказ. Приземлившись в районе между Вязьмой и Смоленском, они в течение многих месяцев отважно сражались в глубоком вражеском тылу, громили подходящие к фронту резервы фашистских войск, нарушали коммуникации, рвали связь. Десантники прошли с боями около 650 километров, уничтожили 15 тысяч гитлеровцев, много различной боевой техники, освободили более 200 населенных пунктов.

Воспитанники десантных бригад и корпусов в минувшей войне нередко сражались в составе общевойсковых частей и соединений. Но где бы ни воевал десантник, он бил врага по-гвардейски, проявляя беспримерное мужество и отвагу, чудеса храбрости и героизма.

Взять, к примеру, историческую Сталинградскую битву. Стойкость, высочайшее воинское мастерство защитников города на Волге поистине не имеют себе равных в истории. К сожалению, мало кто знает, и в нашей литературе не всегда отмечается тот факт, что многие дивизии, защищавшие Сталинград, были укомплектованы воинами-десантниками. В самый разгар тяжелых оборонительных боев на Дону и сталинградском направлении в августе 1942 года на защиту города-героя было направлено восемь гвардейских стрелковых дивизий, сформированных из воздушнодесантных корпусов. Среди них — прославленные дивизии, которыми командовали генералы А. И. Родимцев, В. Г. Жолудев, С. С. Гурьев и другие.

Введенные в бой, десантники стояли буквально насмерть. В июле 1942 года в бою у станицы Клетская четверо бронебойщиков под командованием младшего сержанта Петра Болото вступили в схватку с 30 вражескими танками. Герои имели всего два противотанковых ружья, но за день боя подбили 15 фашистских танков и не пропустили врага.

В бою за станцию Котлубань отличились десантники пулеметной роты под командованием бесстрашного сына испанского народа Рубена Ибаррури, которому посмертно было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

В самом Сталинграде у Волги, у Тракторного завода, у завода «Красный Октябрь» упорно держали свои рубежи гвардейцы-десантники 13-й, 37-й, и 39-й стрелковых дивизий, сформированные из частей 1-го, 3-го и 5-го воздушнодесантных корпусов.

Кто не слышал о «Доме Павлова»! Так называли дом, который более тридцати дней стойко обороняли гвардейцы под командованием сержанта Якова Павлова, ставшего впоследствии Героем Советского Союза. Но мало кто знает о том, что Яков Павлов был десантником.

Так же геройски дрались десантники из 37-й дивизии генерала Жолудева. «Это действительно была гвардия, — вспоминает Маршал Советского Союза В. И. Чуйков в своей книге «Начало пути» ...Люди все молодые, рослые, здоровые, многие из них были одеты в форму десантников, с кинжалами и финками на поясах... Отступления не знали, в окружении дрались до последних сил и умирали с песнями и возгласами: «За Родину! Не уйдем и не сдадимся!».

Воинское мастерство и отвагу проявили воины-десантники и при форсировании реки Свирь в июне 1944 года. Здесь только в одном бою двенадцати десантникам: гвардии старшим сержантам В. Немчикову, В. Юносову, В. Малышеву, И. Панькову, гвардии сержанту И. Зажигину, гвардии ефрейторам В. Маркелову, И. Мытареву, гвардии рядовым М. Попову, М. Тихонову, А. Барышеву, П. Павлову, С. Бекбосунову было присвоено высокое звание Героев Советского Союза.

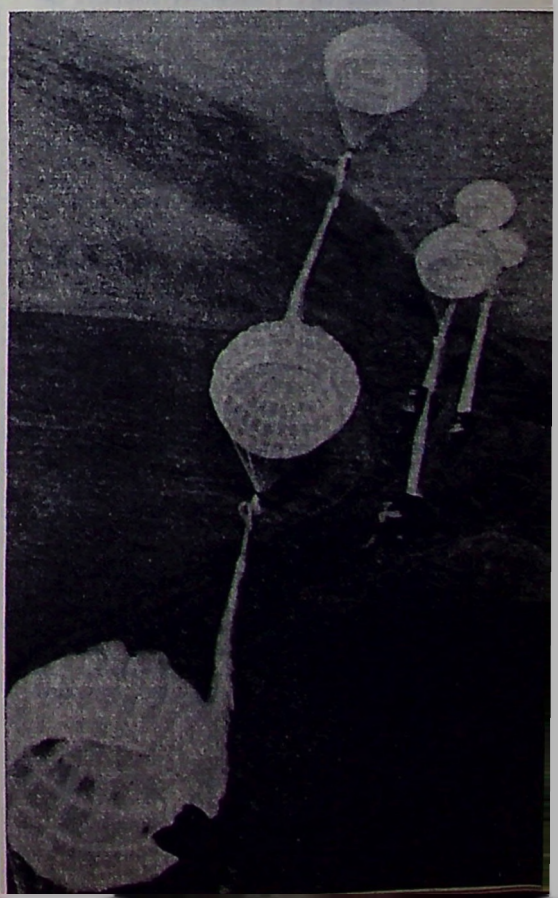
Героизм воинов-десантников был по-

ЕСЛИ НАДО...

Мне нравятся эти ребята — молодые, сильные, порой грубоватые, но всегда веселые, готовые выполнить любое задание Родины.

— Надо! — они ждут у самолетов, палимые солнцем, не снимая своих огромных парашютов. Надо! — для них не помеха тысячи километров воздушного пути в жару, в болтанку, на предельно малой высоте. Надо! — и по команде «Пошел!» — они с криком «Ура!» ринутся туда, где в знойном мареве или непроглядной тьме лежит такая близкая, родная земля, где пустота наполнена ревом и гулом, и к сердцу подступает сладкая слабость свободного падения... И вдруг над головой хлопнет купол стабилизирующего парашюта, а потом шуршанье раскрывающегося основного купола. В какие-то доли секунды тело наливается свинцовой тяжестью, и тут же, практически мгновенно, наступает оглушающая тишина и ни с чем не сравнимое чувство парения.

Текст и фото капитана
В. ФИЛИПЕНИНА,
военного летчика 2-го класса.



истине массовым. 126 из них стали Героями Советского Союза, тысячи были награждены орденами и медалями. Все соединения воздушнодесантных войск вышли из Великой Отечественной войны гвардейскими, их боевые Знамена с портретом великого Ленина украшены многими орденскими лентами.

Ныне Воздушнодесантные войска стали совсем иными, непохожими на те, что сражались в годы войны. В Советских Вооруженных Силах осуществляется подлинная научно-техническая революция. Благодаря заботам Коммунистической партии усовершенствованы организация, вооружение и техническое оснащение наших войск.

Нередко бойцов воздушного десанта по привычке называют «крылатой пехотой». Этот термин уже не соответствует действительности. Ныне воздушный десант вооружен не только легким, но и тяжелым оружием, в том числе ракетами, танками, пушками и самоходными установками. Да и сама пехота посажена на машины. Все это повышает боевые возможности воздушнодесантных войск, которые могут выполнять как во взаимодействии с частями, наступающими с фронта, так и самостоятельно различные боевые задачи.

На полях учений и маневров воины-десантники оттачивают свое боевое мастерство, вырабатывают в себе качества, необходимые для достижения победы в современном бою. А этих качеств немало. Десантнику недостаточно в совершенстве владеть парашютом, уметь прыгать днем и ночью, с различных высот, на лес и на воду. Ведь парашют — это только крылья десантника, особенность военной профессии. А главное — умение вести бой в глубоком тылу противника. Значит надо быть мастером военного дела, смелым и отважным, физически развитым и закаленным, владеть приемами самбо, знать радиостанцию и автомобиль, быть хитрым и дерзким...

Конечно, все эти качества воинов-десантников не врожденные. Они выковываются в напряженном ратном труде, а в значительной мере — воспитываются еще до призыва на военную службу в организациях, клубах, кружках ДОСААФ, у тех юношей, которые решили стать десантниками. Есть немало замечательных примеров такой совместной работы. В одной из парашютно-десантных частей есть целая рота воинов, сформированная из бывших рабочих известного киевского завода «Арсенал». Еще до призыва в ряды Советской Армии арсенальцы занимались в заводском клубе «Десантник», изучали устройство парашюта, совершали прыжки в Киевском авиаспортклубе. Теперь они — умелые воздушные бойцы.

Крепкая дружба завязалась между десантниками гвардейской Черниговской Краснознаменной воздушнодесантной дивизии и молодежью города Чернигова, коллективом куйбышевского завода имени Масленникова. Все это замечательно. И нам хотелось бы, чтобы в авиаспортклубах, кружках и организациях ДОСААФ готовили побольше парашютистов, радистов, автомобилистов, которые бы затем приходили служить в наши воздушнодесантные войска.

Свое сорокалетие Воздушнодесантные войска встретили достойно. В соревновании в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина значительно выросло число отличников боевой и политической подготовки, классных специалистов, спортсменов-разрядников. Многие были удостоены наград, юбилейных медалей, некоторые наши части получили Ленинские Почетные Грамоты.

Но гвардейцы-десантники не привыкли успокаиваться на достигнутом. На летний период обучения они наметили для себя более высокие рубежи и упорно борются за их достижение.

Успешно решать задачи боевой и политической подготовки воинов-десантников помогает целеустремленная и непрерывная партийно-политическая работа, проводимая командирами, политработниками, партийными и комсомольскими организациями. Особенно широкий размах она получила в период подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Гвардейцы-десантники настойчиво изучали идейно-теоретическое наследие великого вождя. Во всех частях и подразделениях проводились ленинские чтения, лекции, доклады и беседы о жизни и революционной деятельности Владимира Ильича. Сейчас всемерно поддерживается достигнутый уровень партийно-политической работы.

Идейное воспитание воинов — важнейшее условие постоянной высокой боевой готовности.

Пример ревностного исполнения воинского долга показывают коммунисты. Они первыми выполняют сложные прыжки с парашютом, первыми поднимаются в учебные атаки. Стараются не отстать от своих старших товарищей и комсомольцы-десантники. В наших частях и подразделениях подавляющее большинство солдат и сержантов являются комсомольцами. Самые достойные из них были делегатами XVI съезда Ленинского комсомола.

В нашей армии со времен Великой Отечественной войны совершенно справедливо говорят: «Гвардия — цвет и гордость Советских Вооруженных Сил». Эти слова — признание высоких заслуг советской гвардии перед социалистическим Отечеством. В Воздушнодесантных войсках все части носят почетное наименование гвардейских. Это вызывает у воинов-десантников законное чувство гордости за принадлежность к войскам «крылатой гвардии», стремление самоотверженным трудом приумножать боевую славу своих частей и подразделений. Недаром в одной из любимых песен десантников есть такие слова:

Нас гвардией зовет народ.
Мы с честью носим это имя!

Гвардейцы-десантники гордятся своей военной специальностью. Они беззаветно любят нашу социалистическую Родину и всегда готовы по приказу родной Коммунистической партии и Советского правительства выступить на ее защиту.

(См. разворот вкладки)

В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В период с 8 по 12 июня в Париже проходили заседания спортивной комиссии, финансового комитета и Совета ФАИ. В их работе принимала участие и делегация Федерации авиационного спорта СССР.

На заседаниях были рассмотрены организационные, финансовые, уставные вопросы текущей работы ФАИ, планы спортивных мероприятий на 1971 год, а также рассмотрены и утверждены представления национальных аэроклубов и авиационных организаций о награждении спортсменов, космонавтов, космических и авиационных центров медалями и почетными дипломами ФАИ за достигнутые успехи в 1969 году.

Делегация СССР еще в феврале этого года внесла предложение в Совет об учреждении почетного диплома ФАИ имени летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Совет рекомендовал нашей федерации разработать проект диплома и положение о нем. Эти документы нами были представлены на июньское заседание ФАИ и единодушно одобрены.

Теперь дипломами имени В. М. Комарова будут ежегодно награждаться за выдающиеся достижения в области исследования космического пространства космонавты, члены экипажей многоместных космических кораблей.

Этим дипломом могут награждаться также летчики-космонавты, проявившие мужество, находчивость и смелость в сложных условиях и критических моментах космического полета на многоместных космических кораблях при выполнении программного задания.

Учитывая большие заслуги советских летчиков-космонавтов в освоении космоса, Совет ФАИ принял решение о награждении почетными дипломами имени В. М. Комарова экипажей многоместных кораблей «Союз-4» и «Союз-5» без предусмотренных принятым положением, предварительных обсуждений в других комиссиях.

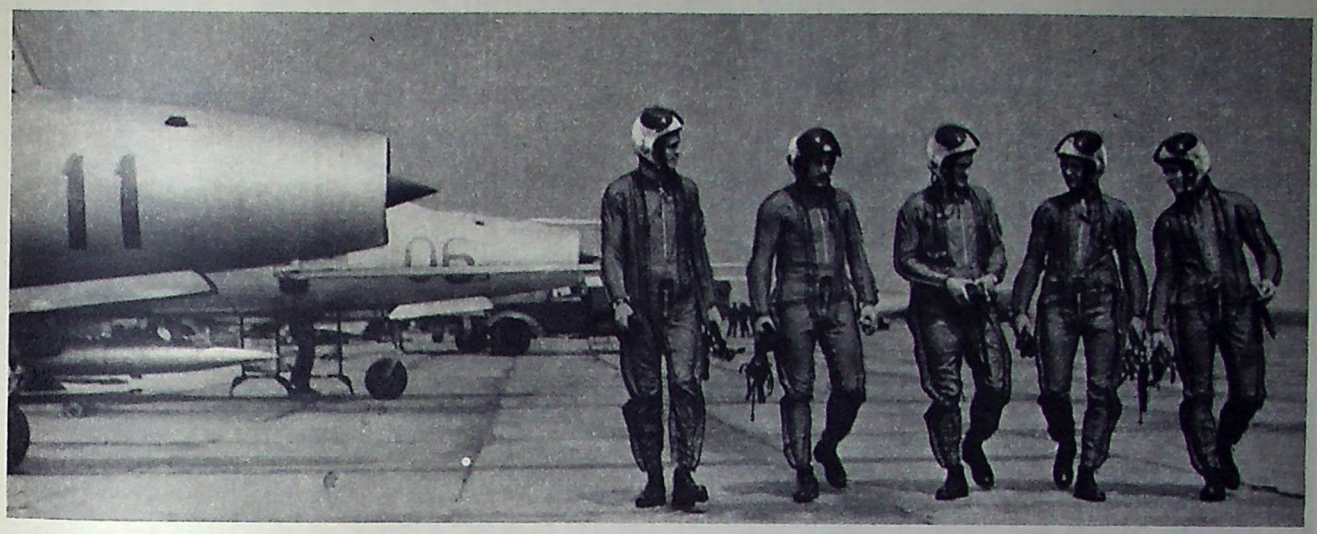
За выполнение впервые в мире важных научно-технических экспериментов, имеющих большое практическое значение, экипажи космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5» В. А. Шаталов, Б. В. Волынов, Е. В. Хрунов и А. С. Елисеев стали первыми лауреатами почетного диплома имени В. М. Комарова. Кроме того, летчики-космонавты А. Елисеев и Е. Хрунов удостоены почетных медалей имени Де Ля Во.

Золотой космической медали ФАИ был удостоен командир космического корабля «Аполлон-11» Нейл А. Армстронг за осуществленный им вместе с космонавтом Эдвином Олдрином 21 июня 1969 года полет на Луну.

Как известно, Золотая медаль Юрия Гагарина была учреждена по предложению Федерации авиационного спорта СССР на Генеральной Конференции ФАИ в Лондоне в 1968 году. Ее первым лауреатом стал летчик-космонавт СССР Г. Т. Береговой. За успехи 1969 года эта высокая награда присуждена американскому космонавту, командиру космического корабля «Аполлон-12» Чарльзу Конраду.

Почетными дипломами имени Поля Тиссандье награждены старейший конструктор парашютов нашей страны, один из основателей советской парашютной промышленности М. А. Савицкий, мастер спорта СССР международного класса планеристка М. И. Африканова и летчик-испытатель Э. В. Елян, который первым поднял в воздух сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144.

Почетными групповыми дипломами ФАИ за 1969 год отмечены: авиакосмическая корпорация США — за обеспечение полетов космических многоместных кораблей «Аполлон-11 и -12»; французский космический научно-исследовательский центр; польский авиационный институт в Варшаве; румынский планерный центр и итальянский авиационный клуб на острове Сицилия.



МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

КЛЯТВА НА ВЕРНОСТЬ

Это было несколько лет назад. С чувством ожидания необычного Виктор поднимался на Мамаев Курган. Мимо озвученных стен-руин, хранящих историю подвига советских людей, мимо Площади Скорби, где мать склонилась над сыном...

Оттуда, с вершины кургана, он смотрел на огромный город, окруженный ореолом величайшей в истории человечества битвы, город, в котором прошли и детство его и юность; бурно строившийся, богатырски шагающий по берегу Волги.

Там, на вершине кургана Виктор дал молчаливую клятву Отчизне быть таким же, какими были герои битвы за Сталинград. Еще на школьной скамье он мечтал о полетах и самолетах, но средняя школа была уже позади, и Виктора беспокоило только одно: вдруг скажут — ростом не вышел.

Однако все обошлось, и вот он в училище. «Маленький, да цепкий!» — вскоре начали говорить о нем инструкторы. Виктор быстро познавал теорию, раз приобретенные навыки уже не терял. Через несколько лет на плечах появились лейтенантские погоны, в руках — диплом летчика-инженера и направление в Военно-Воздушные Силы группы советских войск в Германии. Командир оценивающе смотрел на новичков. Чистые юношеские лица, новенькая форма, подчеркнутая строевая выправка. Качинцы... Питомцы прославленного училища, воспитавшего столько героев неба, пламенных патриотов Родины.

— Обещать могу только одно, — сказал командир, обращаясь к новичкам,— трудностей и работы будет много. Сразу соответственно и настраивайтесь. Полк у нас гвардейский, всю войну прошел... Вам — хранить и множить традиции.

Виктор получил назначение в эскадрилью майора Олега Николаевича Рябова, в звено капитана Юрия Викторовича Чернова. Все в эскадрилье — летчики первого класса, опытнейшие пилоты. В тот же день с новичками была беседа. А потом пошла «сплошная теория». Думалось молодым, что от их теоретического багажа в полку от удивления рты раскроют. Но когда командир эскадрильи исподволь начал докапываться до тонкостей, оказалось, что самообольщаться по меньшей мере нерезонно. Олег Николаевич с каким-то особым проникновением в существо дела говорил об аэродинамике, тактике, авиатехнике. Примеры брал свои, эскадрильские, самые свежие, и это звучало очень доходчиво.

А командир звена капитан Чернов был из числа пунктуальных. Требовал доподлинно знать порядок действий от посадки летчика в кабину до выключения двигателя. Тренировал, что называется, не давая вздохнуть. Помог изучить радиолокационный прицел, правила пользования им. Учил распределять внимание на различных этапах полета, четкости и чистоте пилотирования. Вместе облетывали район аэродрома, изучали характерные ориентиры. После посадки, проверяя наблюдательность летчиков, спрашивал:

— Расскажите все, что видели на земле и в воздухе.

Слушая, согласно кивал:

— Хорошо... А что еще? Ничего? Плохо.

И сам начинал дополнять то, что должен был заметить молодой летчик. Погорелов вначале изумлялся умению видеть так много, но с каждым днем и сам стал замечать все больше деталей, на которые раньше не обращал внимания. Тренировки в кабине самолета, на тренажерах, отработка взлета и посадки, выдерживание заданных режимов в полете — все это требовало большого внимания, напряжения сил. А потом был самостоятельный вылет на боевом самолете, более современном, чем там, в училище. Лейтенант волновался, но чувствовал себя крепко, уверенно. И сам командир полка похвалил его за первый самостоятельный.

...Мы встретились с Виктором Погореловым спустя год после того, как он прибыл из училища. Виктор давно летает в сложных погодных условиях. Успешно перехватывает цели на всех высотах.

— Подвезло нам, молодым, — говорил лейтенант. — В хорошие руки попали. Не забудем майора Рябова и капитана Чернова. Оба уехали к новому месту службы, но хорошую память оставили о себе. Их сменили тоже настоящие мастера своего дела, и нам есть у кого учиться. Стремление каждого из моих товарищей, молодых летчиков: как можно лучше овладеть боевым мастерством, стать такими, как командиры, как герои полка. Мы будем такими. Умелыми, знающими.

В глазах летчика светилась такая уверенность, что эти слова воспринимались как само собой разумеющееся. И от того он казался и выше ростом, и шире в плечах, а правильные черты лица — мужественными.

Начались полеты. Вместе со всеми Виктор приехал на аэродром. Подошло время, отмеченное в плановой таблице, и лейтенант занял место в кабине ракетоносца, запустил двигатель, проверил работу систем. И вот он в воздухе. Слышится голос штурмана наведения:

— 024-й, вас наблюдаю. Курс... Высота...

— Понял. Выполняю, — отвечает лейтенант Погорелов.

Перехват предстоит на потолке самолета. Сложен полет. Надо учитывать и инертность машины, и то, что двигатель работает на пределе сил и возможностей. Поэтому пилотировать трудно: небольшая ошибка, и в самый ответственный момент можно потерять и скорость и высоту. А «противника» надо уничтожить с первой атаки. Вторая на потолке исключена, невозможна практически.

Командный пункт вывел экипаж на исходную точку. Дана команда включить форсаж. Наступает решающий момент работы пилота. Концентрируются годы кропотливой работы, тренировок, учебных полетов. А мгновенья бегут. Только бы не упустить! Своевременно обнаружить! Точно ударить!

Вот она, метка в прицеле. Небольшой доворот самолета. Еще немного...

— Цель вижу! Пуск!

На разборе полетов командир объявил:

— Цель поражена с первой очереди. Отлично! — Теплым взглядом он посмотрел на невысокого лейтенанта, быстро вскочившего с места при упоминании его фамилии.

На днях мне сообщили, что лейтенант Погорелов выехал в отпуск. Куда? Ну, об этом и спрашивать не стоило. Конечно, он опять увидит твердыню на Волге, о которую когда-то разбились бронированные орды фашистов. По ступенькам широкой лестницы поднимется к вершине Мамаева Кургана. Постоит в глубоком раздумье на площади Героев, откуда уходил в авиацию.

И долго, с трепетом души, будет стоять на Площади Скорби, перед скульптурой матери, низко склонившейся над павшим, но не побежденным сыном-воином. И снова, как и тогда, перед началом своего пути в большую жизнь, молча даст клятву быть до конца преданным матери-Родине, стоять, как этот гранит, непоколебимо, твердо, на дальних западных рубежах — на переднем крае лагеря социализма, где выпала ему честь начинать свою службу.

Подполковник Е. ЗАЙЦЕВ.

На снимке: После полетов.
Фото Г. Магальника (ТАСС)

НАСТАВНИК ПЛАНЕРИСТОВ

Удостоенные Ленинской медали





Мастер спорта С. Прохоров.

Не один год вынашивал Сергей Прохоров мечту о полетах. Не позволяли обстоятельства. И едва он вернулся из армии домой, в Москву, как эта мечта завладела им полностью. Несколько раз заходил он в аэроклуб, но безрезультатно. Никак не удавалось застать его руководителей.

Казалось бы, солдату следовало передохнуть после службы. Однако он и не помышлял об этом. Выросший в многодетной рабочей семье, Сергей привык с юных лет к труду, к самостоятельности. Надо было определяться на работу. Не теряя времени, он поступил на завод в конструкторское бюро.

Прошла неделя, другая. Один из товарищей по новой работе оказался известным парашютистом. Разговорились. Узнав о желании Сергея стать аэроклубовцем, спортсмен как мог старался помочь ему. Однако дело обстояло не просто. Учебные группы уже были укомплектованы и приступили к занятиям. И все же, учитывая, что Прохоров еще до армейской службы закончил Московский авиационный техникум, его приняли в аэроклуб, зачислили в группу планеристов. Разумеется, при условии, что все пропущенное будет наверстано самостоятельно!

...И почему оно так влечет, это бездонно-голубое небо? Ни в семье, ни в московском дворе, где рос Сережка, ничто, казалось, не располагало к увлечению авиационным спортом. Другие ребята из его компании усердно гоняли мяч, затевали разные игры. Играл и он. В школе, к тому же, увлекался гимнастикой, выступал на состязаниях. А потом вдруг, неожиданно для всех, оставил школу и подался в техникум. Думал, полученные знания пригодятся в армии. Но Сергей попал в мотострелковую часть.

Служил честно, как все, но только, когда взлетавшие с расположенного неподалеку аэродрома Ил-28 разворачивались прямо над казармой, молодой солдат провожал их тоскливым взглядом, завидуя тем, кто водил боевые машины на задания. Года через полтора, когда армейская жизнь уже вошла в обычную колею, в части состоялся строевой смотр.

— У кого есть жалобы? — спросил обходивший шеренги генерал.

— У меня! — шагнув вперед, сказал Прохоров, — собственно, это не жалоба, а просьба, скороговоркой зачастил Сергей. — Мне бы хотелось служить в авиации. Если можно, конечно. Я ведь авиационный техникум кончал...

Вскоре Сергея перевели в летную часть. Он стал мотористом, а затем и механиком. Прохоров впервые «окунулся в небо» — его не раз брал с собой в полеты командир. Здесь, в среде авиаторов окончательно и определилось жизненное призвание. Кончилась служба. Сергея влекло небо.

В клубе все будущие планеристы мечтали: скорей бы в полет! Но для этого надо было детально освоить теорию, приобрести с помощью тренажеров необходимые навыки. Изучали материальную часть планера, практическую аэродинамику, метеорологию — столь необходимую науку для пилотов безмоторных аппаратов. Потом, после наземной подготовки, летом 1960 года начались первые ознакомительные полеты. Инструктор Валентин Георгиевич Юрьев одного за другим приглашал новичков в двухместный планер, поднимал в небо. Возвращались ребята возбужденными, с сияющими глазами, наперебой спеша поделиться впечатлениями. Незаметно пролетели летние месяцы. И вот уже командир отряда дает «добро» на самостоятельные полеты.

Соревнований в те годы устраивалось маловато и надо было использовать буквально каждую возможность, чтобы освоить комплекс упражнений, необходимых для присвое-

Планер

Владимир ВЕРПЕКО

Облака вдали —
словно айсберги —
Громоздили свои «миражи».
В сетке дождика, в крыльях радуги,
Планер медленно виражил.
Плавным росчерком, за витком —
виток,
В небо ввинчивался на лету,
И его, как лист, уносил поток
В затуманенную высоту.
Вот под облаком, в ярком зареве,
Он на солнце сверкнул, багрян,
И поплыл светясь, в легком мареве,
Словно парусник — в океан.

Куйбышев

ния разряда. Так и поступал Сергей. В 1963 году, во время пребывания в летних лагерях он выполнил нормативы второго разряда. А еще через три года ему был вручен заветный серебряный знак мастера спорта СССР.

Год от года росло мастерство воспитанников клуба. Уже стали мировыми рекордсменами Изабелла Горохова, Юрий Кузнецов, Татьяна Павлова. Спортсмены клуба установили несколько всесоюзных рекордов. Призовые места на состязаниях завоевывал и Сергей Прохоров.

В клубе издавна существовал неписаный закон: каждый спортсмен, выполнивший нормы высших разрядов, помогает штатному инструктору в проведении занятий с новичками. Прохорову — человеку рассудительному, выдержанному это дело давалось с успехом. Что ж, если надо — он готов был отдавать воспитанию молодых свои силы и знания.

Когда летом 1967 года возникли затруднения из-за нехватки летчиков-буксировщиков, начальник летной части призвал желающих овладеть пилотированием самолета Як-12. Среди добровольцев оказался и Сергей. Поднимаясь в воздух, он кружил над аэродромом, буксировал учебные планеры.

И вполне естественно, что два года спустя разностороннего спортсмена пригласили на должность штатного инструктора. Прохоров оставил свою прежнюю работу и весь отдался полюбившемуся занятию. Чтобы пополнить свой теоретический багаж, Сергей поступил на заочное отделение Калужской летно-технической школы.

— Как тебе только времени на все хватает? — изумлялись друзья. — Каждый день из Москвы на аэродром мотаешься. А потом учебные задания выполняешь. Да еще умудряешься быть студентом последнего курса вечернего отделения высшего технического училища?! Нагрузки, и впрямь на троих бы с лихвой хватило. А он ничего, один управляется. Притом — неплохо. Немало его учеников уже пошло в военную авиацию, иные работают в Гражданском воздушном флоте. Один из воспитанников Прохорова — Евгений Сухарев, по примеру своего наставника закончил авиационный техникум.

Сергей — в 1971-м должен получить сразу два диплома.

* * *

Их много в Московском клубе — таких неистово влюбленных в свою нелегкую профессию. Служат здесь подлинные энтузиасты Евгений Корнеев, Юрий Климов, Анна Морозова, Нина Толмачева и другие. Обучают молодежь авиационным профессиям, настойчиво совершенствуют и свои знания.

В канун 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина лучших из лучших наградили юбилейной медалью. В числе их оказался и Сергей Прохоров. Его разносторонние способности, настойчивость, чувство коллективизма не остались незамеченными. Всей своей неутомимой работой скромный советский труженик старается оправдать дорогую ленинскую награду.

Вик. СИНЯВСКИЙ.

ЗАМЕТКИ ЧИТАТЕЛЯ

О тех, кто учит летать самолеты

...Открыв коленкоровый переплет, по которому крутой горкой уходят ввысь два стреловидных крыла, мы оказываемся в Коктебеле — «долине голубых скал». Этот уголок Крыма, где с 1923 года проводились слеты планеристов, испытания новых конструкций разнообразных летательных аппаратов, навсегда вошел в историю отечественной авиации.

Здесь начинали свой путь в авиацию конструкторы Антонов, Грибовский, Ильюшин, Яковлев, Ивенсен, Колесников, Шереметев, Грошев, Вахмистров, Беляев и другие. Здесь расправляли крылья Арцеулов, Анохин, Юнгмейстер, Степанчонок, Кошиц, Бородин, Васянин, Гавриш, Лисецкий, Карчагин, Карташов, Макаров, Расторгуев, Романов, Симонов, Хапов, многие и многие известные летчики. Среди них был и автор книги*, впервые поднявшийся в небо Коктебеля. Страница за страницей он как бы ведет читателя по дорогим ему местам.

Короткими, яркими штрихами нарисован неповторимый пейзаж: причудливая готика горного хребта, бескрайний морской простор, сверкающий словно расплавленный металл, плато, похожее на огромную насыпь, получившее название «горы Клементьева» в честь погибшего здесь летчика-планериста.

Включим «машину времени», и книга перенесет нас к побережью Черного моря на много лет назад. Мы увидим группу людей в синих, выгоревших на солнце комбинезонах и белых шлемах, напряженно всматривающихся в небо, где с высоты около двух тысяч метров круто пикирует планер «Рот-Фронт» конструкции молодого Олега Антонова.

Планер стремительно набирает скорость и вдруг, словно взорвавшись, превращается в серебристое облачко... Оно медленно рассеивается — видны падающие вниз крылья и фигурка человека, обгоняющая в падении обломки планера... Затем — вторая белая вспышка, и человек уже висит под куполом парашюта, медленно опускающегося в долину. Так — впервые в истории мировой авиации — советский летчик-планерист Сергей Анохин выполнил преднамеренное разрушение машины в воздухе для изучения загадочного в то время явления вибраций крыла и оперения на больших скоростях полета.

И никто тогда не знал, что через несколько десятилетий Сергею Анохину будет вручена Звезда Героя Советского Союза и значок заслуженного летчика-испытателя СССР под номером один. Не знал и сам автор книги, что он станет известным летчиком-испытателем и сумеет когда-нибудь рассказать молодежи о людях этой редкой профессии. А рассказывает он живо, интересно, воссоздавая на примере своих товарищей и на основе личного опыта неповторимую атмосферу той поры. Летно-испытательная работа предстает полной героической романтики в повседневной борьбе с тайнами и опасностями больших скоростей полета, освоения реактивной техники, завоевания стратосферы и космоса. Ведь среди энтузиастов Коктебеля был и молодой С. П. Королев, впоследствии виднейший конструктор космических кораблей.

Книга содержит немало запоминающихся эпизодов. В них тонко раскрывается чисто психологическая сторона летно-испытательной работы. Каждый оценит эти примеры по-своему, сумеет найти что-то наиболее понятное, наиболее ценное для себя лично. Особенно это касается читателя, профессионально связанного с авиацией. Как в фокусе большого зеркала, автором собран опыт множества людей, находящих в полете ключи к разгадке тех вопросов, на которые не всегда могла дать ответ теория. И в этом — основное достоинство книги. Многие ее персонажи стали сегодня ветеранами. Другие — пришли в авиацию недавно. Читатель становится свидетелем передачи эстафеты поколений.

В ряды испытателей авиационной техники становится молодежь, так же как и «старики», влюбленная в свою профессию, готовая к сложнейшим испытательным работам сегодняшнего и завтрашнего дня. И пройдет какое-то время, и заблестят яркими звездами имена новых Громовых и Чкаловых, Анохиных и Гарнаевых, Мосоловых и Коккинаки.

Игорь Иванович Шелест прошел в Осоавиахиме путь, по которому сейчас следуют тысячи юношей и девушек в аэроклубах ДОСААФ. Несколько лет он воспитывал молодых планеристов в высшей летно-планерной школе и в Центральном аэроклубе СССР. В числе его учеников был и автор этой рецензии.

В своем труде бывалый летчик с глубоким знанием дела раскрывает важные этапы в развитии нашей авиации. Последовательно описывая испытания от первых истребителей до сверхзвуковых самолетов, он прежде всего показывает самих летчиков-испытателей, их мастерство, мужество, высокие нравственные качества, моральную силу советского человека.

Многоопытному, видавшему виды авиатору И. Шелесту есть о чем рассказать. Им создана правдивая, полезная книга. Он работал над ней много лет. По достоинству оценивая ее первую часть, вышедшую еще четыре года назад, Генеральный авиационный конструктор О. К. Антонов в предисловии высказывал убеждение, что молодежь будет зачитываться этой увлекательной книгой, полной «приключений настоящих, с настоящими людьми».

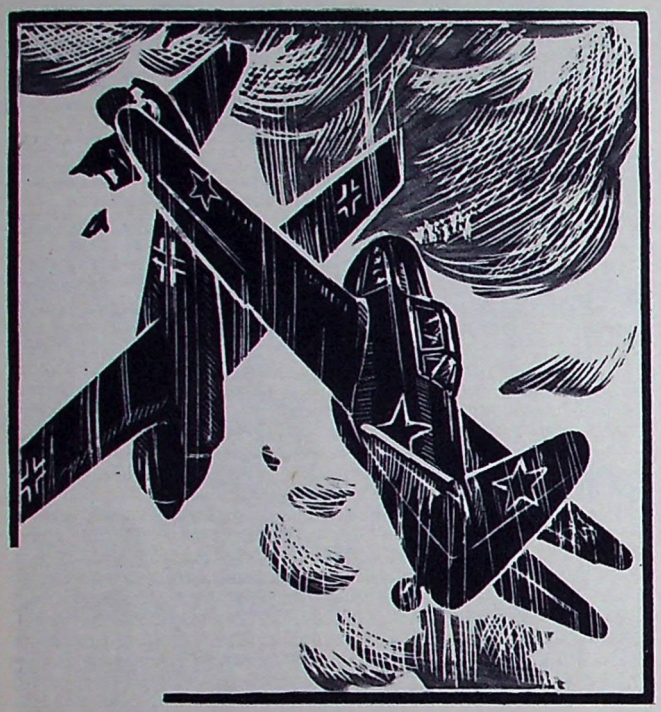
* И. Шелест. «С крыла на крыло». Издательство «Молодая Гвардия». 494 стр., ц. 99 коп.

Г. МАЛИНОВСКИЙ

НА СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ФРОНТЕ

Генерал-полковник авиации Ф. ПОЛЫНИН,
Герой Советского Союза

В Военном издательстве готовится к печати книга воспоминаний генерал-полковника авиации Ф. П. Полынина. Мы предлагаем вниманию читателей отрывок из будущей книги в литературной записи полковника Ф. Лушникова.



КОНЕЦ „СЕДЬМОГО АСА“

Февраль 1943-го. Шаг за шагом, ломая ожесточенное сопротивление противника, наши войска при поддержке авиации все сильнее и сильнее сжимали горловину Демянского плацдарма, теснили врага и на других участках. Над фашистской группировкой нависла угроза двойного окружения. В этих условиях гитлеровскому командованию ничего не оставалось как вывести свои войска из котла, пока кольцо не замкнулось. Командующий 16 армией фон Буш, не раз хвалившийся неприступностью «Демянской крепости», отдал приказ об отступлении.

19 февраля воздушные разведчики доложили: противник начал отход из района Демянска на запад. Я тут же приказал штурмовикам и истребителям обрушить свои удары на отступающие колонны. Преследование врага не прекращалось ни днем, ни ночью. Для борьбы с нашими самолетами противник высылал одну группу истребителей за другой. В воздухе поминутно завязывались жаркие схватки.

Особенно запомнился бой четверки советских истребителей против многочисленной группы немецких самолетов. Наши летчики уничтожили пять вражеских машин, и ни одна из наших не пострадала.

Вот как описан этот бой в армейской газете «Сокол Родины»: «Нас было четверо, — рассказывает командир группы майор Николай Магерин, — а немецких самолетов — 48. Силы явно неравные, но мы тем не менее решили атаковать. «Юнкерсы» шли группами на дистанции 200—300 метров. В каждой группе по 10—14 бомбардировщиков. Последнюю группу сопровождало 12 истребителей — справа шесть «Ме-109», слева шесть «ФВ-190».

Я подал команду: «Внимание!» и приблизился к самой кромке облаков. За мной последовали товарищи. Расчет простой: немцы нас не заметят и это даст возможность атаковать их внезапно. Для того, чтобы спутать врагу карты, я решил атаковать первую группу бомбардировщиков. Дистанция между группами небольшая. Стоит только нарушить строй впереди идущих, как на них непременно натолкнутся остальные. Получится неразбериха. А нам этого только и нужно. Улучив удобный момент, подал команду, правда не предусмотренную уставом, но зато крепкую: «Бей фашистскую сволочь!»

В первой же атаке я сбил флагмана. «Юнкерс» задымил, перевернулся и врезался в землю. Малышевский и Заболотнов тоже сбили по «юнкерсу». Расчет наш полностью оправдался: немецкие самолеты смешались, получилась каша. Бомбардировщики тут же начали освобождаться от своего груза и уходить в облака. Их бомбы накрыли свои же войска.

Потом началась схватка с немецкими истребителями. Тех было двенадцать, а наших трое: Царев, увлекшись, погнался за «юнкерсами». На Заболотнова сразу навалились шесть «фоккеров». Малышевский, подоспев на помощь товарищу, первой очередью сбил «фокке-вульф».

Бой длился уже 18 минут. Я дрался с «мессерами». Два из них с большим углом пикирования стали уходить вниз, чтобы скрыться на бреющем. Воспользовавшись превосходством в высоте, устремился за ними и сбил еще одного. Разгром врага был полный».

В заметке все описано точно. Я наблюдал за этим боем и, когда он закончился, передал по радио всем летчикам благодарность.

Николай Магерин был выдающимся летчиком-истребителем, о нем знал весь фронт. Коммунисты избрали его в состав партийной комиссии дивизии. Часть, в которой он служил, потом передали другому фронту, и я надолго потерял его из виду. Встретились вновь только после войны. Магерин стал полковником, а потом и генералом.

21 февраля, в последний день боев за Демянск, истребители провели семь воздушных боев, в которых уничтожили 13 самолетов врага. Блестяще сражались с десяткой «мессеров» старший лейтенант Гражданинов и его напарник старший сержант Давыдов.

Выполняя «горку», Давыдов заметил, что один из «мессеров» преследует Гражданинова. Давыдов тут же свалил свой истребитель влево и устремился на немца, изготовившегося для атаки. Он настиг его и сзади, с дистанции 100 м, выпустил длинную очередь, «мессер» вспыхнул и врезался в землю. Давыдов набрал высоту и оттуда увидел, как второй фашист тоже намеревался зайти в хвост ведущего. Давыдов перевел самолет в пике, настиг врага и в упор расстрелял его.

Боевой пыл немецких истребителей начал угасать. Наши же ястребки, наоборот, от активной защиты перешли к нападению. Заметив внизу пару «мессеров», они зашли со стороны солнца и предприняли лобовую атаку. Старший лейтенант Гражданинов почти в упор расстрелял одного гитлеровца. Через несколько секунд ведомый услышал команду:

— Позади нас три «мессера». Идут с высоты. Действуй.

Слово «действуй» было условным сигналом. Оба ястребка быстро развернулись: ведущий в сторону ведомого, ведомый в сторону ведущего и пошли на «мессершмиттов» в атаку. После нескольких очередей Гражданинов сбил одного «мессера», остальные отвалили.

Когда ястребки вновь разошлись, вражеский истребитель зашел в хвост ведомого. Гражданинов моментально догнал его и расстрелял. Но в это время к нему в хвост зашли два «мессера». Ведомый заградительным огнем отрезал их.

В этом неравном бою пара наших истребителей одержала полную победу, сбросив на землю пять вражеских истребителей.

Как оказалось, Гражданинов и Давыдов сражались с отборной группой фашистов. Ею командовал «седьмой ас» Германии Ганс Хаан, командир второй группы 54 истребительной эскадры, на груди которого висел полный набор всех орденов гитлеровской армии. Самолет его тоже был подбит. Ганс Хаан приземлился на нашей территории, его взяли в плен.

— Не родился еще тот летчик, который бы мог со мной справиться — высокомерно заявил матерый фашистский волк. — А ваших я и сегодня трех сбил.

— Ну и наглец, — заметил по этому поводу полковник Стороженко. Из наших сегодня сбит вообще только один, и то потому, что его зажали в клещи три «мессера».

Смотрел я на этого сухощавого, с оловянного цвета глазами фашиста и думал: откуда такая наглость и самоуверенность? Можно понять, когда вот так вели себя фашистские летчики, попав в плен в начале войны. У них тогда было полное превосходство и нам действительно приходилось туго. Но ведь сейчас не сорок первый, а сорок третий. Теперь пленные обычно бормотали, что война проиграна и молили о пощаде. А этот...

— Тогда как же вы объясните, что находитесь здесь, у нас? — с трудом сдерживая негодование, спрашиваю фашиста.

— Случайность. Я забыл взять с собой пистолет и потому не мог избежать плена.

— Врете. Пистолет был при вас, — одернул его начальник разведки Прусаков и положил на стол новенький «Вальтер». — Вы его трусливо выбросили в снег, подняли руки вверх, как только заметили нашего солдата.

И тут фашист сник.

7 : 0 В НАШУ ПОЛЬЗУ

Выйдя из Демянского «котла», немцы приняли все меры, чтобы удержаться на рубежах рек Пола, Ловать, Редья, Полисть, идущих параллельно с юга на север. Перед фронтом наших частей эти четыре реки, представлявшие серьезное естественное препятствие, были усилены многочисленными фортификационными сооружениями и превратились в четыре линии обороны, прикрывавшие подходы к Старой Руссе. Три недели шли упорные бои на подступах к этому древнему русскому городу.

Боевые действия авиации здесь отличались от демянских боев тем, что с обеих сторон участвовало большое число самолетов, воздушные бои носили особенно ожесточенный характер.

Немецкое командование посылало теперь авиацию на задание только группами. Учтя горький опыт, гитлеровцы, если направляли бомбардировщиков, то не иначе, как под сильным эскортом истребителей. Когда требовалось прикрыть свою пехоту от советских штурмовиков — высылалась не четверка или шестерка «мессеров», как раньше, а несколько таких групп.

5 марта все наши истребители и штурмовики, вылетавшие на задание, обратили внимание, что немцы или совсем не появляются, или идут на цель группами в 2—3 десятка боевых единиц. Теперь они уже боялись ходить парами, четверками, совсем не появлялись «охотники». Из этого факта мы сделали для себя вывод: надо срочно готовить летный состав к действиям большими группами в составе не менее двух эскадрилий и даже целых частей.

В конце первого дня я передал распоряжение провести во всех истребительных и штурмовых полках тщательный разбор боев за день, а за ночь сформировать боевые группы, подобрать ведущих из числа наиболее опытных командиров эскадрилий и даже полков.

У наших истребителей не было достаточного опыта борьбы с большими группами самолетов противника. Поэтому воздушный бой, проведенный группой майора Н. Магерина, летчики изучали во всех подробностях.

Утром 7 марта в воздух поднялись несколько групп наших истребителей. Их боевая работа внешне почти ничем не отличалась от того, как они действовали ранее. Группы были также немногочисленными, по 6—8 самолетов, но ведущие этих шестерок и восьмерок заранее условились о совместных действиях, если доведется встретиться с большим числом самолетов противника.

И такая встреча действительно состоялась в первом же вылете километрах в 15 южнее Старой Руссы в междуречье Редьи и Полисть. Свыше 20 «юнкерсов» шли бомбить наши передовые части. Их сверху прикрывали 14 «фокке-ров».

В этом районе, на расстоянии 12—15 километров одна от другой находились две восьмерки наших «Яков». Одну из них возглавлял майор Суриков, другую — старший лейтенант Муравьев.

Муравьев первый заметил противника и передал об этом Сурикову.

Пользуясь преимуществом в высоте, группа Муравьева, разойдясь попарно, с трех направлений ринулась на истребителей. Завязался бой. Тем временем подоспел Суриков и обрушился на бомбардировщиков. В воздухе закружились 50 самолетов. Вскоре видим, как один за другим задымили два «фокке-ра» и потянули к земле. После первой атаки вспыхнули три «юнкерса». Строй бомбардировщиков тут же распался, и они, стремясь быстрее освободиться от бомб, начали сбрасывать их в болото. Преследуя «юнкерсов», группа Сурикова расстреливала их с коротких дистанций. «Фокке-ры» же, скованные Муравьевым, никакой помощи оказать им не могли.

Бой длился всего 16 минут, но за это время немцы потеряли девять «юнкерсов» и четыре «фокке-вульфа».

В течение всего боя я с группой офицеров находился на вспомогательном пункте управления и был свидетелем того, как искусно дрались наши летчики.

Через час на другом участке завязалась схватка группы советских истребителей с «мессерами» и «фокке-вульфами». Нашу группу возглавлял капитан И. М. Холодов. На его попечении было 16 бомбардировщиков. Восьмерка истребителей составляла группу непосредственного прикрытия и следовала сзади бомбардировщиков. Ударная шестерка — несколько в стороне и выше на 500—600 метров.

Гвардии капитан Холодов еще раньше зарекомендовал себя искусным и на редкость смелым бойцом. На нашем фронте он получил звание Героя Советского Союза, успев сбить свыше десятка вражеских самолетов. Как-то помнится, он, возглавляя четверку истребителей, ввязался в бой с шестью «мессерами» и четверкой «фокке-вульфов». На стороне противника оказалось почти тройное превосходство.

Бой длился с переменным успехом, напоминая собой гигантскую карусель, раскручивавшуюся то по горизонту, то сверху вниз. Вскоре у Холодова кончились боеприпасы. Стрелять нечем. А в это время один из «мессеров» зашел в хвост нашему самолету. Еще минута, и он влепит в него порцию снарядов. Тогда Холодов сверху кинулся в атаку на противника и плоскостью разбил ему хвост.

Примеру командира последовал лейтенант Коваль. Оказавшись, как и командир, без боеприпасов, он подошел сзади к «фокке-вульфу» и винтом ударил по стабилизатору, лишив фашиста возможности управлять машиной.

Два тарана в одном бою! Известие об этом мужественном поступке летчиков-истребителей облетело в тот же день все части воздушной армии, стало примером подражания для многих.

Но вернемся к бою, о котором я начал рассказ. Встретив в районе цели, которую было приказано уничтожить бомбардировщикам, 12 вражеских истребителей, Холодов со своей шестеркой связал их боем, а ведущему восьмерки непосредственного прикрытия приказал сопровождать бомбардировщиков.

Те спокойно отбомбились и легли на обратный курс.

— Первой четверке сопровождать бомбардировщиков, второй — к нам на помощь, — приказал по радио капитан.

Теперь наших истребителей стало десять, немецких — 12. Но моральный перевес был на нашей стороне — враг уже чувствовал себя измотанным, а к нам подошли свежие силы. Это сразу же сказалось на результатах боя. Летчик Прокопенко, набрав высоту, с ходу поджег одного «мессера». Задымил и отвесно пошел к земле другой «мессершмитт», сбитый ведущим пары Анискиным. Почти одновременно с ним гвардии старший лейтенант Гарам сбил «ФВ-190».

Ошеломленные стремительным ударом немцы начали по одиночке выходить из боя. Наши только этого и ждали. Действуя парами, они настигали фашистов и расстреливали в упор. Противник был полностью деморализован. Но преследовать его дальше становилось невозможно — горючее подходило к концу.

Счет боя 7 : 0 в нашу пользу. Бой этот мы подробно разобрали в одном из документов и разослали в части. Он служил как бы эталоном, на который потом равнялись другие.

ЧАСЫ И КИЛОМЕТРЫ

Каунасский авиационно-спортивный клуб — клуб третьего разряда. Но по наличию авиационной техники и объему работы он уже давно перерос эту разрядную категорию. Достаточно сказать, что в прошлом году мы налетали 3690 часов, из них на планерах в парящем полете 1555 часов. Пролетели по маршрутам 40 тысяч километров.

Только силами штатных работников мы бы, конечно, не справились с этой работой. Большую помощь нам оказала общественность. В клубе двадцать мастеров спорта. Все они общественные инструкторы — планеристы, летчики-буксировщики, авиатехники. Многие из них проводят теоретические занятия с молодыми спортсменами.

Десятки юношей и девушек обучили летному делу ветераны клуба: педагог Т. Коронкявичус, мастера спорта Р. Каваляускас и К. Скринска, чемпионка страны по планерному спорту С. Судейките, инженер С. Гечяускас и другие.

По 120—150 часов в среднем налетали инструкторы-общественники и летчики-буксировщики вместо 40 часов по плану. Почти половина их представляют Каунасский политехнический институт.

С первичной организацией ДОСААФ этого института у нас давняя и крепкая связь. Он — коллективный член клуба, и мы оказываем друг другу взаимную помощь. Из числа студентов и работников института авиационным спортом занимаются 32 человека. Из них 22 летают на планерах и 10— на самолетах. Теоретические занятия со спортсменами проводятся непосредственно в институте.

Комитет ДОСААФ этого высшего учебного заведения заботится об авиационных спортсменах, оказывает им постоянную поддержку. Летом он направляет своих летчиков и планеристов в авиационно-спортивные лагеря, выделяет средства на питание, интересуется успехами. Не случайно, что из питомцев института вышли чемпионы Советского Союза, рекордсмен Литвы А. Бержинскас и чемпион республики по высшему пилотажу И. Багдонас, мастера спорта инструкторы-общественники Б. Виницкас, В. Друпас и другие.

Большая дружба у клуба и с первичной организацией Каунасского радиозавода. Там организована группа планеристов из 8 человек. Работники завода Д. Кучинскас и Р. Путра были общественными инструкторами, а теперь принимают активное участие в судействе различных соревнований. Есть планеристы и в технологическом техникуме.

Авиаспортклуб поддерживает с первичными организациями ДОСААФ тесный контакт. Наши ведущие мастера выступают на предприятиях и в учебных заведениях с лекциями и докладами о достижениях советской авиации, проводят беседы о значении авиационного спорта в укреплении обороноспособности страны.

Техник-радиоэлектроник Каунасского политехнического института Н. Кадлерите полет выполнила успешно.



Одной из форм пропаганды авиационного спорта служат авиационные праздники. В прошлом году такие праздники проводились в Каунасе и Шакяйе. Они были посвящены 25-летию освобождения этих городов от фашистской оккупации. Выступления летчиков и планеристов прошли с большим успехом.

Партийные, советские и общественные организации нам не раз высказывали пожелания проводить такие праздники чаще. Вносились предложения и такого характера: в нашей республике не мало сельских жителей, которые не имели возможности побывать в воздухе, полюбоваться с небесных высот плодами своего труда, красотой своих родных мест.

Если бы были разрешены полеты за плату, то авиаспортклуб не только покрыл расходы на эти полеты, но и пополнил бы свой бюджет.

Члены нашего клуба авторы авиационных методических книг, активные корреспонденты журнала «Спарнай» («Крылья»). По сценарию, который родился в клубе, создан телевизионный фильм «Аист», рассказывающий о буднях планеристов. Он показывался по литовскому телевидению и принят на всесоюзный голубой экран.

Работой клуба постоянно интересуются горком партии и горисполком. В прошлом году представители Управления авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ, проверяя работу клуба, обратили внимание на то, что помещения клуба в городе старые и неудобные. И вскоре же Каунасский городской исполнительный комитет выделил нам отдельное двухэтажное здание. Его отремонтировали. Накануне этого года клуб начал работу в новом, хорошо оборудованном доме, с просторными учебными помещениями.

Горисполком оказывает клубу всяческую помощь. Он активно участвует в организации авиационно-спортивных лагерей, обеспечивает спортсменов питанием во время городских соревнований.

При поддержке горисполкома и республиканского комитета ДОСААФ на краю летного поля, в живописном месте, на берегу Немана, построено несколько каменных домов. В них одновременно могут разместиться 80 человек. В прошлом году вошла в строй столовая-кафе. Оборудованы различные спортивные площадки, приобретен катер. Члены клуба занимаются и водно-лыжным спортом. Городок планеристов расположен в молодом саду.

В лагере красиво и уютно. И в этом немалая заслуга членов клуба: каждый из них отработал на строительстве городка не менее 30 часов. Спортс-



Группа летчиков-мастеров спорта Каунасского авиаспортклуба разбирает комплекс высшего пилотажа. В центре чемпион СССР и республики 1969 года И. Багдонас.

Фото М. Огая.

мен, прибывший сюда, находится здесь 3—4 недели, по заранее согласованному графику, в зависимости от продолжительности отпуска. На смену одним приезжают другие. Таким образом, за лето в лагерях бывают все планеристы и летчики.

На аэродроме начинается строительство авиационного комплекса — ангара на несколько десятков планеров и самолетов, учебно-административного корпуса и других сооружений. Только в этом году члены клуба отработают на стройке 8 тысяч часов.

Хорошие бытовые условия, твердый распорядок дня, организованный отдых способствуют интенсивной спортивной работе, повышению качества полетов.

В прошлом году наша команда летчиков, впервые выступая на всесоюзных соревнованиях, заняла 6-е место из 19, а мастер спорта И. Багдонас завоевал золотую медаль чемпиона в одном из упражнений. За лето спортсмены налетали на самолетах «Z-326» и Як-18 500 часов, то есть по сто часов на самолет.

Если учесть, что в нашем клубе нет самолетной группы, то работа была выполнена не малая. И здесь следует отметить старания инструкторов И. Каваляускаса и Б. Виницкаса, умело передающих свои знания и опыт молодым летчикам-спортсменам.

Самолетный спорт в Каунасе встал на твердые ноги, и мы считаем, что пора сформировать в клубе самолетную группу.

Конечной оценкой трудов каунасских спортсменов-планеристов в прошедшем году явились результаты их выступлений на республиканских и всесоюзных соревнованиях. Мы серьезно готовились к ответственным стартам. На республиканских состязаниях наши парители одержали победу и из них были сформированы две команды Литвы для участия в первенстве страны, проходившем в Орле.

Из Орла они возвратились с семью медалями. Капитан первой команды А. Бержинскас удостоен золотой медали за дальность полета по ломаному маршруту, капитан второй команды Литвы В. Шлюмба стал бронзовым призером по сумме многоборья, а его команда, в общем зачете, вышла на второе место.

За лето Каунасские планеристы внесли три поправки в таблицу рекордов республики. Р. Гармуте с пассажиром на борту совершила полет в намеченный пункт с возвращением на старт, пройдя 302 км. В. Довидайтис также с пассажиром улучшил результат в полете по 300-км треугольному маршруту. А. Бержинскас на международных соревнованиях в Орле первым из литовских планеристов, преодолел «королевский треугольник», пройдя 500 км по замкнутому маршруту.

Воспитанники клуба молодые инженеры С. Гечяускас, В. Прокоримайте и радиотехник И. Валатка стали мастерами спорта.

Свою технику мы стараемся использовать максимально. Об этом говорят цифры. Каждый планер «Бланик» в среднем имеет налет по 130 часов и прошел по маршрутам 2300 км. Если поделить пройденный километраж на часы, то получается неплохой скоростной коэффициент — 18 км/час. Из этого примера видно, что клуб борется не только за часы налета, но и за пройденные километры.

На каждых соревнованиях, которые проводились в Каунасе, за 12—14 дней разыгрывалось 7—8 упражнений. Наши спортсмены в среднем проходили по маршрутам по 1000—1200 км.

Летчики-спортсмены, как и планеристы, прежде чем выступать на соревнованиях, прошли за последние годы серьезную подготовку.

Для повышения мастерства планеристов важное значение имеют связи со спортсменами других стран. Наш клуб уже несколько лет дружит со своими соседями — польскими планеристами. Они не раз участвовали вместе с нами в соревнованиях. Так летом прошлого года на чемпионате Литвы, посвященном 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, выступала команда Варшавского аэроклуба, в состав которой входили рекордсменка мира Л. Пазио и опытные парители А. Банский и С. Дроздовский. Эти соревнования были самыми многочисленными за всю историю литовского планеризма; в них участвовал 41 планерист.

Состязания прошли с большим успехом. Было разыграно 8 упражнений, общая продолжительность парения составила 1650 часов, планеристы пролетели по маршрутам 39 тысяч километров. Первая и вторая команды Каунасского клуба, опередив своих гостей, заняли 1-е и 2-е места.

Наша команда (С. Судейките, В. Шлюмба, А. Бержинскас) выступала на первенстве планеристов Варшавы. В. Шлюмба там занял по многоборью второе место. До этого представители Литвы получили возможность побывать в польском учебно-спортивном центре высотных полетов.

Польские планеристы приезжали на соревнования в Каунас и в этом году.

Опираясь на первичные организации ДОСААФ, максимально используя помощь общественности, клуб в юбилейном году будет бороться за новые достижения в авиационном спорте.

В. ДОВИДАЙТИС,
мастер спорта, инструктор-общественник,
А. ИОНУШАС,
начальник Каунасского авиаспортклуба, мастер спорта

НАГРАДА ЗА ТРУД

Коллектив вертолетчиков, о котором я хочу рассказать, третий год завоевывает переходящее Красное знамя Центрального комитета ДОСААФ и ЦК Профсоюза авиаработников. Ему вручен «Почетный знак ДОСААФ СССР».

Этой высшей награды Общества удостоены также многие члены коллектива, в том числе и его руководитель П. А. Глазунов. А недавно за обеспечение высоких показателей в социалистическом соревновании в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина Петр Алексеевич удостоен правительственной награды — ордена Красной Звезды. Вот такую же награду он получил совсем еще молодым летчиком за штурмовки живой силы и вражеской техники в годы Великой Отечественной войны.

Росло количество боевых вылетов. К концу войны их насчитывалось 138. К Красной Звезде прибавились орден Отечественной войны второй степени, два ордена Александра Невского, два — Красного Знамени и два ордена Ленина. 23 февраля 1945 года П. А. Глазунову присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны Петр Алексеевич служил на Дальнем Востоке, затем командовал полком истребителей-бомбардировщиков, а теперь возглавляет коллектив аэроклуба.

Опытный летчик, превосходный методист, чуткий руководитель, он пользуется в коллективе, да и не только в нем, большим уважением. Партийная организация города избрала его членом пленума райкома КПСС, а когда он баллотировался в депутаты городского совета, избиратели единодушно отдали за него свои голоса.

Много разных забот, повседневных хлопот у начальника клуба. Как член пленума райкома партии, он желанный гость в колхозах — там его деловые советы, помощь в организации политико-воспитательной работы приносят хорошие плоды. Немало у него депутатских дел в постоянной комиссии по благоустройству города.

Но основное, конечно, работа клуба. Немало пришлось принять мер, чтобы покончить с текучестью кадров. Тут и решение жилищной проблемы и обеспечение летного и технического состава садово-огородными участками, и снабжение топливом.

Другое важное дело — создание учебной базы. Ее значение возросло после того, как клуб получил более совершенную технику — вертолеты Ми-4. На партийном бюро были заслушаны предложения начальника учебного отдела заместителя секретаря партийной организации Якова Мироновича Позднякова, опытного методиста, летчика-истребителя, имеющего на своем счету 400 боевых вылетов, 19 сбитых самолетов. За это важное дело вместе с ним горячо взялись коммунисты, технические работники. Были изысканы необходимые материалы.

Один из наших техников П. Колодочка изготовил щиты, техник-тренажист А. Пономаренко оказался неплохим художником — оформителем. Активно трудились инструкторы-методисты П. Краюшкин и С. Беленко. Моделисты Г. Восмиров и Г. Кулик изготовили макеты вертолетов Ми-1 и Ми-4. Активно включились в работу рационализаторы, возглавляемые И. Яровым. Техник по авиационному оборудованию А. Дегтярь разработал и изготовил действующий электромеханический стенд регулятора смеси РС-24В. Он же совместно с техником-бригадиром В. Кириченко и механиком И. Змиевским сделал стенд для проверки управления шагом винта (УШВ). А механики Ф. Тицкий, П. Синецкий и инструктор-летчик методист П. Краюшкин — стенд включения муфты сцепления двигателя АШ-82В. П. Синецкий, П. Колодочка и Я. Поздняков изготовили электрифицированную действующую схему посадки вертолета. С. Беленко, П. Колодочка и техник Н. Пилипенко смонтировали электрифицированную действующую схему маслосистемы.

Были оборудованы моторный класс с действующими стендами, класс самолетовождения. В нем особенно привлекают внимание немая электрифицированная карта района полета, карта полета по маршруту, стенд, посвященный авиационной метеорологии. В вертолетном классе много различных агрегатов, действующих схем, бензо-, масло- и гидросистем, схем предполетного и послеполетного осмотра машин.

Особое место занимает методический кабинет. Он наглядно знакомит посетителя с основами психологии, советской педагогики, методикой летного обучения. Здесь же хранятся тематические разработки, помогающие инструктору подготовиться к очередному занятию.

В классе аэродинамики привлекает внимание действующая модель авторотации вертолета с остановленным двигателем. Нечего греха таить, было такое время, когда пилоты с опасением поглядывали на вертолет, сомневаясь в его надежности. И уж никак не хотели верить в возможность благополучной посадки в случае отказа двигателя. Модель авторотации помогла им разобраться в динамике планирования на режиме самовращения несущего винта. А случай с инструктором Н. Ищенко, благополучно посадившим тяжелую машину с остановленным двигателем,



Тренаж в кабине вертолета. Действия пилота С. Калинникова (справа) проверяет один из его наставников А. Мизяк.
Фото автора

укрепил их веру в абсолютную безопасность вертолетной техники при условии, если грамотно ее эксплуатируешь.

Когда в клубе появились более сложные наглядные учебные пособия, возникла проблема, как их сберечь при транспортировке в лагерь и обратно на зимнюю базу. Очень много ценного имущества или полностью выводилось из строя или требовало капитального ремонта. А нельзя ли все это изгото-

вить в двух экземплярах, и тогда отпадет надобность в транспортировке и не будет потерь. Теперь все то, что мы увидели на зимней учебной базе, имеется и в лагерях.

Большой популярностью пользуется тренажный класс. Перед входом табло: «Летчик, пройди тренаж». Ведется учет. Каждый знает, если он обошел кабину тренажера, ему в этот день не летать. Тренажер вертолета Ми-4, изготовленный техниками А. Дегтярем, Н. Пилипенко и другими специалистами, позволяет производить развороты на 90°, спуск и подъем с углом до 15°.

Для тренировок на земле, предусмотренных расписанием, в методическом городке имеется вертолет. Другой — во время полетов обязательно выставляется на старте. В них под руководством инструкторов отрабатываются действия летчика в кабине в различных режимах полета.

Но методика, как известно, не терпит шаблона. Растет мастерство. Появляются новые формы показа, совершенствуются учебные наглядные пособия.

— Моя мечта, — говорит Позднякоков, — создать действующий макет вертолета Ми-4, который, летая по классу, точно воспроизводил бы полет по кругу. Думаю расширить возможности действующей тренажной кабины Ми-4. Она должна вращаться не на 90°, как теперь, а по всей окружности, и крен можно увеличить градусов на пять. Это повысит качество наземной подготовки.

...Лагерь просыпается в пять утра. После 25-минутной физической зарядки туалет, утренний осмотр, завтрак. Ведь многие выпускники клуба пойдут в военные училища, будут служить в частях Военно-Воздушных Сил. Как пригодятся им навыки, полученные в клубе.

После завтрака предполетная подготовка, двадцатиминутный тренаж в кабине, построение, последние предполетные указания, запуск двигателей и разлет. Полеты ведутся в две смены.

Мы в группе Михаила Федоровича Поручикова. Это отличный летчик-фронтовик. В прошлом году его группа заняла первенство в социалистическом соревновании. Три месяца вымпел находился у другой группы. Затем снова присужден Поручикову.

Один за другим поднимаются в воздух вертолеты. Одни летают по кругу, другие идут в зону. За каждым следит пилот с жезлом. Если жезл повернут к руководителю белой стороной, полет осуществляется с инструктором, красной — самостоятельно. Во всем чувствуется организованность, деловитость.

Еще в начале года на методическом совете обсуждался план обеспечения высокого качества полетов, повышения их безопасности. Он предусматривал дальнейшее совершенствование техники пилотирования, выработки устойчивых летно-методических навыков, повышение теоретического уровня инструкторов и спортсменов.

Этим вопросам посвящены партийное, комсомольское, профсоюзное собрания, общее собрание переменного состава, семинары по обмену опытом, трехдневные сборы руководителей полетов и разведчиков погоды.

Выполнена широкая программа методической работы: утверждены методические разработки по каждому упражнению; проведен смотр учебно-методических, тренажных и наглядных учебных пособий; состоялись методические занятия, направленные на то, чтобы предупредить летные происшествия; был прочитан цикл лекций для инструкторов о сущности, принципах и методах обучения и воспитания, особенностях морально-психологической подготовки. В числе мероприятий, призванных налаживать учебный процесс, практикуются летно-технические конференции, методические полеты, взаимные посещения занятий, открытые уроки по теории и технике полета, вертолетовождению, радиосвязи.

Спортсмены должны быть сильными, ловкими, закаленными. Вот почему в лагере никогда не пустует спортивный городок. В нем волейбольная, баскетбольная площадки, различные спортивные снаряды. Они, так же как и телевизоры, радиолы, аккордеон и многое другое, приобретены на деньги, заработанные в подшефном колхозе-миллионере.

В парткабинете клуба — удобно расставленные столики. На каждом настольная лампа. С потолка свешиваются люстры. Сюда идут, чтобы почитать газету, книгу, подготовиться к очередному политическому занятию.

Все активнее развертывается в клубе социалистическое соревнование. Только за прошлый год число ударников коммунистического труда выросло на 37 человек. 62 работника подтвердили это высокое звание. Получили право называться коммунистическими коллективы, которые возглавляют И. Шапка, Ю. Ершов, А. Ермоленко, В. Кириченко, А. Юзефатов. Двадцать два человека занесены на Доску почета и столько же — в Книгу почета.

Лучшие из лучших награждены ленинскими юбилейными медалями. В их числе начальник клуба, его заместители Г. Петров, И. Яровой, Г. Пономарев, командир группы М. Поручиков, инструкторы-летчики В. Завьялов, Ю. Зосименко, бригадир сварщиков В. Кузнецов, секретарь партийной организации Н. Шейко, техник И. Молчанов и другие.

В нынешнем юбилейном году коллектив клуба борется за выполнение плана к 1 ноября. Летчики и техники, рабочие и служащие взяли обязательства добиться по теоретическим дисциплинам 4,5 балла, подготовить новых мастеров спорта, увеличить количество бригад и служб коммунистического труда, осуществить рационализаторские предложения, оказать помощь первичным организациям.

Социалистическое соревнование в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина оказало и продолжает оказывать влияние на всю кипучую жизнь знаменосного коллектива.

Н. БАЛАКИН

Над крышей литейного цеха

Вертолеты находят применение во многих отраслях народного хозяйства. Недавно жители Курска стали свидетелями того, как Ми-6 завис над крышей литейного цеха Курского завода тракторных запасных частей.

Экипаж вертолета во главе с командиром корабля Р. Сизовым успешно провел целый комплекс монтажных работ по капитальному ремонту заводской шахтной печи.

Сначала авиамонтажники заменили девять метров верхней части корпуса вагранки, потом поставили искрогаситель длиной 4, а диаметром 4,8 метра. Эта деталь весит пять тонн. При обычном методе монтажа ее пришлось бы затаскивать наверх по частям, на что ушло бы не менее десяти суток. Вертолет справился со сложной операцией за... шесть минут.

Читайте в следующем номере

К 25-летию ПОБЕДЫ НАД ЯПОНИЕЙ.

ЗАВЕРШАЮЩИЙ УДАР.

НА СТАРТАХ ЮБИЛЕЙНОЙ СПАРТАКИАДЫ.

Письмо в редакцию.

ГЛАЗАМИ МАТЕРИ СОЛДАТА.

РАКЕТА ДЕРЖИТ ЭКЗАМЕН.

Репортаж из лабораторного комплекса испытаний ракет-носителей.

В ПОМОЩЬ ПЛАНЕРИСТАМ.

Теоретическое обоснование взлета и посадки планера.

СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА ПАРАШЮТНОГО СПОРТА: четкость, организованность, дисциплина. Выступает заслуженный тренер СССР Д. Жорник.

СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ

Опыт оборонно-массовой работы ДОСААФ и комсомола.

ПО КОМАНДАМ С ЗЕМЛИ...

Рассказ о радиоуправляемой модели самолета.

Эстафета верности Родине

В стране проходит Всесоюзный смотр военно-патриотической работы в школах. Его проводят редакция газеты «Известия», ЦК ДОСААФ, ЦК ВЛКСМ, ВЦСПС совместно с Министерством просвещения СССР. Смотр посвящен 25-летию победы над гитлеровской Германией. Цель его — широкая пропаганда заветов В. И. Ленина, мероприятий Коммунистической партии и Советского правительства по укреплению обороноспособности родной Отчизны; пропаганда славных боевых традиций Вооруженных Сил, дальнейшее улучшение воспитания учащейся молодежи в духе беспредельной преданности делу коммунизма, социалистической Родине и готовности к ее защите.

Смотр начался 1 апреля 1970-го, а завершится в Праздник Победы — 9 мая 1971 года. Его участники организуют: изучение в коллективах воинских уставов и наставлений; стрелкового оружия; сдачу нормативов комплекса «Готов к защите Родины», работу кружков парашютистов, авиамоделистов, радистов и других, походы по местам былых сражений, военизированные игры и соревнования по военно-техническим видам спорта. Там, где введена начальная военная подготовка, школьники обязаны овладеть ее программой на «хорошо» и «отлично». Нужно создать новые музеи и комнаты боевой славы, обновить и пополнить имеющиеся экспозиции; совершенствовать учебно-материальную базу.

Школьные коллективы присылают в редакцию «Известий» три рапорта о своих делах: первый — к 1 июня 1970 года, второй — к 23 февраля и третий — до 20 апреля 1971 года. Рапорты подписываются директорами школ, военруками, преподавателями физкультуры, секретарями комсомольских организаций и председателями советов пионерских дружин.

Для победителей учреждены дипломы ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ, Министерства просвещения СССР и редакции газеты «Известия»: 1-й степени — 10; 2-й степени — 20; 3-й степени — 30. Кроме того, сто школ за лучшие показатели в организации военного обучения награждаются грамотами ЦК ДОСААФ. Тридцать комсомольских организаций школ, добившихся высоких результатов в военно-патриотической работе — Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ. Тридцать лучших военруков и преподавателей физкультуры — Почетными грамотами Министерства просвещения СССР. Сто классных комсомольских организаций и пионерских дружин — грамотами газеты «Известия». Военруки, награжденные дипломами 1-й степени, и 30 лучших активистов — пионеров и комсомольцев приглашаются в Москву, где будут гостями «Известий».

Уже сейчас, задолго до подведения итогов, очевидно, что смотр вызвал оживление спортивной и оборонно-массовой работы. Так, например, во многих школах и средних специальных учебных заведениях Ленинграда работают военно-технические кружки, созданы музеи и комнаты боевой славы. Учащиеся вооружаются знаниями по программе начальной военной подготовки, сдают нормы комплекса «Готов к защите Родины». Будущий солдат обязан много знать, много уметь, быть закаленным идейно и физически. А потому к воинской службе надо себя готовить заранее и серьезно, со школьной скамьи.

Опыт передовиков учит: там, где задачи, выдвинутые смотром, решаются совместными усилиями комитетов ДОСААФ, комсомольских и профсоюзных организаций, когда они действуют сообща, плечом к плечу, дело, как правило, спорится.

Долг комитетов и клубов ДОСААФ, спортивных Федераций в содружестве с комсомольскими, профсоюзными активистами и отделами народного образования — широко привлечь к участию в смотре коллективы общеобразовательных школ и средних специальных учебных заведений, активизировать деятельность школьных первичных организаций ДОСААФ, повысить их влияние на военно-патриотическую и оборонно-массовую работу среди молодежи.

Учащиеся, включайтесь в смотр военно-патриотической работы! Принимайте эстафету боевой славы, эстафету верности Родине!

В школьном музее

В 24-ю московскую школу я шла с неопределенным чувством. Школьный музей авиации и космонавтики... Ну, разве могут ребята собрать достаточно материала, чтобы суметь рассказать о столь обширной, увлекательной и сложной области.

Оказалось, что ребята могут сделать очень много. Их маленький музей, расположенный в пионерской комнате, — это результат увлеченного труда всего коллектива в течение нескольких лет. Школьники не один раз побывали в музее Н. Е. Жуковского, в Центральном доме авиации и космонавтики, в Музее Вооруженных Сил СССР. Ездили в Калугу, в дом-музей К. Э. Циолковского. Установили связи с родственниками погибших в войну летчиков.

— Кто же больше всего принимал участие в поисках, в создании музея?

— Разве можно назвать кого-то, не обидев остальных, — говорит Маргарита Александровна Чистова, директор школы. — Ведь работали абсолютно все, начиная с пятых и кончая десятыми классами. Только в столярных и в фотоработах пришлось помочь ребятам.

На стендах — фотографии. Они ведут посетителя от истоков, от начала становления авиации в нашей стране к сегодняшнему дню, к стремительному взлету в космические просторы. На снимках — старейшие русские авиаторы С. Уточкин, А. Шиуков, К. Арцеулов; дирижабли первой мировой войны; первые самолеты-истребители, построенные в 1915—1916 годах на Русско-Балтийском вагонном заводе. А вот фотокопия документа, подписанного В. И. Лениным, — Постановление Совета Народных Комиссаров в ознаменование 50-летия научной деятельности Н. Е. Жуковского. В одной из витрин — книга К. Э. Циолковского «Грезы о земле и небе», портреты космонавтов. Рядом — стенд об авиации наших дней. Модель самолета МиГ-21, подарок друзей, шефов-авиаторов.

Пионерская дружина в 24-й школе носит имя летчика дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова. Пионеры написали на Северный флот, где служил Б. Сафонов, и получили ответ от контр-адмирала А. И. Петелина. Вместе с письмом он прислал материалы о герое-летчике, сообщил адрес его матери. Это было в 1966 году. Теперь Фекла Терентьевна Сафонова — частый гость у ребят, бывает на сборах, комсомольских собраниях. Брат героя подарил музею свою книгу о Сафонове «Мой брат». А фотокорреспондент газеты «Правда» Е. Халдей, участник Великой Отечественной войны, однополчанин Б. Сафонова, передал школе уникальные снимки, сделанные в грозные военные годы.

Музей был торжественно открыт 7 мая 1967 года. Есть совет музея, председатель его — восьмиклассник Олег Карсоевский, активист ДОСААФ. Тепло вспоминают и школьники, и педагоги Петю Дятленко, бывшего председателя совета музея. Дятленко уже студент, но он нередко бывает в школе, помогает организовывать экскурсии и лекции.

Увлеченных авиацией, космонавтикой в школе очень много. Ребята занимаются в кружке космонавтов, что при Дворце пионеров. Лена Донцова изучает космическую медицину. Многие конструируют модели ракет и самолетов.

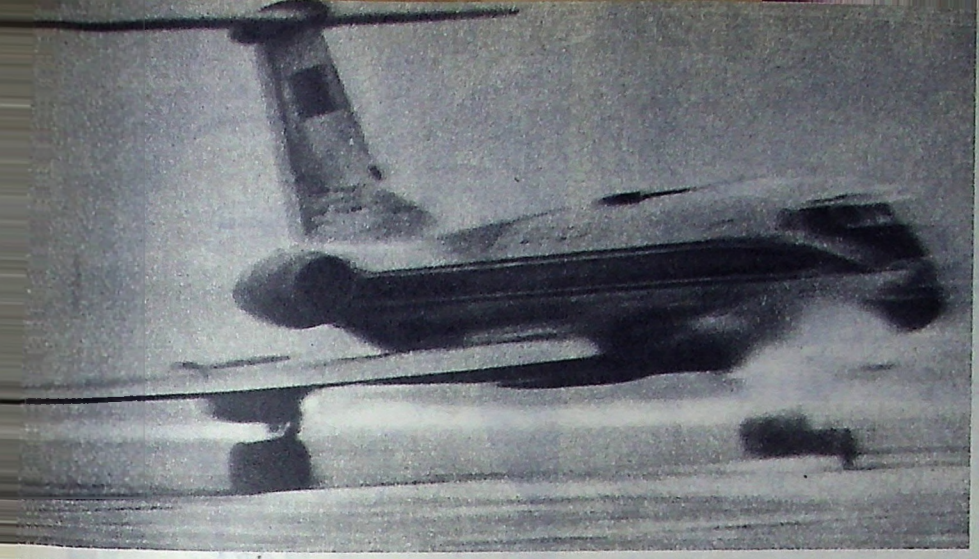
Героическое прошлое родной страны, история и сегодняшний день нашей армии, авиации всегда волнуют и увлекают юных. Над школой шефствует авиачасть. Среди друзей оборонного коллектива — командующий Военно-Воздушными Силами Московского военного округа генерал-полковник авиации Е. Горбатюк. Шефы часто приезжают в школу. По хорошей школьной традиции уроки мужества в классах проводят не только учителя, но и солдаты, отличники боевой и политической подготовки. А недавно сводный отряд побывал в части: посмотрели, как живут, как учатся и работают летчики. Ребятам разрешили посидеть в боевых машинах, и их восторгу не было конца...

Небольшая группа комсомольцев постоянно связана с Музеем Вооруженных Сил СССР, работает с архивными документами. В Истринском музее юные следопыты отыскали материал о 8 героях-комсомольцах, погибших в Волоколамске в декабре 1941 года; в областном краеведческом музее узнали, как создавался первый бронепоезд особого назначения на Коломенском тепловозостроительном заводе.

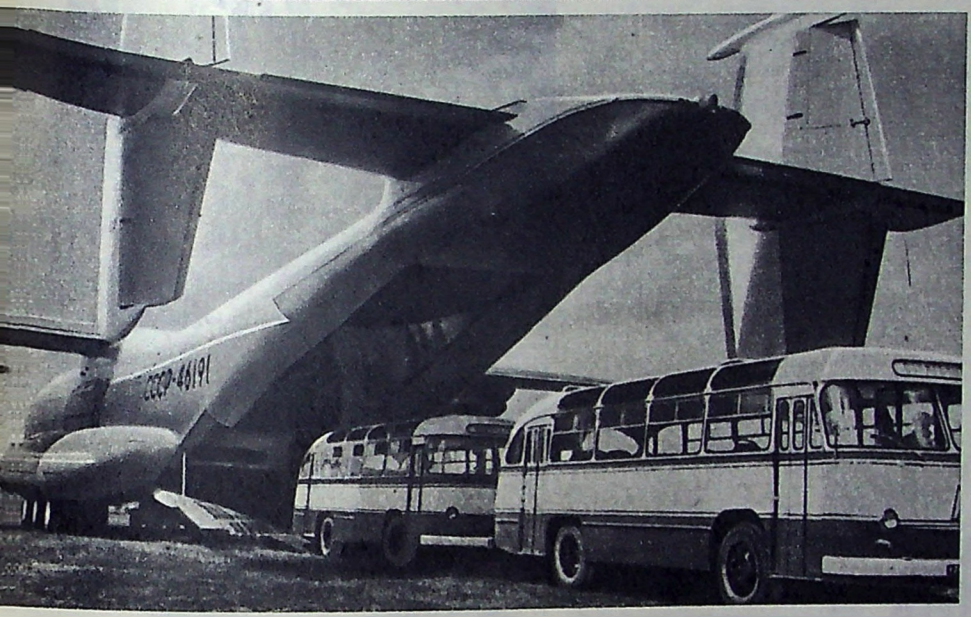
— Интересной работы много. Это и стрелковый кружок, и спортивно-трудовой комсомольский лагерь в Сухуми, куда ездят летом работать и отдыхать наши комсомольцы, — рассказывает председатель школьного комитета ДОСААФ Н. Метелкин. — В новом учебном году нас ждут увлекательные дела, мы примем активное участие во Всесоюзном смотре военно-патриотической работы в школах.

Т. ЛЕОНТЬЕВА

Москва







Гражданская авиация — одна из важнейших отраслей советской экономики. Этим во многом объясняется ее бурное развитие, невиданные темпы роста. Реактивная техника, в корне изменившая облик ГВФ, позволила полнее раскрыть его возможности и преимущества. Аэрофлот — детище советского строя, он создан волею ленинской партии, самоотверженным трудом народа-созидателя.

Наш фоторепортаж о трудовых буднях гражданских авиаторов. Новейшими системами и радиотехнической аппаратурой оснащается Ленинградский аэропорт. На кораблях Ил-18 и Ту-134 установлены автоматы, помогающие экипажам сажать эти машины в сложных условиях. Вот Ту-134 (слева вверху) приземляется в тумане, справа внизу — диспетчер системы посадки Г. Богоев.

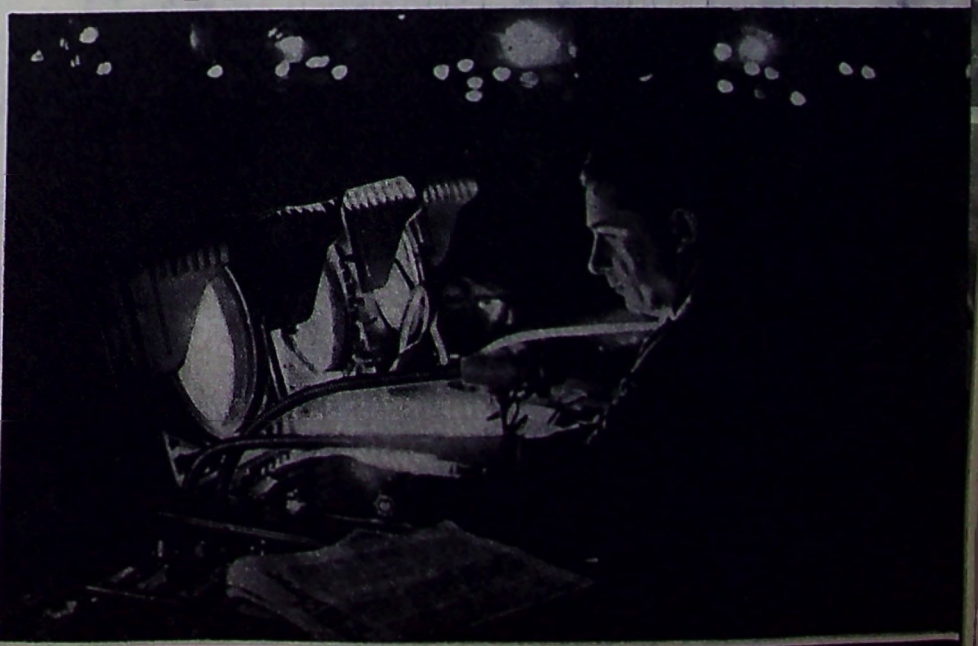
Какие только грузы не перевозит Ан-22. На снимке в центре: погрузка автобусов в самолет-гигант.

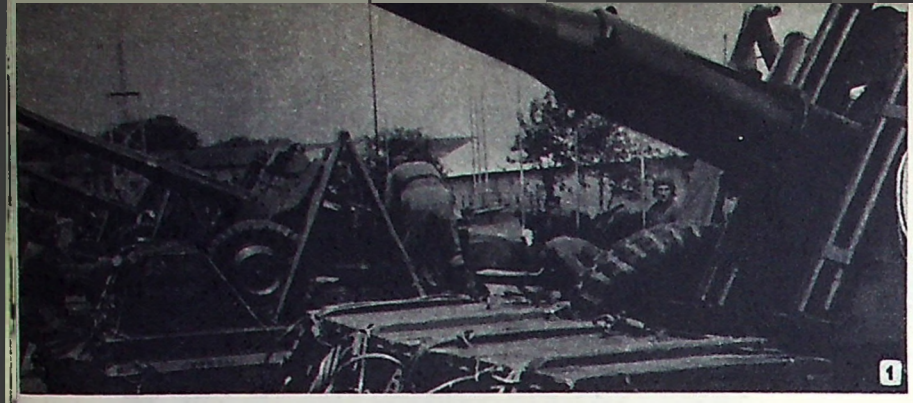
Вертолет — надежный помощник земледельца и строителя (фото справа вверху и слева внизу).

Фото Ю. Белинского, О. Пороховникова, И. Сапожкова (ТАСС) и П. Нестеренко

ТРУДОВЫЕ БУДНИ АЭРОФЛОТА







НАС ГВАРДИЕЙ ЗОВЕТ НАРОД

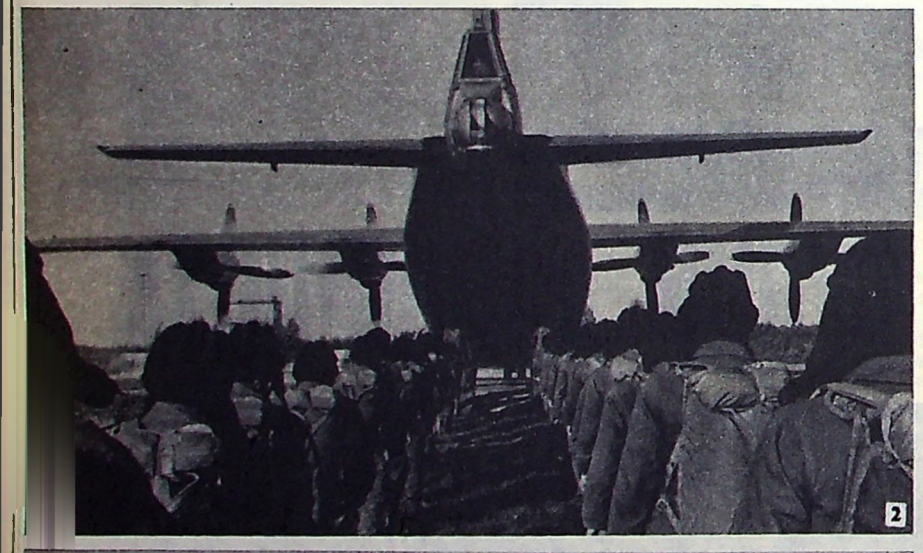
Новыми успехами в боевой и политической подготовке встретили сорокалетие своего рода войск воины-десантники Н-ской части. Наш специальный корреспондент сфотографировал эпизоды одного дня боевой учебы гвардейцев.

Быстро и тщательно готовят к десантированию тяжелое вооружение артиллеристы (1). В район «боя» подразделения доставляют вместительные транспортные самолеты Ан-12 (2). И вот уже небо расцвечено куполами парашютов (8). Приземлившись в назначенном месте, гвардейцы умело приводят в действие могучую боевую технику, которой оснащен десант. Самоходная артиллерийская установка, преодолев водную преграду, устремилась вперед (3). У прицела наводчик ефрейтор Виктор Штайнбок. Он комсомолец, отличник боевой и политической подготовки. До службы в армии Виктор работал токарем механического цеха (4). Шквал огня способна обрушить на противника 16-ствольная реактивная пусковая установка (5). Завершает учения стремительная атака стрелковых подразделений (6).

В свободную минуту секретарь комсомольского комитета гвардии лейтенант Владимир Васильев рассказывает десантникам-артиллеристам о съезде молодых ленинцев (7). Автоколонна остановилась на привал. Из машин вышли солдаты, сержанты, офицеры. Они окружили Героя Советского Союза гвардии подполковника В. А. Малышева (9). Ветеран вспоминает, как в июне 1944 года десантники, громя фашистских захватчиков, героически форсировали реку Свирь. За отвагу и мужество, проявленные в этих боях, Виктор Александрович Малышев (тогда гвардии старший сержант) и одиннадцать его товарищей были удостоены Золотых Звезд.

Фото Б. Антонова и ТАСС.

(Статью «Нас гвардией зовет народ» см. на стр. 8)









6



7



8



9



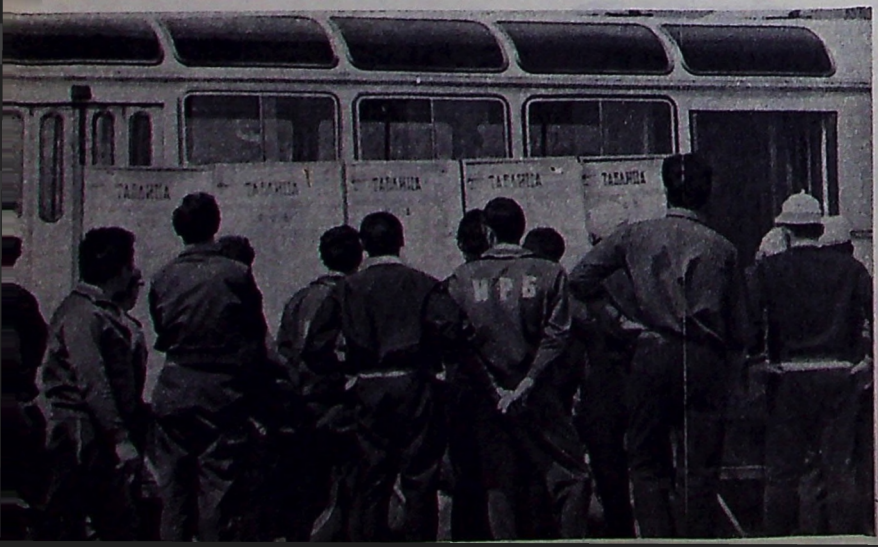


В Харькове состоялись международные соревнования авиамоделистов Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Монгольской Народной Республики, Польши, Чехословакии и Советского Союза. На наших снимках: слева (сверху вниз) — сборная команда Советского Союза, занявшая первое место. Верхний ряд: А. Назаров (тренер), В. Крамских, Ю. Роджерс, С. Бережной, Е. Митнев; нижний ряд: А. Юров, В. Еськин, С. Шарин и В. Томилов. На спортивном аэродроме во время состязаний. У зачетных таблиц. Справа: воздушный бой ведут пилоты С. Бережной (СССР) и П. Дворжачек (ЧССР). Стартует Л. Аварзад — 16-летний спортсмен из Монголии. Он — второй по парящим моделям самолетов.

Фото А. Татаренко (ТАСС)

ДЕВИЗ:







ДРУЖБА, БРАТСТВО

КОМПЛЕКСНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ КОМАНД ОБОРОННЫХ ОБЩЕСТВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

Одним из многочисленных проявлений сотрудничества братских народов является расширение и углубление связей между оборонными обществами социалистических стран. Это — обмен опытом военно-патриотического воспитания молодежи, дальнейшее укрепление интернациональной дружбы спортсменов. Состоявшееся в Карловых Варах (Чехословакия) координационное совещание делегаций оборонных обществ Болгарии, Венгрии, Польши, Германской Демократической Республики, Чехословакии и Советского Союза решило организовать международные комплексные соревнования спортивных команд оборонных обществ по военно-техническим видам спорта.

Отныне в международный спортивный календарь стран социалистического содружества включены крупные состязания. Участники координационного совещания договорились о их регламенте. Сборные команды встретятся друг с другом по 6-ти видам военно-технического спорта — моделизму, зимнему и летнему военно-прикладному многоборью, радио, водным видам и мотоциклетному многоборью. Состязания рассчитаны на 6 лет — с 1970-го по 1975-й год. Их девиз — «Дружба и братство», их цель — совершенствование военно-технических видов спорта.

Первая встреча строителей малой авиации, авто- и судомоделистов по программе международных комплексных соревнований — на советской земле! В последующие пять лет моделистов примут у себя ГДР, Польша, Чехословакия, Венгрия и Болгария. Окончательные итоги командного зачета будут подведены в 1975-м году.

«ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ», ДРУЗЬЯ!

«Добро пожаловать!» — говорили мы спортсменам Болгарии, Венгрии, ГДР, Монгольской Народной Республики, Польши, Чехословакии, встречая их на советской земле.

Международный турнир в Харькове готовился с большим старанием и любовью. Его дыхание чувствовалось повсюду в городе: красочные плакаты у трамвайных и троллейбусных остановок, у подъездов заводских Дворцов культуры и клубов ДОСААФ приглашали горожан посетить авиамодельные состязания. Местное радио посвятило им специальную передачу. Харьковчанам разослали пригласительные билеты на праздник малой авиации, а о готовящихся спортивных поединках подробно рассказывали листовки-программы.

Подготовку к турниру возглавил оргкомитет, в состав которого входили представители партийных, советских и общественных организаций. В управлении пассажирского транспорта горсовета, например, прикидывали, сколько предоставить автобусов, как лучше наладить специальные рейсы по 25-километровому маршруту от площади Тевелева (центр города) до спортивного аэродрома, а также до кордодрома, расположенного в зоне отдыха трудящихся, на окраине Харькова. В отделе культуры исполкома уточняли часы и дни посещения гостями музеев и театров. Буфеты, книжные лавки, выделенные управлением торговли, обслуживали участников и зрителей.

Основные заботы, разумеется, легли на плечи областного комитета ДОСААФ и его председателя И. Ряшенко. Необычно оживленно было в «главном штабе» чемпионата — авиаспортклубе. Уйма дел — больших и малых! Семинар арбитров. Приемка моделей, доставка их на аэродром в ходе соревнований. Проверка готовности кордодрома и т. д. И все это четко организовал энтузиаст авиамоделизма В. Вельман. Успеху турнира во многом способствовали старания активистов Н. Ткаченко и М. Кричевского, В. Слибы, П. Мотовилова, А. Слесарева, В. Васильева, А. Исиченко, В. Зайцева и других.

ЛЕТЯТ ПО КРУГУ МОДЕЛИ...

Харьковский турнир по праву можно назвать молодежным: на нем преимущественно стартовали ребята в возрасте 16—20 лет, тем не менее на счету многих из них значились крупные спортивные победы. Так, в команде ГДР — экс-чемпион мира М. Хиршель. Опыт международных соревнований имеют болгарские спортсмены, среди которых двое выступали на первенстве мира, а трое — чемпионы Болгарии. Тренеры команд Венгрии и Чехословакии — неоднократные чемпионы мира Е. Фригес и И. Габриш.

Нашу страну представляли молодые спортсмены. Это москвичи Ю. Роджерс, А. Юров, Е. Митнев и С. Шарин, харьковчанин В. Крамских, С. Бережной и В. Томилов из Симферополя и Казани и В. Еськин из Иваново. Для советских спортсменов международная встреча явилась последним испытанием перед финалом юбилейной Спартакиады, проверкой боеготовности к решающим спортивным поединкам нынешнего года. Харьковский турнир — смотр резервов. Тренеры получили возможность проследить за выступлением тех, кто завтра составит костяк сборных команд.

Спор за победу шел по авиамоделям — планеров и самолетов — скоростных, пилотажных, воздушного боя, таймерных и резиномоторных.

Одним из главных событий турнира стал, конечно, воздушный бой. На любых крупных соревнованиях день, в который выполняется это упражнение, стоит особняком. Событие взято как бы крупным планом, ход борьбы очевиднее. И поэтому зрителей на кордодроме больше. Воздушные бои велись по круговой системе, причем за каждый отруб ленты начислялось не 50, как практикуется на наших состязаниях, а 100 очков.

Вот в поединок вступили экипажи Бережной-Томилов и Петров-Малинов из Болгарии. Соперники осторожны, изредка обмениваются легкими ударами с дальней дистанции.

Вскоре образовалась лидирующая группа из нескольких экипажей. Это советские бойцы Бережной и Томилов, П. Дворжачек и В. Кочвара из Чехословакии и болгарский экипаж П. Петров и П. Малинов.

Наши спортсмены сумели навязать свою тактику, заставляя соперников много сил отдавать обороне, которую то и дело разрушали. Они старательно разыгрывали комбинации, атакуя наверняка, особенно в схватках, происходивших в горизонтальной плоскости. Именно на виражах их модели значительно превосходили в маневренности модели соперников. А соперники, чувствовалось, устали. Не так точны были их атаки, да и в защите то и дело открывались бреши. Выиграв 5 боев из 6 возможных, Бережной и Томилов завоевали первенство. Модели советского экипажа — нормальной схемы, достаточно легки, с отлично отлаженным двигателем развивают скорость 120—140 км/час и хорошо ее сохраняют во всех точках полусферы и на эволюциях.

У Бережного и Томилова есть ценное качество — они отдают спортивной борьбе все свои силы. Сергей Бережной живет и работает в Симферополе. Увлекался, как и многие его сверстники, футболом, легкой атлетикой, но серьезно, как он сам говорит, потянуло к авиамоделизму. Первые модели строил в школьном кружке. Когда подрос, выполнил мастерский норматив, потом пришли победы, высокие результаты, показанные на республиканских и всесоюзных стартах. И вот новый успех в Харькове.

Механик Бережного — Владимир Томилов. Он — инженер из Казани, диплом защитил в 1970 юбилейном году.

— Харьковская встреча, — говорит Владимир, — неплохая репетиция к финалу Спартакиады, где нам предстоит померяться силами с сильнейшими соперниками.

На других стартах советские спортсмены продолжали развивать успешно начатое наступление на призовые командные и личные места. Наше преимущество было и по пилотажным, скоростным, резиномоторным и таймерным моделям. Звания победителей завоевали харьковчанин Крамских и москвичи Роджерс, Юров и Шарин, для которых турнир явился первым серьезным испытанием. Постоянный творческий поиск, упорство — вот соавторы их победы. Думается, что будущее у них самое обнадеживающее. Удачно выступили также пилотажник Еськин и Митнев, стартовавший с моделью планера.

В пяти упражнениях из шести сборная команда Советского Союза победила, уступив лишь первое место в одном упражнении — в запусках моделей планеров, где отличился спортсмен из ГДР Хиршель.



Участники международной встречи (слева направо): А. Варамсайн (Монголия), В. Милкоев (Болгария), М. Шулц (Чехословакия), Е. Митнев (Советский Союз), Ш. Калмар (Венгрия), Э. Хейнрих (ГДР) и Р. Редлицки (Польша).
Фото А. Татаренко (ТАСС)

В успехе нашей сборной, завоевавшей первое место на международных соревнованиях, большая заслуга ее тренера А. Назарова: он умело организовал тренировки команды.

Зрелую тактическую выучку продемонстрировали спортсмены Чехословакии, Болгарии и особенно команда Монгольской Народной Республики, впервые выступавшая на международных соревнованиях. Команду Монголии тренирует советский авиамоделист мастер спорта международного класса Ф. Ольшевский.

В ЛЮБУЮ ПОГОДУ

Известно, что на стартах моделей свободного полета немаловажное значение имеет погода. Запускать-то приходится, конечно, во всякую — и в хорошую, и в плохую. В Харькове же была ветреная погода, осложнявшая запуск и поиски восходящих потоков воздуха. Стартовать в сложных условиях может только высокотехничный и — главное — волевой спортсмен. В этой связи небезынтересно выступление Хиршеля из ГДР — победителя соревнований по моделям планеров. Он применил так называемый динамический старт, впервые широко введенный в практику советскими спортсменами (вспомним, например, стартовый крючок А. Земского). Модель Хиршеля была оснащена буксировочным устройством конструкции эстонского мастера А. Лепна. Это устройство позволяет буксировать планер кругами, что значительно облегчает поиск термических потоков воздуха. А в итоге — удачные полеты, стабильные результаты.

Умелый старт — и это показала спортивная встреча — во многом решает тактическая зрелость участника. Так, резиномоторная модель второго призера Я. Кухты (Чехословакия) в шести турах летала максимальное время — по 3 минуты. Длительное раскручивание резиномотора при сильном ветре способствовало тому, что его модель с большей надежностью «находила» восходящие потоки. Но в заключительном седьмом туре модель попала в сильный нисходящий поток — неудача.

На таймерном старте останавливала на себе внимание модель другого чехословацкого спортсмена — М. Шулца. На ней вместо обычного калильного двигателя с резонансным устройством стоял компрессионный большой мощности. Если учесть, что уже на соревнованиях будущего 1971 года запрещается использовать резонансные устройства, то данный тип двигателя очень перспективный. У модели тонкий, маловогнутый профиль, относительно небольшое плечо горизонтального оперения, киль расположен впереди стабилизатора. Взлет устойчивый, неплохое планирование.

Несколько слов о самих состязаниях. Интересы дела требуют того, чтобы из года в год совершенствовать положение о спортивных встречах. В этой связи хотелось бы высказать несколько предложений. Турнир авиамоделистов по программе комплексных соревнований, впредь, видимо, следовало бы проводить строго по правилам ФАИ, этим самым мы приблизим его к условиям чемпионатов мира и Европы. В программу желательно включить один из самых спортивных классов — гоночные модели, а на пилотажном старте выступать не двум (как это было в Харькове), а одному спортсмену от каждого оборонного общества. И, наконец, об ограничениях, связанных с возрастом участников. Для более широкой популяризации опыта ведущих спортсменов стран социалистического содружества целесообразно, на наш взгляд, в состав команд включать 2—3 авиамоделистов без ограничения их возраста.

СЛОВО ГОСТЯМ

И. Габриш, тренер сборной команды Чехословакии:

— 25 лет я занимаюсь авиамоделизмом, участвовал во многих чемпионатах мира. Но впервые я вижу такую образцовую организацию международной встречи. Отличные условия для тренировок, выступлений и отдыха были созданы всем участникам турнира. Соревнования проходили в обстановке исключительной дружбы и товарищества. Они будут способствовать дальнейшему укреплению спортивных связей авиамоделистов социалистических стран. Спасибо советским друзьям за гостеприимство!

Х. Дашдорж, руководитель делегации Монгольской Народной Республики:

— Мы рады, что приняли участие в международной спортивной встрече команд социалистических стран. Наши успехи пока еще скромные. Ведь мы впервые участвуем в крупных соревнованиях и нам было трудно соперничать с опытными мастерами. Тем не менее результатами довольны. Отлично организованные соревнования были для нас хорошей школой.

Е. Фригес, тренер сборной команды Венгрии:

— Хочу отметить, что подобные встречи спортсменов социалистических стран очень полезны. Они не только укрепляют дружбу между нами, но и помогают распространить опыт лучших.

* * *

Международная встреча вызвала большой интерес. Многолюдно было на аэродроме и кордодроме. Авиамодельные соревнования явились средством широкой пропаганды одного из популярных видов военно-технического спорта. В течение трех дней не ослабевало внимание к турниру. В Харькове стало доброй традицией после окончания спортивных поединков собираться всем вместе. И на этот раз была соблюдена эта традиция: в гости к спортсменам приехали руководители областных и городских организаций, активисты ДОСААФ, авиамоделисты. Всем участникам состязаний вручили сувениры, альбомы с видами Харькова, значки и памятные медали.

Харьковский турнир несомненно будет способствовать укреплению интернациональной дружбы спортсменов оборонных обществ. Немаловажно его значение в военно-патриотическом воспитании молодежи и совершенствовании военно-технических видов спорта.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
специальный корреспондент «Крыльев Родины»

Харьков

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Командный зачет (за первое место — 1 очко, за второе — 2 и т. д.). 1. Советский Союз — 10; 2. Чехословакия — 26; 3. Болгария — 31; 4. Венгрия — 33; 5. ГДР — 45; 6—7. Монгольская Народная Республика — 50; 6—7. Польша — 50.

Личный зачет. Модели воздушного боя. 1. Березкой-Томилов (СССР) — 2599 очков; 2. Дворжачек-Кочвара (Чехословакия) — 1435; 3. Малинов—Петров (Болгария) — 1221; 4. Эрдэнчулуун—Ганбат (МНР) — 870; 5. Хейнрих—Профт (ГДР) — 855; 6. Мартин—Каниговски (Польша) — 1067; 7. Клаус—Ратка (Венгрия) 699 очков. Пилотажные модели (3 полета, в зачет — два лучших результата). 1. Крамских (СССР) — 6186 очков; 2. Еськин (СССР) — 6130; 3. Чех (Чехословакия) — 5986; 4. Алексиев (Болгария) — 5250; 5. Удварди (Венгрия) — 5249; 6. Чиежко — Кучма (Чехословакия)—4261; 7. Няради (Венгрия) — 4088; 8. Нагурский (Польша) — 3547; 9. Апостолов (Болгария) — 3202; 10. Пфеуфер (ГДР)—269. Скоростные модели (3 полета, в зачет — лучший результат). 1. Роджерс (СССР) — 226,41 км/час; 2. Калмар (Венгрия) — 205,71; 3. Иванов (Болгария) — 181,81; 4. Линдеман (ГДР) — 163,63; 5. Ганбат (МНР) — 111,45; 6. Кочвара (Чехословакия) — 0; 7. Дуда (Польша) — 0. Модели планеров. 1. Хиршель (ГДР) — 1116 очков; 2. Полак (Чехословакия) — 1113; 3. Митнев (СССР) — 1099; 4. Гал (Венгрия) — 879; 5. Милкоев (Болгария) — 725; 6. Редлицки (Польша) — 700; 7. Дорж (МНР) — 488. Резиномоторные модели. 1. Юров (СССР) — 1205 очков; 2. Кухта (Чехословакия) — 1181; 3. Цветков (Болгария) — 1107; 4. Грос (ГДР) — 1013; 5. Мацко (Венгрия) — 895; 6. Мацуба (Польша) — 824; 7. Лхагвасуэн (МНР) — 688. Таймерные модели. 1. Шарин (СССР) — 1111 очков; 2. Аварзад (МНР) — 1093; 3. Чаки (Венгрия) — 958; 4. Горанов (Болгария) — 898; 5. Шулц (Чехословакия) — 875; 6. Средницки (Польша) — 380; 7. Шаде (ГДР) — 113.

МАЛО АВИАМОДЕЛЬНЫХ ПОСЫЛОК

Разделяем точку зрения читателей «Крыльев Родины», выдвинувших в повестку дня вопросы широкого развития авиационного спорта на селе. Мы поведем речь об одном его виде — авиамоделизме.

В нашей области работает около 140 кружков, из них больше половины — сельские. Есть на селе мастера спорта, опытные инструкторы. И все же комитеты ДОСААФ далеко не полностью удовлетворяют запросы сельской молодежи.

Трудно на селе, например, купить книгу в помощь кружковцу, спортсмену. Дальнейшее развитие авиамоделизма сдерживает также плохое снабжение материалами, необходимыми для постройки летающих моделей. Крайне мало посылок № 14, микродвигателей «Ритм», нитрокрасок, фанеры, нет ракетных зарядов. Надо, наконец, решить проблему материально-технического снабжения строителей малой авиации.

На наш взгляд, следует больше выделять средств на развитие авиамоделизма, особенно в школьных организациях ДОСААФ.

В. КОРНИЛОВ,
председатель обкома ДОСААФ

Новосибирск

ГОТОВИМ ИНСТРУКТОРОВ

Жизнь требует продвижения авиационного спорта на село, но для его массовости нужно создать необходимые условия. Так, например, планеризм при наличии определенной базы может широко развиваться во всех спортивно-технических клубах сельских райкомов ДОСААФ. Ничего зазорного не будет, если на первых порах для обучения планеристов мы используем амортизатор. Программа кружка должна включать элементарное знакомство с летательными аппаратами и теорией полета.

Парашютные кружки, как показывает наша практика, большей частью созданы в сельских средних школах. В них записываются также молодые колхозники и колхозницы.

Для развертывания массовой подготовки сельских парашютистов, на наш взгляд, надо упростить условия наземного обучения. Практически невозможно для 15—20 человек строить парашютный городок. Целесообразно было бы иметь в каждом авиаспортклубе легко перевозимое съемное оборудование, которое установится в любом спортивном зале. С его помощью можно проверить ход занятий, а если необходимо — исправить ошибки, допущенные в обучении перворазников.

И последнее — следует определить стоимость подготовки одного парашютиста, с тем чтобы вести дело на твердой финансовой основе, разумеется, с помощью колхозов и совхозов.

Несколько слов об инструкторах по авиамоделизму. У нас возникла мысль создать в педагогическом институте на общественных началах факультет военно-патриотического воспитания. Это предложение горячо поддержали руководство вуза, обком ДОСААФ, областной отдел народного образования и его станция юных техников. На отделениях этого факультета ныне готовятся инструкторы школьных кружков.

Е. ШКУРОВ,
председатель обкома ДОСААФ

Пенза

ПОВЫШАТЬ РОЛЬ КЛУБОВ

Мне приходилось участвовать в авиационных праздниках, проходивших в селах Воронежской области и Алтайского края. С каким интересом молодежь следила за выступлениями летчиков, планеристов, парашютистов. И как правило, после этих праздников в адрес авиаспортклубов приходили письма с вопросами, как и куда поступить, чтобы стать летчиком или парашютистом. Нет смысла доказывать, что настала необходимость широко развернуть авиационный спорт на селе. Но решить эту задачу не так просто.

Известно, что подготовка пилота, планериста, парашютиста — процесс сложный, он требует определенных условий, опытных людей, способных организовать полеты и прыжки без малейших предпосылок к летным происшествиям. Почти во всех областных центрах есть авиационно-спортивные клубы. На мой взгляд, они должны стать зачинщиками важного дела.

Вспоминаю Барнаульский аэроклуб. Он вел большую работу в оборонных коллективах ДОСААФ. Необходимо, видимо, в первичных организациях крупных колхозов и совхозов создать авиационные кружки. Задача же областного клуба — готовить инструкторов и направлять их деятельность, обеспечить техникой, запасными частями, специальным оборудованием и т. д. К работе следовало бы шире привлечь авиаторов-офицеров запаса.

В. ДОЛГОВ,
начальник аэроклуба

Воронеж

НУЖНЫ ПАРАШЮТНЫЕ ГОРОДКИ

Как далеко шагнуло советское село! Быт, ритм жизни, облик людей — все это во многом напоминает город. Сегодня от сельского труженика, в распоряжении которого богатая техника, требуются знания такие же, как от иного промышленного рабочего.

В этой связи нам кажется важным организованное «Крыльями Родины» обсуждение вопросов об авиационном спорте на селе, о том, каким он должен быть.

И в нашем крае большая тяга сельской молодежи к спорту смелых и отважных. С помощью авиаспортклуба мы готовим в станицах парашютистов. В первичных организациях ДОСААФ под руководством обученных в клубе инструкторов юноши и девушки изучают теоретическую часть программы, проходят частично наземную подготовку. С районными комитетами ДОСААФ согласовываются сроки выброски парашютистов. На аэродроме Краснодарского авиаспортклуба будущие перворазники отрабатывают действия парашютиста на тренажной аппаратуре, сдают зачеты. После медицинского осмотра совершают прыжки.

Расходы, связанные с подготовкой парашютистов, берут на себя первичные организации ДОСААФ, где работают парашютные кружки. Краевой комитет ДОСААФ и авиаспортклуб обеспечивают обучающихся парашютами, плакатами и необходимой литературой.

Такая система обучения, хотя и трудная, но, на наш взгляд, правильная. Ведь во многих районах нет еще парашютных городков с полным комплексом тренажной аппаратуры. В дальнейшем их необходимо создать. Но в этом деле нам не обойтись без помощи ЦК ДОСААФ.

Немало делается и для пропаганды авиамоделизма в сельских районах. В частности, организуются показательные запуски моделей. В авиаспортклубе под руководством инженера-авиамоделиста Г. Воронина дважды в год проводятся методические совещания по обмену опытом руководителей авиамодельных кружков. К сожалению, во многих школах еще слаба учебно-материальная база, нет специальных помещений и оборудования.

Пользуясь случаем, считаю нужным повторить еще раз то, о чем уже не однажды писалось. Плохо со снабжением авиамодельными материалами. Получаем жалобы на низкое качество микродвигателей, посылок. Да и их почти не бывает в сельских магазинах. Крайне мало книг по авиамоделизму и методических пособий.

И. РЯБИЧ,
председатель краевого комитета ДОСААФ

Краснодар

ЩИТ ЭКИПАЖА

Самолет вырулил на взлетную полосу и, как бы замер. Холодные сумерки неохотно уступали место рассвету. Рядовой Александр Ванышев еще раз осмотрел свою кабину, поудобнее устроился на сидении. Еще до выруливания он включил и настроил радиостанцию, проверил кислородную систему, доложил обо всем, что положено, командиру экипажа.

— Штурман, — прозвучал в наушниках голос летчика.

— Готов, — доложил лейтенант Геннадий Чегинцев.

— Радист.

— Все в порядке, товарищ командир, — ответил Ванышев.

— Тогда поехали, — весело произнес лейтенант Борис Сергеев.

Боевая машина взяла старт. Но взлет не состоялся. Он был прекращен по сигналу воздушного стрелка-радиста. Когда начался разбег, Ванышев заметил за левой плоскостью самолета неестественно широкую полосу конденсата.

Пока командир заруливал боевую машину на стоянку, стрелок-радист не находил себе места: вдруг ошибся... Случись это днем, все было бы ясно. А тут — сумерки. Может полоса-то и не так уже широка? И теперь из-за его, комсомольца Ванышева, излишней осторожности нарушена плановая таблица полетов всей эскадрильи?!

Через несколько минут, закончив свой путь по рулежным дорожкам, самолет остановился на стоянке. Не успели смолкнуть турбины его двигателей, а у левого консольного бака уже собрались техники и механики. Стрелок-радист облегченно вздохнул: значит не напрасно поднял тревогу. Командир экипажа ни слова не сказал стрелку-радисту. Он просто крепко обнял комсомольца. Вскоре летчик, штурман и стрелок-радист заняли свои места в резервном самолете. Учебно-боевое задание было выполнено.

После полетов на построении личного состава командир полка приказал Ванышеву выйти из строя. Сердце солдата захолонуло. За полтора года службы только один раз, в день принятия Военной присяги, ему довелось стоять вот так — лицом к лицу с целым воинским коллективом. Тогда лица боевых друзей были одухотворенными и строгими. Сейчас, хоть и прозвучала команда «Смирно!», многие улыбались.

— Сегодня, — начал командир полка, — рядовой Ванышев проявил исключительную осмотрительность и самообладание. При взлете в сумерках он обнаружил течь консольного топливного бака...

На щеках Ванышева проступил румянец. Полковник напомнил подчиненным о том, что высокое чувство личной ответственности каждого авиатора за успех полета, за его безопасность, за выполнение задания командования — одна из славных традиций советских летчиков, штурманов, стрелков-радистов.

— За безупречное выполнение воинского долга и предупреждение летного происшествия объявляю рядовому Ванышеву благодарность, — закончил полковник свою речь.

— Служу Советскому Союзу! — выдохнул Александр.

Когда стрелок-радист возвратился в строй, Борис Сергеев, стиснув его руку, шепнул:

— От души!

То же сделал лейтенант Чегинцев. Радость рядового Ванышева — их радость. Они, как в песне, — один за всех и все за одного.

Нет, не зря говорят старожилы авиации, что небо роднит людей, делает их близкими. Давно ли пришло к нему это чувство близости? Ванышев и себе не мог ответить на этот вопрос. Жизнь в полку настолько насыщена событиями что у него даже не было времени разобраться в своих чувствах, осмыслить те перемены, которые происходили в нем самом, в его взаимоотношениях с однополчанами. В часть Александр Ванышев прибыл почти одновременно с летчиком и штурманом. Лейтенанты Сергеев и Чегинцев только что окончили высшие военные авиационные училища, он — школу младших авиаспециалистов.



Рядовой А. Ванышев перед очередным полетом.

— Что-же, будем вместе учиться летать, — сказал Борис Сергеев, когда был объявлен боевой расчет.

И они начали учиться на земле и в небе: в районе аэродрома, в пилотажных зонах, на маршрутах. Удивительно радостным было состояние, когда их самолет поднимался в заоблачную высоту. В первых полетах родилась у него и гордость за свою военную профессию, и чувство близости с командиром, со штурманом.

Александр считает, что ему повезло. Все члены экипажа оказались почти одногодками, все были влюблены в небо. Выяснилось, что во многом совпадают и интересы. Это тоже сыграло роль и помогло быстро найти общий язык. Не прошло и месяца, а они уже понимали друг друга с полуслова, что не раз позволяло лучше, чем они сами ожидали, выполнять задания в воздухе.

Полеты по кругу молодежный экипаж освоил сравнительно легко. Борис Сергеев пилотировал спокойно и уверенно. Геннадий Чегинцев помогал ему соблюдать режим полета. Успешно справлялся со своими обязанностями и Александр Ванышев. Он устойчиво держал связь с землей, своевременно предупреждал командира экипажа о всем замеченном в воздухе. Каждый подъем в воздух приносил только радость и удовлетворение.

Начались полеты по маршруту. Работы у членов экипажа прибавилось. И в первом же вылете молодой стрелок-радист чуть не подвел свой экипаж. Засуетился после взлета и не смог сразу установить связь с командным пунктом. Что делать? В голове мелькнули слова инструкции «Настойчиво добиваться связи». Проверил еще раз настройку, дал вызов. Ответа нет. Расстроился еще больше.

В этот момент в шлемофоне раздался ровный голос командира: «Заняли эшелон?» И он возвратил стрелку-радисту самообладание. Руки, казалось, сами уточнили настройку приемника, в наушники ворвались звуки знакомых позывных.

— Есть связь! — радостно доложил командиру Ванышев.

— А иначе не могло и быть, — рассмеялся Сергеев.

После посадки Александр понял, что работа стрелка-радиста в воздухе сложная, трудная. Тут на одном вдохновении далеко не уедешь, а знаний и навыков использования техники, приобретенных в школе, в ином полете может и не хватить. Нужна постоянная и кропотливая учеба, систематические тренировки. Так родилась мысль о повышении квалификации. Командир и штурман поддержали стремление стрел-

ка-радиста стать мастером своего дела. Ванышев не раз засиживался в радиоклассе, настойчиво изучал всю радиоаппаратуру, установленную на самолете, стремился прочесть как можно больше специальной литературы. Перенимая опыт старослужащих, он настойчиво расширял свои практические навыки, учился быстро находить и устранять неисправности.

За дневными полетами последовали ночные, на высоту, рядом с землей... Экипаж включился в социалистическое соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Забот добавилось еще и потому, что комсомольца Ванышева назначили помощником руководителя группы политических занятий. На счету был каждый час. Офицеры помогли стрелку-радисту правильно использовать время. Прошло менее полугода службы в полку, и Ванышев стал специалистом 2-го класса.

Так же серьезно и настойчиво комсомолец овладевал и второй половиной своей боевой специальности — огневого щита экипажа. В результате целеустремленных тренировок, авиационную пушку он мог разобрать и собрать с завязанными глазами. Ванышев старался использовать каждую возможность, чтобы еще и еще раз потренироваться в прицеливании и в глазомерном определении расстояний до объектов удара его пушек.

Серьезной проверкой бдительности, выучки и взаимодействия всех членов молодежного экипажа, осмотрительности воздушного стрелка-радиста стал один из полетов по маршруту на малой высоте. Ванышев обнаружил самолет, внезапно появившийся на пересекающихся курсах. Откуда он взялся, разбираться не было времени.

— Командир, справа самолет, — немедленно доложил Ванышев летчику и тут же назвал цифру удаления. Будь это настоящий противник, вряд ли он смог бы выполнить атаку.

Опасного сближения боевых машин не произошло. Правда, как потом выяснилось, его и не могло произойти. Самолеты были так эшелонированы по высотам командованием, что полностью исключалась опасность столкновения. Тем не менее, лейтенант Сергеев отметил высокую бдительность воздушного стрелка-радиста и после посадки объявил Ванышеву благодарность.

Настоящим же испытанием выучки, слетанности, воли молодежного экипажа стали летно-тактические учения. В ходе их Чегинцев и его подчиненные получили задачу провести воздушную разведку малоразмерной цели. В район поиска самолет выскочил на малой высоте и большой скорости. Здесь летчик выполнил небольшую горку. Штурман жадно шарил глазами по резко пересеченной местности, но ничего не обнаружил.

— Стрелок, — с надеждой в голосе позвал Ванышева штурман. — Может ты видел?

— Правее треугольного леса, — ответил Александр.

Больше не было произнесено ни одного слова. Да и зачем слова, если три человека работают на одном дыхании, выполняют одну боевую задачу. Еще на земле они договорились о взаимодействии в предстоящем полете, уточнили все до мельчайших деталей. И это дало свой результат в воздухе. Когда самолет переходил в набор высоты, Ванышев заметил свежий след автомашины, идущей по целине от дороги к лесу. Эта-то еле различимая ниточка и помогла ему обнаружить то, ради чего экипаж поднимался в небо.

Для уточнения места и характера цели надо повторить заход. Штурман быстро сделал расчет маневра, дал летчику новый курс. Через несколько минут над целью, но уже с другого направления стремительно пронесся воздушный разведчик. Штурман зафиксировал объект на фотопленку. Летчик и стрелок-радист передали координаты цели по радио. Сложное задание молодежный экипаж выполнил успешно.

В тот день командир части специально отметил успех лейтенантов Сергеева и Чегинцева. Стрелок-радист искренне радовался этому. Ведь это и его успех: самолет-то — оружие коллективное.

Разговор с Александром Ванышевым перешел на тему о том, что дала ему, рабочему парню, служба.

— Месяц за месяцем летели как-то незаметно. Это, видимо, потому, что полюбился мне воинский порядок и боевая специальность. Полеты? Полеты, по-моему, просто нельзя не любить. И хотя мечта об учебе в институте мне и сейчас не дает покоя, все чаще думаю о сверхсрочной службе.

Сделав небольшую паузу, Ванышев продолжал более горячо и убежденно:

— Понимаете, мне, да и моим товарищам, как я в этом уже убедился, служба в авиации дала очень много. Она сделала нас, юношей, мужчинами. Во-первых, она научила меня дисциплине и, самое главное, — самодисциплине. Без этих качеств путь в небо, на мой взгляд, закрыт. Во-вторых, она привила вкус к регулярному чтению литературы, особенно расширяющей политический и общий кругозор. В третьих, — закалила физически. До службы я часто болел гриппом и ангиной, а здесь уже вторую зиму даже при сорокаградусных морозах не испытываю недомоганий. В-четвертых, — получил специальность радиста. И не просто радиста, а воздушного. Появилась тяга к техническим знаниям. Часто ругаю себя за то, что до призыва в армию мало интересовался работой двоюродного брата — радиолюбителя. В-пятых, Армия, комсомол научили меня определять свои жизненные рубежи, видеть цель и добиваться ее. В школе младших специалистов я получил третий класс, в полку — второй. К 100-летию со дня рождения Владимира Ильича стал специалистом первого класса.

Ванышев снова замолчал, рассматривая пальцы, сжатые в кулак. Его разрумянившееся, по-мальчишески нежное лицо тронула улыбка.

— Говорили, служить тяжело, — рассмеялся он. — Не спорю. Тяжело. Но ради этого, — он показал сжатую кисть, — стоило перенести все тяготы. Это — школа жизни. В ней учиться тяжело, но еще больше — почетно. А время? Время летит незаметно.

— Устаете видно очень?

Ванышев снова рассмеялся.

— Что такое усталость, я знал и до армии. Работаю с шестнадцати лет. Но ведь у нас усталость имеет особый привкус. Она — в радость. Знаешь, что поработал не только в личных интересах, а сделал большое государственное дело. Вот пролетали мы, к примеру, год вместе и уже можем самостоятельно решать многие боевые задачи. Главное — боевая готовность, готовность к защите интересов нашей Родины. Для этого мы, военные, и существуем.

Мы расстались с рядовым Александром Ванышевым поздно вечером. Он ушел в казарму. А в моих ушах и сейчас звучат твердые слова рабочего паренька в солдатской форме о боевой готовности. И сам собой пришел вывод: он надежный щит своего экипажа, он, как и тысячи его сверстников в шинелях, — сын и защитник социалистической Отчизны.

Подполковник А. ХОРОБРЫХ
Фото автора

Память детства

Леонид КУЗНЕЦОВ

В детстве много будней разных.
Я запомнил сельский праздник:
Самолет нежданным гостем,
Завершив последний круг,
За рекою и погостом
Сел на кочковатый луг.

Каждый норовил вперед,
Чтоб потрогать самолет.
Летчик, распрощавшись чинно,
Свой пропеллер повертел,
Развернул за «хвост» машину
И над нами пролетел.

Председатель сельсовета
Вслед ему махал газетой.
И горел волшебным светом
У мальчишек жадный взгляд.
Как при взгляде на ракету
У сегодняшних ребят.

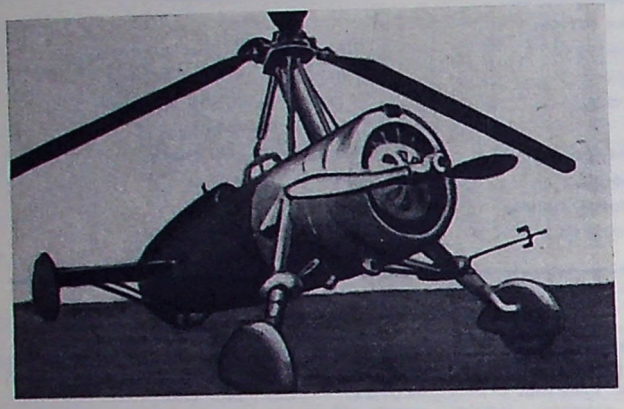
Промелькнули быстро годы.
И вспорхнули к небосводу
Те мальчишки, что мечтали
Окунуться в синеву,
Сами летчиками стали
Не во сне, а наяву.

Челябинск.



СОВЕТСКИЕ АВТОЖИРЫ

ЦАГИ А-12



Автожир ЦАГИ А-12.

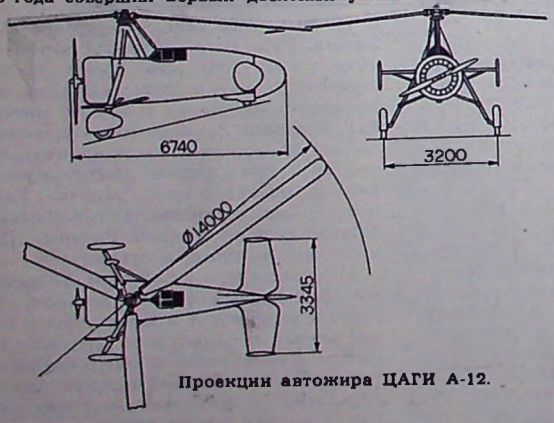
Теоретические поиски и расчеты, которые в течение 1934 года вела группа инженеров отдела особых конструкций ЦАГИ, показали, что на базе успехов, достигнутых стремительно развивающейся советской авиационной наукой и техникой, можно уже в ближайшее время создать автожир, обладающий очень высокими летными данными. По своей схеме это должна быть машина с непосредственным управлением, бескрылого типа. Аэродинамики утверждали, что при наилучшем конструкторском решении и правильном выборе силовой установки, максимальная скорость такого автожира может достигнуть 300 км/час — невиданная для аппаратов такого класса, минимальная — около 50 км/час, а потолок превысит 7 тыс. м.

Перспектива создания автожира с такими высокими летными данными была очень заманчива. Хотя при его разработке предстояло решить множество сложных теоретических и практических задач, группа, возглавляемая Н. К. Скржинским и М. Л. Милем, в начале 1935 года приступила к работе.

В апреле 1936 года второй в СССР экспериментальный автожир бескрылого типа с непосредственным управлением был построен и получил шифр ЦАГИ А-12. Он имел почти круглый фюзеляж типа монокок и мощный (650 л. с.) двигатель воздушного охлаждения. Хвостовое оперение состояло из стабилизатора с двумя шайбами и руля поворота. Для компенсации реактивного момента тянущего винта правая половина стабилизатора имела перевернутый профиль. Два закрылка управлялись из кабины порознь специальными штурвальчиками.

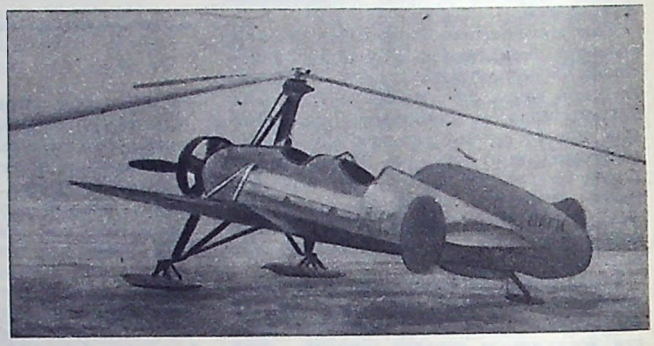
После тщательной проверки и регулировки всех агрегатов летчик-испытатель А. П. Чернавский 10 мая начал испытывать машину на рулении и кратковременных подлетах, а 27 мая 1936 года совершил первый десятиминутный полет. Большую часть второго полета, продолжавшегося 55 минут, Чернавский выполнил на высоте 2 тыс. м. В испытаниях автожира принимал участие и летчик И. Козырев.

Всего на ЦАГИ А-12 было выполнено 43 полета. В ходе их была достигнута скорость 245 км/час, а максимальная высота 5570 м. К сожалению, завершить программу испытаний и полностью определить летно-технические данные автожира не удалось. Но и то, что уже было определено, доказывало, что на автожирах подобного типа возможно достигнуть скорости 280—300 км/час и потолка 7 тыс. м.



Проекции автожира ЦАГИ А-12.

ЦАГИ А-13



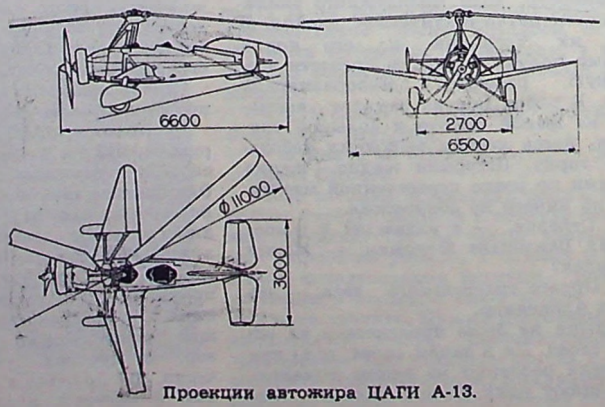
Автожир ЦАГИ А-13.

Построенные в 1933 и 1934 годах автожиры ЦАГИ А-6 и ЦАГИ А-8 имели довольно хорошие летно-технические данные. Однако, как показали испытания, им были присущи и существенные для аппаратов этого типа недостатки: большая длина разбега, малые потолок и скороподъемность. Эти недостатки были следствием перетяжеления машин, завышенной удельной нагрузкой на единицу мощности двигателя.

Группе конструкторов под руководством В. А. Кузнецова в 1935 году было поручено спроектировать с таким же как у А-6 двигателем небольшой мощности новый автожир, но облегченной конструкции и более совершенный аэродинамически. Работа была завершена довольно быстро. Уже в начале 1936 года автожир ЦАГИ А-13 с двигателем М-11 мощностью 100 л. с. был построен и передан на летные испытания.

По своей конструкции новый аппарат не намного отличался от А-6 и А-8. Он тоже относился к автожирам крылатого типа с комбинированным управлением, но все его элементы были более тщательно рассчитаны и несколько облегчены. Однако, как показали начавшиеся испытания, это дало очень маленький выигрыш в весе и, следовательно, в удельной нагрузке на единицу мощности мотора (она тоже приближалась к 8 кг/л. с.) и летно-технических данных.

Во время испытаний в воздухе летчики С. А. Корзинщиков



Проекции автожира ЦАГИ А-13.

Окончание. Начало см. «Крылья Родины» № 2 и 6 за 1970 год.

Текст и схемы кандидата технических наук А. М. Изаксона. Редактирует отдел доктор технических наук профессор И. П. Братухин.

и А. П. Чернавский установили, что на ряде режимов моторного полета происходит вибрация хвостового оперения автожира, особенно усиливающаяся на малых скоростях. Все дальнейшие полеты практически были подчинены выяснению причин вибрации и проверке эффективности мер, принятых для ее устранения. Попытки устранить вибрацию повлекли за собой утяжеление отдельных узлов и все же полного эффекта не дали, а вес конструкции А-13 уже достиг 559 кг, то есть всего на 36 кг меньше веса А-8. И хотя скорость А-13 была на 9 км/час больше, чем у его однотипных собратьев, работы над этим автожиром решили прекратить, а результаты исследований учесть при разработке новых аппаратов.

ЦАГИ А-14

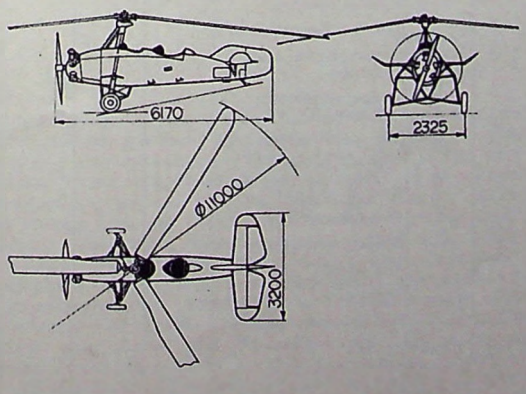


Автожир ЦАГИ А-14.

Накопив большой опыт проектирования, постройки и испытания крылатых автожиров, инженеры отдела опытных конструкций ЦАГИ начали работы над освоением аппаратов нового типа — бескрылых с непосредственным управлением. В сентябре 1935 года летчик-испытатель С. А. Корзинщиков совершил первый полет на автожире ЦАГИ А-14 принципиально новой схемы. Это был бескрылый аппарат с непосредственным управлением втулкой ротора. Он был создан группой конструкторов, возглавляемой В. А. Кузнецовым. Аэродинамические изыскания и расчеты выполняли М. Л. Миль и В. К. Квашнин.

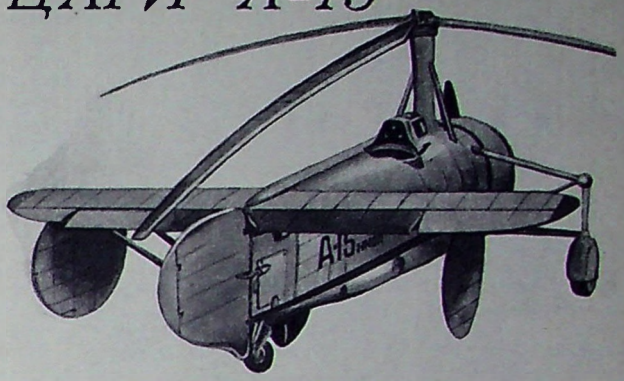
От всех ранее выпущенных автожиров новый аппарат отличался своей схемой управления. В поперечной плоскости А-14 управлялся наклоном оси ротора, в продольной плоскости — рулем высоты. Все это летчик осуществлял ручкой управления. Кроме того, с помощью специального штурвала он мог для лучшей балансировки автожира при разных центровках и на разных режимах полета наклонять ось ротора и в продольной плоскости. Для уравновешивания давления, передающегося от ротора на ручку пилота, в систему поперечного управления ротором включили регулируемые пружинные устройства.

Полеты на А-14, созданном для более лучшего освоения и изучения особенностей бескрылых аппаратов с непосредственным управлением втулкой ротора продолжались и после окончания официальных испытаний. Они показали, что автожир в основном оправдал расчетные данные. Его летные характеристики и взлетно-посадочные свойства по сравнению с крылатым А-8 изменились незначительно, но продольная устойчивость заметно улучшилась. Поперечное управление оказалось достаточно эффективным буквально на всех режимах полета.



Проекции автожира ЦАГИ А-14.

ЦАГИ А-15



Автожир ЦАГИ А-15

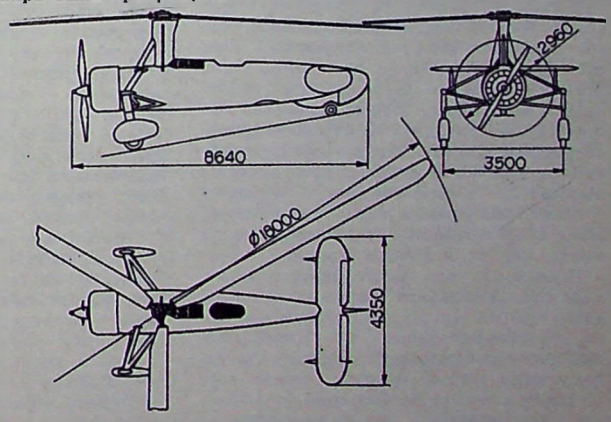
После экспериментального бескрылого автожира А-14 с двигателем М-11 в 100 л. с. группа работников отдела особых конструкций ЦАГИ начала проектировать более мощный аппарат такого же типа. По замыслу конструкторов новый автожир должен был обладать более высокими летными данными, позволяющими использовать его в качестве ближнего разведчика и корректировщика артиллерийского огня.

В 1937 году цех винтовых аппаратов закончил постройку нового автожира, получившего литеры ЦАГИ А-15. Это был двухместный бескрылый аппарат с непосредственным управлением втулкой ротора, снабженный двигателем М-25В мощностью 700 л. с.

В соответствии с основным назначением новая машина была оснащена специальным фото- и радиооборудованием, защитным вооружением.

Испытания ЦАГИ А-15 проводились с перерывами до 1938 года. По своим летно-техническим данным эта машина значительно превосходила все существовавшие в те годы автожиры. Руководил проектированием автожира и его летными испытаниями В. А. Кузнецов. При весе конструкции в 1965 кг полетный вес ЦАГИ А-15 достигал 2560 кг.

После завершения доделок автожир А-15, по расчетам конструкторов и испытателей, мог на наивыгоднейшей высоте развить максимальную скорость до 280 км/час. Его минимальная расчетная скорость — 48 км/час, а потолок 6750 м. По различным причинам устранить все недостатки, обнаруженные при испытаниях, не удалось. В 1938 году работа по доводке автожира была прекращена.



Проекции автожира ЦАГИ А-15.

ОТ РЕДАКЦИИ.

Мы рассказали обо всех автожирах, прошедших испытания на аэродромах. Кроме них было спроектировано еще несколько экспериментальных машин. Среди них представляли интерес автожиры А-9, А-10 и АК.

Все эти аппараты относились к группе бескрылых с непосредственным управлением. На автожире ЦАГИ А-9 проектировались такие изменения в конструкции, которые позволяли взлетать без разбега. Такого типа машины называли автожирами с прыжковым взлетом. К этому же типу относился и двухместный автожир «АК», который был разработан в 1940 году. Но построить эти машины по разным причинам не удалось.

Проектирование, постройка, испытания и доводка автожиров, о которых было рассказано в нашем журнале, очень многое дали советским конструкторам и инженерам для работы над созданием вертолетов.

На этом редакция заканчивает публикацию раздела «Советские автожиры».

Учет и анализ ошибок

Современная методика кроме вопросов, связанных с конкретными особенностями обучения, включает анализ летных происшествий и предпосылок к ним. Тут же делаются выводы и намечаются мероприятия по устранению недостатков, их предупреждению.

Принято давать классификацию причин летных происшествий и предпосылок к ним: плохая подготовка к полетам; недисциплинированность; недоученность; плохое руководство полетами.

Однако такая схема анализа не совсем объективна, так как в основе причин летных происшествий часто бывают и ошибки, допускаемые летчиком при выполнении лишь какого-либо одного элемента полета или техником, готовящим материальную часть.

Своевременно замечать ошибки, правильно определять их причины и находить способы устранения — одна из постоянных забот руководящего и инструкторского состава аэроклубов.

Если взять какое-то число ошибок, допущенных летчиками за определенный период, то оказывается, 45 проц. из них совершается во время полетов по кругу, 20 проц. — на маршруте, 17 проц. — в зоне и т. д. Мы решили глубоко проанализировать, какие же ошибки допускаются при полетах по кругу, и убедились, что большинство из них связано с невыпуском шасси перед заходом на посадку. В чем дело? Оказывается, после уборки шасси летчики на реактивных самолетах не ставили кран шасси в положение «Нейтрально», а перед третьим разворотом переводили его на выпуск до среднего положения и не контролировали выпуск шасси.

В ряде случаев пилот, заходя на посадку, не выпускает шасси по той причине, что его внимание отвлекается инструктором-летчиком. На планировании пилоты снижаются нередко на недопустимо малые высоты, после чего выводят самолет на большие углы атаки, что приводит к потере скорости.

Часто на планировании летчики забывают перевести щитки в посадочное положение. Чтобы избавиться от подобных ошибок, мне кажется, помимо целенаправленного тренажа, следует ввести в радиообмен экипажей с руководителями полетов команды: например, «701 — щиток полностью», для летательных аппаратов, не имеющих щитков: «701 — на прямой».

Наиболее сложный элемент полета по кругу — это посадка. Из общего количества ошибок на посадке более 80 проц. составляют так называемые «козлы» и «взмывания». Объясняются они плохой отработкой глубинного глазомера и неправильным распределением внимания с высоты 30 м.

Иногда после посадки, заруливая на стоянку, пилот убирает шасси вместо щитков, а бывает, сталкивается с посторонними предметами. Все это объясняется тем, что при посадке летчик как бы самоуспокаивается после завершения упражнения, у него наступает нервно-психический спад. Вот почему очень важно внушить спортсмену, что полет считается законченным лишь тогда, когда самолет находится на стоянке и двигатель выключен.

При полетах в зоне больше допускается ошибок при выполнении виража, «штопора» и «бочек». Почему? Стали исследовать. Оказалось, в ряде случаев пилоты самовольно изменяли задания, особенно на этапе обучения выполнению фигурам простого пилотажа. Иной раз инструктор, отрабатывая со спортсменом фигуры простого пилотажа, показывает выполнение и других более сложных фигур. Бывает, что в самостоятельном полете спортсмен пытается повторить фигуры, хотя не готов к этому. В результате — летное происшествие.

Мы считаем, при постановке задания на полет в период предварительной подготовки инструкторы должны иметь расчет времени по каждой фигуре. Например: для полета в зону на выполнение фигур сложного пилотажа в комплексе на самолете «Л-29» составляется расчет по элементам: взлет — 40 сек.; набор высоты 4 тыс. м — 8—10 мин.; вираж 1 мин.; переворот — 20 сек.; петля 24 сек.; полупетля — 13 сек.; бочка — 8 сек.; боевой разворот — 20 сек.; спираль — 2 мин.; выход на аэродром — 5 мин.; заход на посадку — 7 мин.

Имея такой расчет времени, инструктор определяет количество фигур, их последовательность так, чтобы у спортсмена не оставалось времени на выполнение фигур, не предусмотренных заданием.

Инструкторы и спортсмены почти не допускают грубых ошибок во время полетов по маршруту, при обучении полетам в закрытой кабине. Однако кое-где еще не изжит страшный бич авиации — воздушное хулиганство: отдельные летчики самовольно изменяют задание, выполняют не предусмотренные планом полета фигуры, допускают нарушение и других режимов полета. Недопустимость этого — ясна для каждого дисциплинированного летчика.

Во всей сложной и многогранной работе в аэроклубах особую роль призваны играть руководители полетов. К сожалению, иные из них не всегда принимают грамотные решения, не оказывают порой никакой помощи экипажам. Могут возразить, что не всегда мол руководитель полетов видит экипажи, оказавшиеся в сложных условиях. Это верно. Однако верно и то, что большинство ошибок, как мы уж сказали, допускается в полетах по кругу, на планировании и на посадке, когда пилот действует на глазах у руководителя.

Как известно, существует немало форм учета и анализа ошибок. Наиболее действенной мы считаем схему анализа полетов в летной группе. Для этого в каждой из них должен быть журнал анализа полетов (см. форму).

Примерный расчет: на одного спортсмена-летчика или инструктора — 20 листов журнала. Из них — для круга — 5 листов, зоны — 5—7 листов, маршрутных полетов — 3 листа, полетов по приборам — 2—3 листа, полетов строем — 3 листа, других видов подготовки — 2 листа.

Журнал, скажем, на летную группу из 5 человек составит 100—120 листов. Он изготавливается типографским способом и является рабочим документом для инструктора-летчика, командира подразделения.

Журнал анализа полетов летной группы позволяет повседневно, всесторонне и глубоко изучать допускаемые летчиками ошибки, предупреждать их, добиваться безаварийных полетов.

В. НИКИШИН,
начальник Центральной объединенной летно-технической школы ДОСААФ СССР

Калуга

ЖУРНАЛ

анализа полетов в летной группе № 19 год

Инструктор ——————

№№ п/п	Виды полетов	Элементы полета	Спортсмен: Даты полетов			Спортсмен: Отклонения и ошибки			Причины ошибок	Мероприятия
1	Полет по кругу	Взлет								
		Набор высоты								
		1-й, 2-й развороты								
		Горизонтальный полет								
		Выдерживание режима								
		3-й разворот								
		4-й разворот								
		Заход по «Т»								
		Планирование								
		Выравнивание								
		Посадка								
		Руление								
2	Полет в зону	Взлет и т. д.								
3	И т. д.									





Блед — здесь состоится X чемпионат мира по парашютному спорту.

НАКАНУНЕ МИРОВОГО ЧЕМПИОНАТА ПАРАШЮТИСТОВ

Сентябрь, 1970, Югославия, Блед

В одном из весьма живописных уголков Югославии — в Бледе 19 лет назад состоялся 1-й чемпионат мира по парашютному спорту. В нем приняли участие 17 спортсменов из 6 стран. Было разыграно три упражнения: прыжки на точность приземления, с задержкой раскрытия парашюта и прыжки на воду. Победу одержали французы Моникв Лярош и Пьер Лард.

И вот, в сентябре текущего года здесь снова соберутся парашютисты — участники юбилейного — X чемпионата мира. Представители уже 36 стран будут бороться за почетные титулы чемпионов.

Аэродром Блед расположен на высоте 500 м над уровнем моря в районе Юлийских Альп, где находится известный туристский центр Блед, стоящий на берегу красивейшего озера. В это время здесь обычно сухо и тепло, температура воздуха в среднем +23°С, сила ветра 2—3 м/сек.

Программа соревнований включает три упражнения: четыре прыжка на точность приземления, три — на акробатику и четыре комбинированных групповых прыжка.

Судейство будет осуществлять международная судейская коллегия, в которую войдут высококвалифицированные судьи из Польши, Советского Союза, Болгарии, Чехословакии, Германской Демократической Республики и других стран. Главный судья — судья международной категории — Хенри Дари (Канада), его заместитель — Янко Лутовац (Югославия).

Кто победит? На этот вопрос трудно дать ответ.

— Претендентов на первое место много, — говорит старший тренер сборной команды Советского Союза, заслуженный мастер спорта СССР П. Сторчиенко, — наиболее сильные наши соперники, очевидно, парашютисты Чехословакии, Германской Демократической Республики, Венгрии, Болгарии, США, Франции, Канады. Мы, само собой разумеется, не собираемся уступать первенство.

Накануне чемпионата советские парашютисты показали свою высокую подготовку на международных товарищеских встречах в Ташкенте, Киеве, Донецке, а также в Болгарии и Германской Демократической Республике. Вот предварительный состав команды, которая будет защищать честь нашей Родины: заслуженные мастера спорта Л. Еремина (Барнаул) и О. Казаков (Саранск), мастера спорта СССР международного класса А. Хмельницкая (Киев), Т. Морозычева (Ярославль), В. Гурный (Минск), Л. Ячменев (Ленинград), мастера спорта В. Закорецкая (Луганск), И. Ткаченко (Москва), А. Осипов (Куйбышев), В. Жариков (Москва), В. Шарабанов (Горький), А. Парфенов (Москва).

Кто окончательно войдет в состав нашей сборной команды, покажут последние отборочные соревнования и, конечно, на чемпионат поедут сильнейшие.

Б. ВАСИНА,
мастер спорта

ЖДЕМ ВАС, ДРУЗЬЯ!

Встреча сборной команды Югославии с советскими парашютистами на учебно-тренировочных сборах в Ташкенте оставила у нас приятное впечатление. Мы рады, что перед ответственными стартами X чемпионата мира смогли вместе потренироваться, пройти хорошую школу мастерства. Наши парашютисты имели возможность познакомиться с приемами высшего парашютного искусства, которыми спортсмены Советского Союза прекрасно владеют.

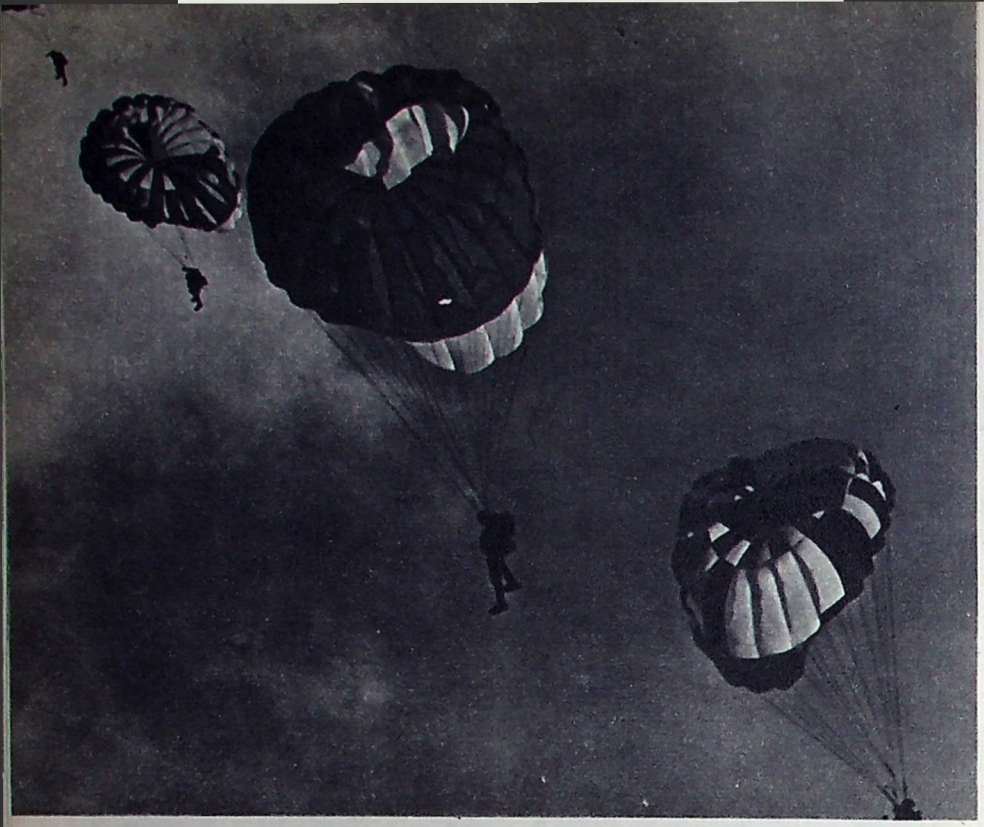
Команда Югославии скомплектована в основном из молодых парашютистов, имеющих на своем счету 300—400 прыжков. За 25 дней, проведенных в небе Ташкента, они многому научились. Мы довольны результатами, которые показали Миле Манойлович, Штефан Песяк, Иосиф Бушич, Даринка Крстич, Душанка Личина и другие. Естественно, нашей команде будет трудно бороться на X чемпионате мира, но после этих сборов и тренировок у себя на родине мы надеемся быть в числе лучших.

Во время совместных сборов я удостоверился, что степень мастерства советских парашютистов — это прямой результат не только личной самоотверженной работы и дисциплины спортсмена, но и высокой организации труда и отдыха, которые весьма успешно и твердо осуществляет П. А. Сторчиенко.

Выражаю большую благодарность работникам ЦК ДОСААФ за теплый прием нашей команды.

Теперь мы ждем вас, наши советские друзья, в Югославии. Желаем больших успехов на предстоящем юбилейном чемпионате мира в Бледе.

Александар АЧКОВСКИ,
заместитель председателя Воздухоплавательного Союза Югославии, руководитель делегации





ТАШКЕНТ

Совместные учебно-тренировочные сборы советских и зарубежных парашютистов стали традиционными. Ташкентское небо всегда приветливо принимает гостей из дружественных стран. Советские спортсмены всегда с открытым сердцем делятся опытом, помогают своим друзьям в воздухе и на земле.

Абсолютному чемпиону мира, заслуженному мастеру спорта СССР Евгению Ткаченко есть что рассказать молодым парашютистам из Венгрии и Югославии (слева направо) Душану Радуловичу, Ференцне Нагьгъёргь, Митре Секирковской, Еве Мадарас, Иосифу Бушичу. Крайняя справа — москвичка, мастер спорта Ирина Ткаченко (снимок в центре вверху). Спортсменка Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова Тамара Коссовская (слева внизу) на этой встрече выполнила двухтысячный прыжок. Тамара — мастер спорта, неоднократная рекордсменка мира, призер различных соревнований.

Впервые побывала в Советском Союзе югославская парашютистка студентка Вера Черкович (в центре внизу). Ей 20 лет. Совершила она более 300 прыжков. «Я очень рада, что смогла тренироваться вместе с советскими мастерами, я здесь многому научилась», — говорит Вера.

Ева Лантош — спортсменка из Венгрии. Веселая, обаятельная, отзывчивая — она быстро завоевала симпатии всех участников сборов. Ева прекрасно владеет русским языком, она преподает его в венгерской школе, а в свободное время занимается парашютным спортом, совершила 450 прыжков. На снимке внизу в центре — Ева Лантош и советский спортсмен Анатолий Осипов.

Трудно укладывать парашюты под жгучим солнцем, пришлось использовать «защитные средства» (в центре). Зато всегда хорошо и прохладно высоко в небе, когда над тобой огромный купол (снимки слева и справа вверху). Интересно прошла поездка в Самарканд, где участники сборов осмотрели памятники старины (справа внизу).

Ташкентские сборы — это крепкая дружба, это хорошая подготовка к предстоящим трудным поединкам на X чемпионате мира.

Фото Е. Гладилова, Б. Васиной и Е. Ткаченко







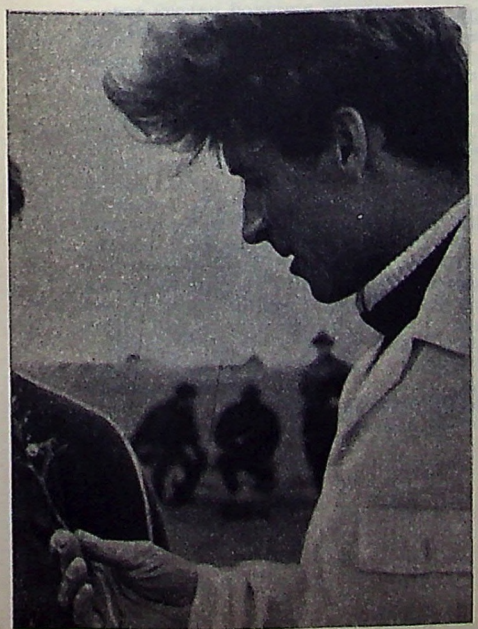


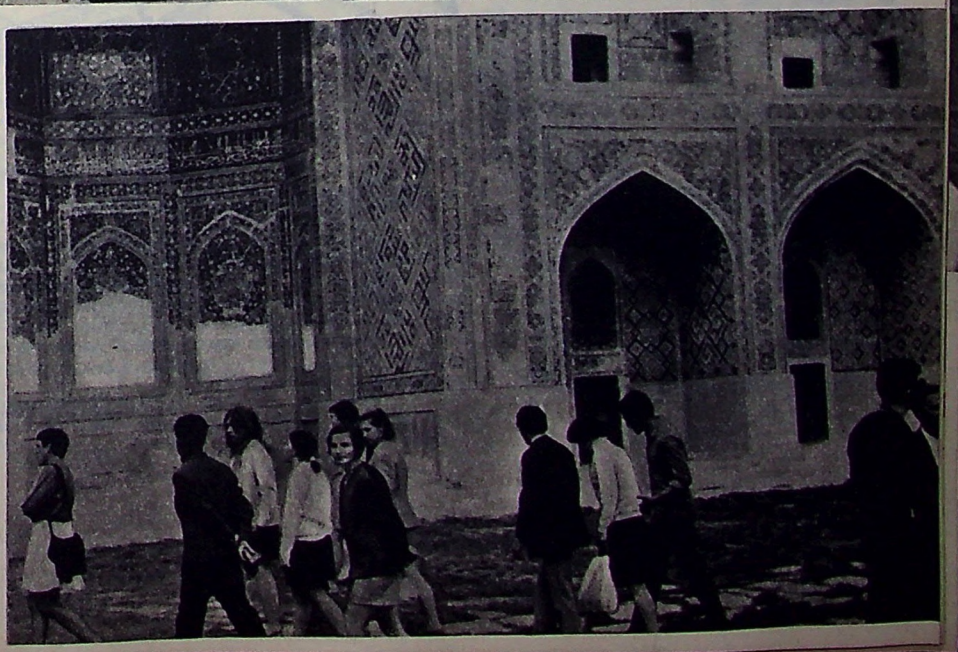




ПРИНИМАЕТ ГОСТЕЙ







Твори ✿ выдумывай ✿ пробуй

Механизм нелинейной передачи

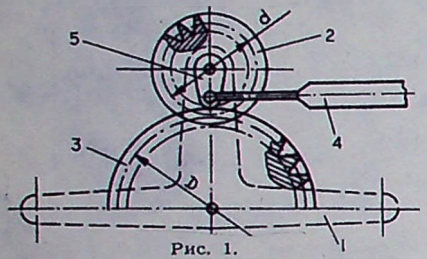


Рис. 1.

Спортсмен-пилотажник знает, какие трудности вызывает выполнение моделью фигур, связанных с резким изменением траектории полета (квадратные петли, треугольные петли, песочные часы и т. д.).

Предлагаю конструкцию качалки (рис. 1), призванную улучшить пилотирование. Для этого необходимо сделать механизм нелинейной передачи. Он обеспечивает при увеличении смещения ручки вблизи нейтрали малое отклонение руля высоты.

Механизм состоит из качалки 1, шестерни 2 с кривошипом 5, неподвижного зубчатого сектора 3, укрепленного на кронштейне подвески качалки, и рулевой тяги 4. При отклонении качалки малая шестерня обкатывается по неподвижной большой, кривошип, вращаясь, изменяет расстояние до оси качалки. Варьируя соотношение диаметров шестерен и радиуса кривошипа, можно получить различные характеристики механизма (рис. 2).

В. НОВОСЕЛЬЦЕВ

Казань

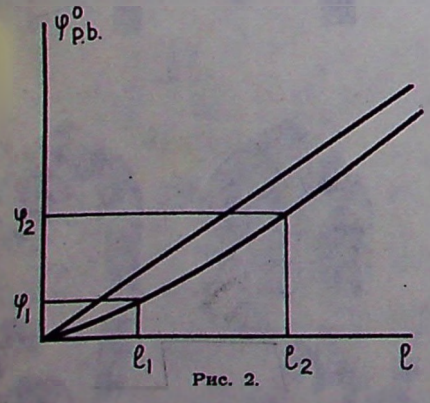


Рис. 2.

ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ

Я сконструировал устройство для принудительной остановки двигателя гоночной модели — надежное в эксплуатации и простое в изготовлении. Имея в распоряжении дрель, ножовку по металлу и надфиль, его можно сделать в течение одного-полутора часов.

Запирающий механизм выполнен следующим образом. Кулачок (рис. 1), свободно вращающийся на оси, пережимает при срабатывании резиновую трубку топливопровода. В качестве последней применена ниппельная трубка от велосипедной камеры.

Из листовой латуни (или железа) толщиной 0,8—1,2 мм выкраивается деталь 2. Размеры указаны на рисунке 2 (незначительные отклонения не имеют существенного значения). Выступы I и II загибаются в виде кольца и служат ограничителями, удерживающими трубку. Выступ III изгибается по пунктирной линии до прямого угла, к нему припаивается ось кулачка, изготовленная из куска гвоздя диаметром 2—2,5 мм. Выступы IV, V служат для крепления (припаиваются) к бачку, размеры их зависят от компоновки бачка. Выступ VI — стопор рычага. Ширина и место его определяются практически и зависят от ширины выступов I, II рычага (деталь 4).

Кулачок (деталь 3) из прутковой латуни, бронзы или другого материала диаметром 6 мм, поддающегося пайке оловом. Отверстие в кулачке сверлится эксцентрично, сторона, обращенная к топливопроводу, спиливается (на рис. показано пунктирной линией). Выступ кулачка должен доходить до упора, с зазором 0,5—0,8 мм, чтобы не передавить трубку. Трубка должна только

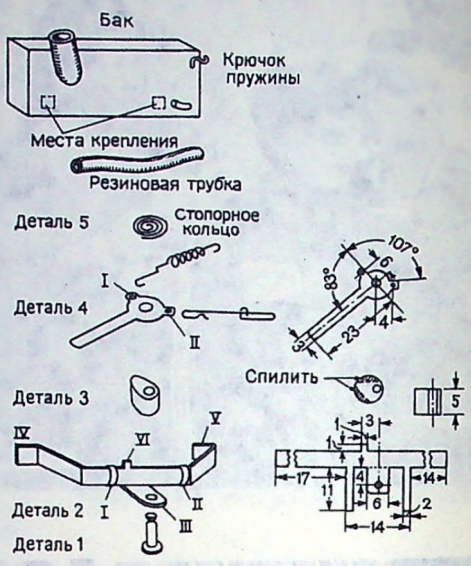


Рис. 2

пережиматься, прекращая доступ горючего к жиклеру.

Деталь 4 — рычаг перекрывающего устройства, материал, как и для детали 2. Отверстия для тяги и пружины ϕ 0,8—1,5 мм.

Деталь 1 — ось кулачка — изготавливается из куска гвоздя ϕ 2—2,5 мм, длина такова, чтобы в собранном виде выступал свободный конец высотой 1,5—2,5 мм, на котором пропиливается стопорная канавка. В нее вначале наматывается стопорное кольцо из проволоки толщиной 0,3—0,5 мм, паять не стоит — иначе затрудняется разборка.

Пружину и тягу можно изготовить из стальной проволоки ϕ 0,4 мм, или же подобрать готовую.

Все устройство в собранном виде крепится к бачку (припаивается) выступами IV—V, которые выгибаются в зависимости от компоновки бачка. Рычаг удобнее вывести влево. Тяга рычага длинной петлей соединяется с качалкой управления моделью.

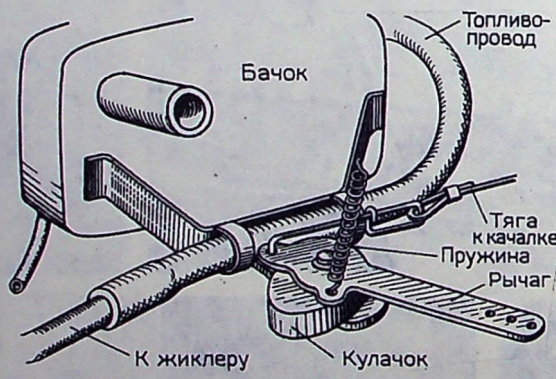
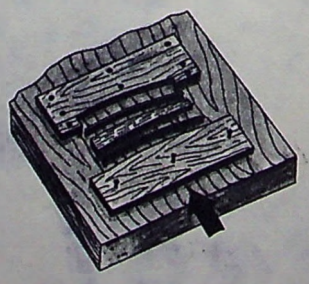


Рис. 1.

В. КАРЛИК,
кандидат в мастера спорта
Кривой Рог

Облегченные нервюры

Для моделей свободного полета предлагаю изготавливать нервюры из легкой бальзы и окантовывать их тонким липовым или березовым шпоном. Нервюры крыла и стабилизатора, сделанные таким образом, достаточно легки по весу и обеспечивают конструкции хорошую жесткость. На рисунке — приспособление для изготовления нервюр.



Г. РАДИОНОВ,
методист областной станции юных техников
Липецк

БЕСКОНТАКТНЫЙ ФОТОЭЛЕКТРОННЫЙ ТАХОМЕТР

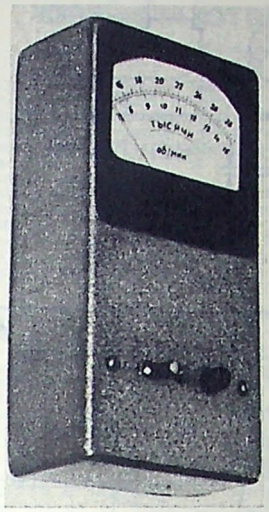


Рис. 1. Фотоэлектронный тахометр

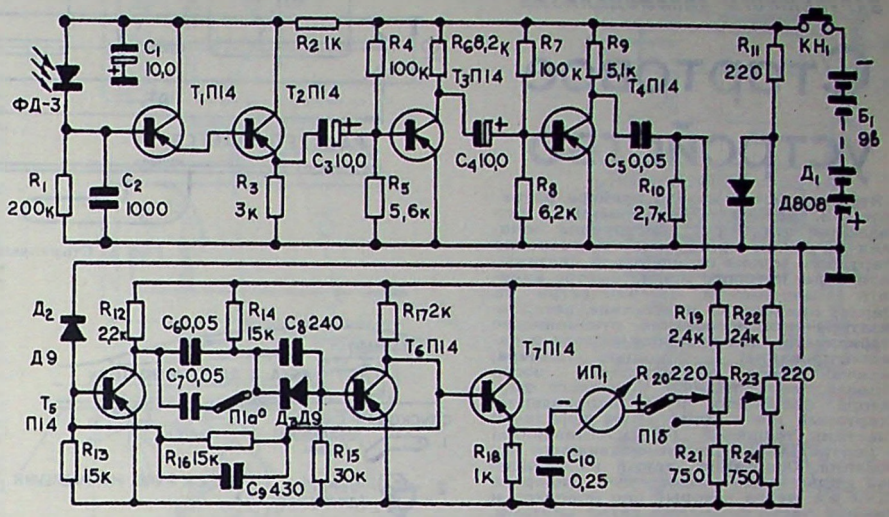


Рис. 2. Принципиальная схема прибора

Предлагаю бесконтактный фотоэлектронный тахометр для измерения скорости вращения микродвигателей. Весит он 400 г. Габариты: 170×85×45. Использованы недефицитные транзисторы (питание от аккумуляторной батареи 7Д-0,1). Потребляемый ток ≈20 ма. У прибора 2 диапазона измерений: 7 тыс. ÷ 15 тыс. и 14 тыс. ÷ 30 тыс. об/мин. Погрешность измерений: на 1-м диапазоне ±50 об/мин, на 2-м ± 100 об/мин. При желании прибор можно перестроить на любой предел измерений и повысить его точность, применив более чувствительный индикатор с большой шкалой.

Как работает прибор? В основу положено свойство полупроводникового фотодиода менять фотопроводимость под воздействием переменного светового потока. Если поместим фотодиод перед вращающимся воздушным винтом, то подающий световой поток будет прерываться лопастью винта дважды за один оборот (если двухлопастный винт). На нагрузке фотодиода в этом случае появятся два импульса напряжения за один оборот вала. Форма, амплитуда и длительность зависят от силы светового потока, формы лопасти и других факторов, а частота повторения тесно связана со скоростью вращения вала. Эти импульсы усиливаются, ограничиваются, дифференцируются и запускают ждущий мультивибратор.

Импульсы ждущего мультивибратора имеют строго калиброванную форму импульса, зависящую от электрических параметров схемы, которые постоянны, а частота повторения синхронизирована со скоростью вращения вала. Если подать эти импульсы на измерительный прибор, то в силу инерционности он будет показывать некоторое среднее значение, величина которого пропорциональна частоте повторения импульсов, а следовательно, и скорости вращения.

Для того чтобы сузить предел измерения и начинать отсчет с 7 тыс. и 14 тыс., на прибор подается компенсационное напряжение с делителя на сопротивлениях, вводимых переключателем. Одновременно меняется длительность импульса ждущего мультивибратора.

В. ХАРИТОНОВ,
мастер спорта

Саратов

БУКСИРОВОЧНЫЙ ЗАМОК

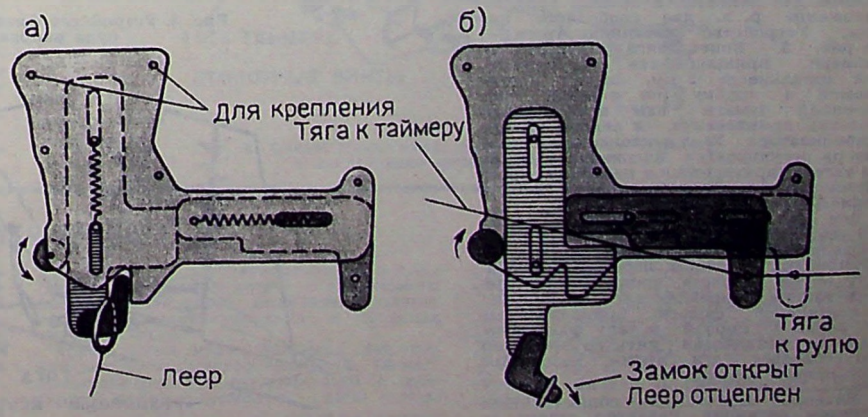
По новым правилам ФАИ спортсмен, выступающий с моделями планеров, не имеет права выпускать из рук леер. Моя конструкция буксировочного замка обеспечивает отцепку леера только при фиксированной нагрузке. Руль поворота не «ходит» за крюком, а становится в положение на вираж только при натяжении леера 2000 г с. В этот же момент тяга включает таймер. При любых, даже очень сложных условиях, не выпуская леер из рук, можно отцепить модель; для этого достаточно увеличить натяжение леера до 2200 г с.

Конструкция и принцип действия устройства ясны из рис. а. Положение деталей механизма после отцепления леера — на рис. б.

Для повторного запуска нужно установить детали механизма в исходное положение.

Г. БРОКЦИТТЕР,
мастер спорта

Караганда



ИЗ ПРАКТИКИ ЗАРУБЕЖНОГО АВИАМОДЕЛИЗМА

Стартовое устройство

Это устройство модели планера разработал З. Боудни (Чехословакия). Его надежная и простая конструкция основана на таких принципах: применение стартового крюка передвижной системы, положение которого можно быстро изменить в зависимости от силы ветра на старте; приведение в действие детермализатора (приспособление, отклоняющее стабилизатор для перехода модели в парашютирование) с помощью таймера, включающегося автоматически после отцепки леера; наличие надежного фиксатора положения руля направления. Стартовый крюк (рис. 1) из дюралевой пластины толщиной 1.5 мм вставляется в центральную прорезь подвижного основания. Основание также из дюралевой пластины, имеет две прорези 25×3 мм, через которые оно крепится к нижней части фюзеляжа двумя винтами, М3, вклеиваемыми в тело фюзеляжа и двумя гайками. Чтобы переставить основание с крюком, достаточно немного отвинтить гайки, затем установить основание в необходимое положение и снова их завинтить.

Для приведения в действие таймера, связанного тягой с детермализатором, служит устройство, показанное на рис. 2. На некотором расстоянии от основания крюка и как можно ближе к центру тяжести модели, в тело фюзеляжа вставляется на клею штырек (булавка без головки). На него надеваются серьга 2 и спусковая скоба 1. Серьга 2 свободно подвязана к кольцу леера, а спусковая скоба 1 с одной стороны связана тягой со спуском таймера, а с другой — тягой с кронштейном руля направления. При затяжке планера (рис. 2, А), пока кольцо леера находится на стартовом крюке, серьга и спусковая скоба удерживаются на штырьке нейлоновой нитью, прикрепленной к рычажку таймера, натягивающему эту нить резиновой стяжкой (рис. 3).

При отцепке леера (рис. 2, В) кольцо, сошедшее с крюка, сдергивает со штырька серьгу и спусковую скобу. Тогда скоба, оттягиваемая назад прикрепленной к рулю направления тягой, с помощью второй тяги освобождает спуск таймера, который через определенное время (обычно 3 мин.) заставляет работать детермализатор. Руль направления резиновым жгутом отклоняется в нужную сторону (рис. 5).

Устройство двухстороннего фиксатора положения руля направления (р. н.) — на рис. 4. Левый по полету фиксирующий винт регулирует положение р. н., нужное для затяжки, а правый винт — положение р. н. для свободного полета. Устройство детермализатора — на рис. 5. Конец тяги, идущий от таймера, прикрепляется к дюралевой шпильке (ø 2 мм, плотно вставляемой в трубку (из толстой проклеенной бумаги или алюминиевой фольги), приклеенную к задней кромке стабилизатора. Угол отклонения стабилизатора регулируется положением узелка на тяге, упирающегося в переднюю кромку направляющей трубки, приклеенной к задней части фюзеляжа.

Все тяги — из нейлоновых нитей 0,3 мм. Они проводятся по поверхности фюзеляжа (для облегчения осмотра и регулировки). А чтобы избежать колебания нитей в полете, пропускаются через тонкие направляющие трубки (из алюминиевой фольги), приклеиваемые эпоксидной смолой к телу фюзеляжа. Так как нейлоновая нить со временем вытягивается, тяги имеют небольшие пружинные вставки.

Материал подготовлен общественным отделом редакции. Редактор отдела — инженер, судья-международной категории **Б. Краславский.**

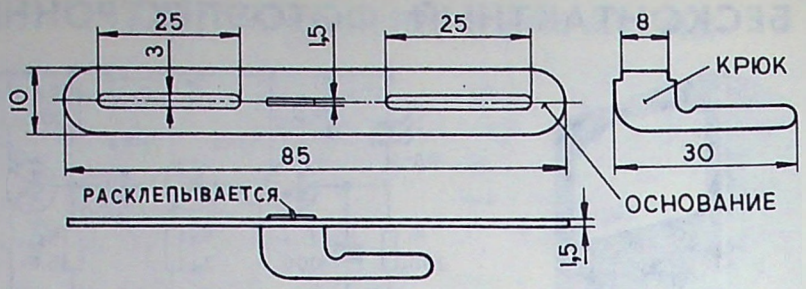


Рис. 1. Стартовый крюк.

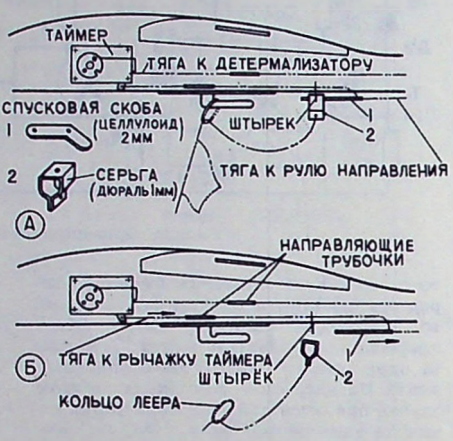


Рис. 2. Положение леерного кольца, серьги и спусковой скобы при затяжке (А) и отцепке леера (В).

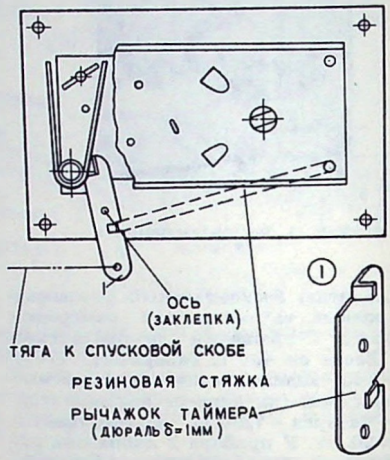


Рис. 3. Устройство таймера

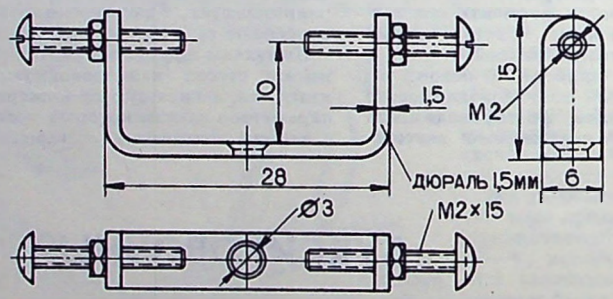


Рис. 4. Устройство фиксатора положения руля направления.



Рис. 5. Устройство детермализатора.

Регулирующийся стабилизатор

Регулирующийся в полете стабилизатор применяется на наиболее совершенно сконструированных таймерных и резиномоторных моделях. Он нужен, чтобы изменять угол атаки крыла на двух основных режимах полета — моторном и планирующем.

Приводятся принципиальные и конструктивные схемы механизмов, разработанные японскими и английскими спортсменами. Как видно из рис. 1, стабилизатор может отклоняться: двухзвенным коленчатым рычагом (рис. 1,а), кулачком (рис. 1,б) или однозвенным рычагом (рис. 1,в).

На рис. 2 — механизм с рычагом, который приводится в действие таймером. Здесь (рис. 2,а), между двумя дюралюминиевыми щеками С (в задней части фюзеляжа), на шарнире крепится приводной рычаг Д, а к его заднему концу — рычаг детермализатора Е, имеющий зуб для резиновой стяжки Ж, верхний конец которой прикреплен к стабилизатору. Рычаг Е в полете удерживается в вертикальном положении пружинной скобкой И и тягой В. В моторном полете рычаг Д удерживается в горизонтальном положении с помощью защелки А, помещенной в прорези щек С. При этом задняя кромка стабилизатора, опирающаяся о верхнюю плоскость рычага Д, находится в положении, соответствующем моторному полету.

По окончании моторного полета, перед переходом модели в планирование, таймер оттягивает вперед защелку А. Она, дойдя до упора в передний край прорези, освобождает рычаг Д. Под действием резиновой стяжки Ж таймер освобождается и переходит в наклонное положение, а задняя кромка стабилизатора приподнимается (рис. 2,б). Наклон рычага Д ограничивается регулирующим винтом К.

По окончании всего полета модели таймер освобождает тягу В, скобка И отходит назад, рычаг детермализатора Е, натягиваемый стяжкой Ж, отклоняется в горизонтальное положение, стяжка Ж соскакивает с зуба рычага Е (рис. 2,в) и стабилизатор свободно отклоняется вверх до положения, обеспечивающего парашютирование модели.

Конструкция механизма этого типа с прямоугольными щеками и его детали на рис. 3.

На рис. 4 — конструкция другого механизма отклонения задней кромки стабилизатора для фюзеляжа с прямоугольным сечением. Здесь полукоробка А из листового дюралюминия передними ушками и винтом крепится подвижно к фюзеляжу. Задняя кромка стабилизатора опирается о верхнюю поверхность полукоробки. К рычагу ограничителя Б с одной стороны крепится тяга таймера, а с другой — пружина В. Движение рычага В в моторном полете и при планировании ограничивается соответственно передним и задним стопорными винтами. По окончании моторного полета таймер ослабляет натяжение тяги, а растянутая пружина оттягивает рычаг Б до упора к заднему стопорному винту. При этом полукоробка А, поворачиваясь вокруг оси винта, отклоняет вверх заднюю кромку стабилизатора.

Для перевода модели в парашютирование служит обычный фитиль, пережигающий резиновую стяжку, крепящуюся к крюку Г.

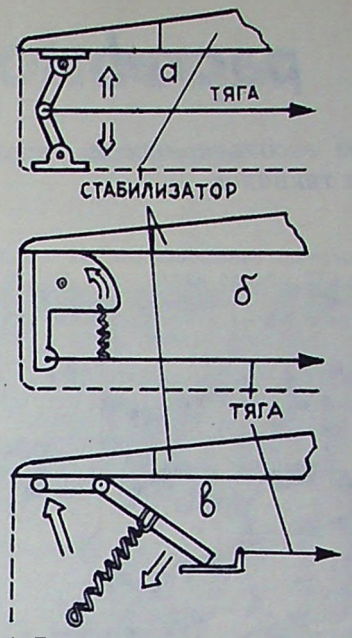


Рис. 1. Принципиальные схемы механизмов подъема задней кромки стабилизатора.

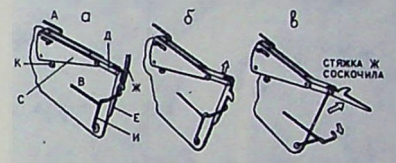


Рис. 2. Схема механизма подъема задней кромки стабилизатора и детермализатора, действующего от таймера: а — моторный полет; б — переход на планирование; в — включение детермализатора.

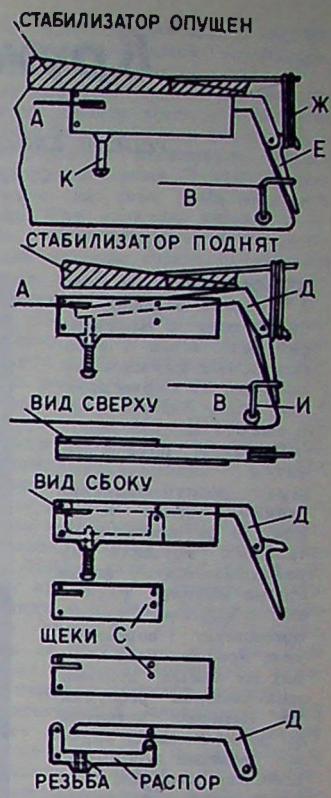


Рис. 3. Конструкция механизма и его узлы.

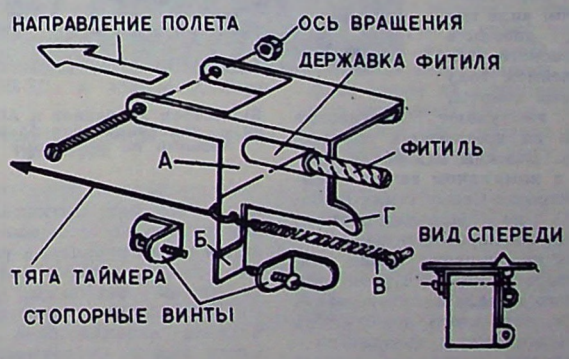


Рис. 4. Схема механизма, действующего от таймера, с фитильным детермализатором.

СПОРТИВНАЯ ХРОНИКА

Харьков. По инициативе комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ Харьковского авиационного института состоялись соревнования, посвященные 60-летию отечественного авиамоделизма. В них приняли участие 33 спортсмена, среди которых были выпускники вуза, приехавшие из Киева, Днепропетровска и других городов.

Разыгрывался именной хрустальный кубок и памятные медали, учрежденные комитетом ДОСААФ института.

Несмотря на неблагоприятную погоду (дождь, сильный ветер), спортсмены продемонстрировали отличную технику и умение ориентироваться в сложных метеоусловиях.

Хрустальный кубок завоевал выпускник института мастер спорта В. Сичень (Днепропетровск), выступавший с таймерной моделью самолета — 1500 очков.

В. НАЙДОВСКИЙ,
главный судья соревнований

Саратов. Здесь проходил семинар судей, организованный авиамодельным комитетом Министерства авиационной промышленности СССР. Спортивные арбитры обсудили новые изменения правил авиамодельных соревнований, методику судейства, организацию стартов по различным классам моделей. Своим опытом поделились судьи: В. Иванов, Е. Моисеев, Е. Лещинский, Е. Персидский, Ю. Пиляев, В. Гребенщиков и В. Семенюк.

Л. САЛГАНИК,
судья республиканской категории

Кружкам расти!

УСПЕХИ АВИАМОДЕЛИСТОВ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ СТАНЦИИ ЮНЫХ ТЕХНИКОВ

Цифры иной раз красноречивее слов. В 1963 году в Киргизии работало всего 5 авиамодельных кружков, теперь же их около двухсот, они объединяют 3 тысячи школьников.

Немалую роль в развитии авиамоделизма играет республиканская станция юных техников. В ее экспериментальных кружках разрабатываются новые схемы моделей различных классов. Станция организует соревнования, привлекающие ребят из самых отдаленных районов республики. Нередко устраиваем показательные запуски моделей в сельских школах, помогаем сельским ребятам совершенствовать свое мастерство. Одно из средств пропаганды авиамоделизма — выставки работ юных конструкторов. В 1969 году впервые мы провели ракетные соревнования на первенство Киргизии. Серьезных успехов в этом виде моделирования добились ребята из Тонского района. В юбилейном году готовим новые старты.



Курманбек Усубалиев и Абдыжапар Исаев — участники республиканских соревнований по ракетному моделизму.

Уверенно выступают киргизские школьники и на всесоюзных соревнованиях юных. Дважды завоевали призовые места в командном зачете. Чемпионами Советского Союза стали В. Самойленко — по моделям-копиям, Л. Глауб — по экспериментальным.

Этот успех не случаен. Наши инструкторы много работают с ребятами. Важно с самого начала заинтересовать кружковца, а для этого необходима тщательная подготовка руководителя к занятиям, знание материала, умение передать его слушателям.

Ныне в авиалаборатории Центральной станции юных техников занимается более 250 школьников. Начинают они с постройки простейших бумажных моделей. Мы убедились в том, что младших ребят привлекает вначале не столько познавательная сторона моделизма, сколько игровая, возможность запустить на соревнованиях сделанную своими руками модель, которая летала бы как настоящий самолет. «Игра в своем развитии перерастает в труд, в практическое овладение техникой», — говорила Н. К. Крупская. Мы не забываем об этом. От простого к сложному — вот наш принцип. Приходят к нам ребята, которые еще неумело держат в руках рубанок, а уходят юноши, вооруженные новыми знаниями и практическими навыками. Не случайно многие бывшие кружковцы стали летчиками, авиационными инженерами. Среди них А. Остроумов, В. Волков и другие.

В центре внимания наших наставников — военно-патриотическое воспитание кружковцев. Встречи с авиаторами — ветеранами боев стали традиционными. Ребята сдают нормы комплекса «Готов к защите Родины», готовясь к службе в армии. Этой же цели служат занятия авиамоделизмом — одним из видов военно-технического спорта.

З. АНДРЕЕВА,
заместитель директора Центральной станции юных техников,
В. ЧЕВОТАЕВ,
заведующий авиалабораторией
Фрунзе

На стартах спартакиады

ЕСТЬ РЕКОРДЫ КРАЯ!

Школьники-авиамоделисты Хабаровска встретились на стартах V Всесоюзной спартакиады, посвященной ленинскому юбилею. 15 команд, 92 участника оспаривали первенство по классу моделей планеров. После трудной борьбы победителями стали среди строителей планеров А-2 Валерий Потаскаев, А-1 — Евгений Дунаев. В командном зачете первое место и переходящий приз завоевала команда школы № 2 (пос. Николаевка).

В соревнованиях по комнатным моделям встретились 10 команд, победу одержали кружковцы городского Дворца пионеров. В личном зачете впереди — Саша Карпенко (модели К-2), Саша Гамберг (К-1), в классе экспериментальных моделей первенства добился Витя Берендеев. А. Карпенко и В. Берендеев установили новые краевые рекорды.

Ю. СТЕПАНОВ,
судья всесоюзной категории
Хабаровск

КТО ЗАВОЮЕТ ПРИЗ?

Три года назад на финальных стартах IV Спартакиады главный приз по планерному спорту — переходящий хрустальный кубок ЦК ДОСААФ завоевала команда московских планеристов. За этот ценный приз в пятый раз вступят в борьбу лучшие парители союзных республик.

Москвичи не собираются без боя отдавать кубок. Они скомплектовали сильную команду, в которую входят победители IV Спартакиады, призеры всесоюзных соревнований и рекордсмены мира. Однако у них будут не менее опытные соперники из команд Российской Федерации, Украины, Литвы и других республик.

Предстоит острая и напряженная борьба. Кто завоюет командный приз, выяснится в августе, когда спортсмены совершат свой последний полет.

ВЫСОКИЕ СКОРОСТИ

Авиамоделисты — участники юбилейной Спартакиады — радуют Родину новыми спортивными победами. Особенно большой успех выпал на долю казанских строителей малой авиации. Радиоуправляемая модель гидросамолета В. Гаврютенкова и В. Гукуна развила скорость 149,23 км/час., что выше мирового рекорда американского спортсмена. Радиоуправляемый микровертолет конструкции Л. Алдошина и В. Гаврютенкова пролетел по прямой 750 м и продержался в воздухе 3 мин. 15 сек. Это — новые мировые достижения!

Существенные поправки в таблицу всесоюзных юношеских рекордов внесли москвичи восьмиклассник И. Ширковский и девятиклассник В. Марийко. Их модели вертолетов, оснащенные поршневым и резиномоторным двигателями, летели со скоростью 63,158 и 73,469 километра в час.

Вертолетоносцы

ОРУЖИЕ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКИХ ЗАХВАТЧИКОВ

Непрерывное совершенствование летно-технических качеств вертолетов позволило расширить их боевое применение в операциях на суше и на море. Почти сразу после окончания второй мировой войны империалистические державы, в первую очередь США, развернули строительство нового класса боевых кораблей, предназначенных для базирования вертолетов и высадки десантов.

Усиленное строительство таких кораблей объясняется тем, что американские империалисты и их партнеры по агрессивным союзам и пактам готовятся к захватническим войнам, в которых десантным операциям придается важное значение. Вертолетоносцы уже сейчас активно используются для создания напряженности во многих районах земного шара. Переброска на них диверсионных отрядов и целых боевых частей на территорию других стран не раз практиковалась американской военщиной. Это делалось и делается империалистами США для поддержки реакционных режимов, для подавления национально-освободительного движения народов Азии, Латинской Америки и Африки. Экипажи вертолетоносцев активно участвуют в войне против народов Вьетнама и в провокациях у берегов Кубы. Они способствуют агрессии Израиля против арабских народов, интервенции американских войск в Индокитае.

Военные специалисты США, Англии и других стран, входящих в агрессивные блоки и союзы, ведут настойчивые поиски наиболее эффективных приемов боевого применения вертолетов. Еще в начале 50-х годов в США был разработан способ так называемого «вертикального прикрытия морских десантов». Сущность его заключается в том, что наряду с доставкой войск и техники в район высадки на обычных плавучих средствах, часть десанта переправляется на берег с помощью вертолетов. Придуман даже термин «вертикальное развертывание десанта».

Одним из первых крупных кораблей специально переоборудованных американцами в десантный вертолетоносец был авианосец «Тетис Бей». Вместо самолетов на нем разместили 20 вертолетов и около тысячи солдат и офицеров морской пехоты. Почти одновременно с американцами, летом 1956 года, и англичане приспособили под вертолеты два старых легких авианосца «Оушен» и «Тезеус».

После «Тетис Бей» американцы переоборудовали под десантные вертолетоносцы еще более крупные корабли — «Боксер», «Принстон» и «Велли Фордж». Их водоизмещение превышает 40 тыс. тонн, длина палубы 270 м. Они способны брать на борт 30—40 вертолетов и до 2 тысяч солдат и офицеров морской пехоты с полным вооружением.

В 1961 году в состав флота США вошел уже специально построенный корабль нового класса — десантный вертолетоносец «Иводзима». Внешне он похож на небольшой авианосец, но по конструкции, оборудованию и составу вооружения значительно от него отличается. Помимо взлетной и ангарной палуб, двух бортовых подъемников для вертолетов, на нем предусмотрены специальные помещения для войск и десантно-высадочных средств. Длина вертолетоносца «Иводзима» 180 м, ширина — 25,6 м, полное водоизмещение 18340 тонн. Паротурбинная установка развивает мощность до 23 тыс. л. с. Максимальная скорость 20 миль в час. На корабле могут базироваться 20—24 средних, 4 тяжелых и 4 разведывательно-корректировочных или до 40 транспортных вертолетов. Размеры палубы позволяют одновременно взлететь целому отряду вертолетов. Кроме 528 членов экипажа корабля его жилые помещения могут принять 2090 десантников.

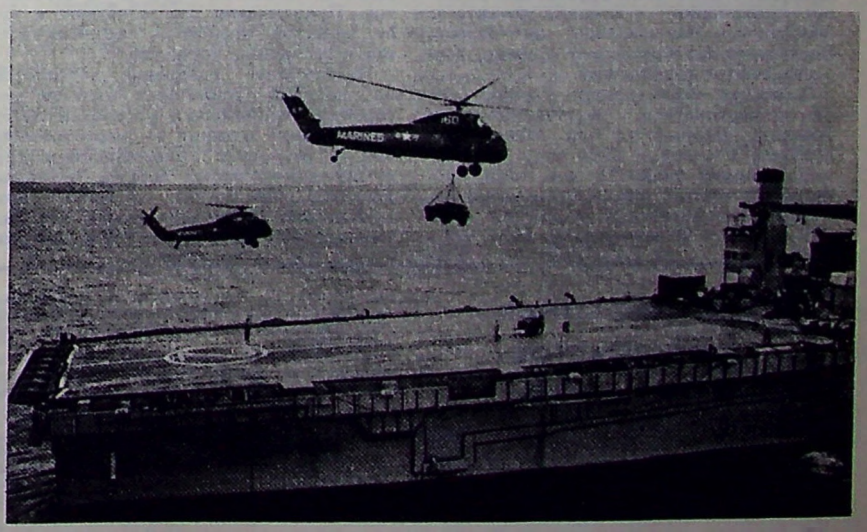
В течение нескольких лет США построили еще 6 вертолетоносцев типа «Иводзима». Эти корабли могут использоваться и для борьбы с подводными лодками. Когда такая задача считается главной, на корабле увеличивают количество вертолетов типа «SH-3A», «SH-3Д» и «SH-34T», оборудованных гидролокационными станциями и самонаводящимися торпедами, а некоторые и ракетами.

Боевые качества вертолетоносцев определяются прежде всего количеством и составом базирующихся на них вертолетов. Особенно интенсивно строят вертолеты Соединенные Штаты Америки, взявшие на себя роль мирового жандарма. Три крупных фирмы «Сикорский», «Боинг-Вертол» и «Каман» производят машины самого различного назначения. США вооружают ими своих союзников и сателитов — Англию, Испанию, Израиль, Италию, Малайзию, Таиланд и другие страны. С вертолетов этих фирм высаживались американские солдаты, зверски расстреливавшие жителей деревни Сонгми и многих других деревень Вьетнама. На этих вертолетах выполняют свои бандитские операции в арабских странах израильские агрессоры.

Наиболее широко во флоте США используются вертолеты «CH-34 «Сибет». Эта машина является вариантом вертолета «UH-34», находящегося на вооружении армии, в частности войск, действующих в Южном Вьетнаме. Она развивает скорость до 225 км/час. Дальность ее полета — 430 км. Вертолет несет гидроакустическую аппаратуру и самонаводящиеся торпеды.

Двухдвигательный вертолет «SH-3 «Си Кинг» применяется в качестве транспортно-десантного и для борьбы с подводными лодками. Его максимальная скорость — 288 км/час, дальность полета — до 970 км. Основное вооружение — самонаводящиеся торпеды и глубинные бомбы. В транспортно-десантном варианте «Си Кинг» может перевозить 27 морских пехотинцев или около 3 т грузов на расстояние до 100 км. Специализированный двухдвигательный десантный вертолет «CH-53 «Си Стэльен» берет на борт 38 морских пехотинцев или 3,63 т груза. С такой нагрузкой дальность его полета всего 52 км.

Кроме этих машин американский флот имеет на вооружении двухвинтовые вертолеты фирмы «Боинг» «CH-46 Си Найт». Эта машина берет на борт 25 человек или 2,85 т груза. Макси-



Переброска боевой техники с корабля на берег.

По материалам иностранной печати.

мальная скорость по данным фирмы— 340 км/час. Фактически же даже с неполной нагрузкой (1800 кг) «Си Найт» развивает скорость всего 240 км/час, а дальность его полета при этом составляет 185 км. Вертолеты «Си Стэльен» и «Си Найт» американцы активно используют в боях с частями Национально-освободительной армии Южного Вьетнама, а также в карательных операциях против мирного населения этой многострадальной страны.

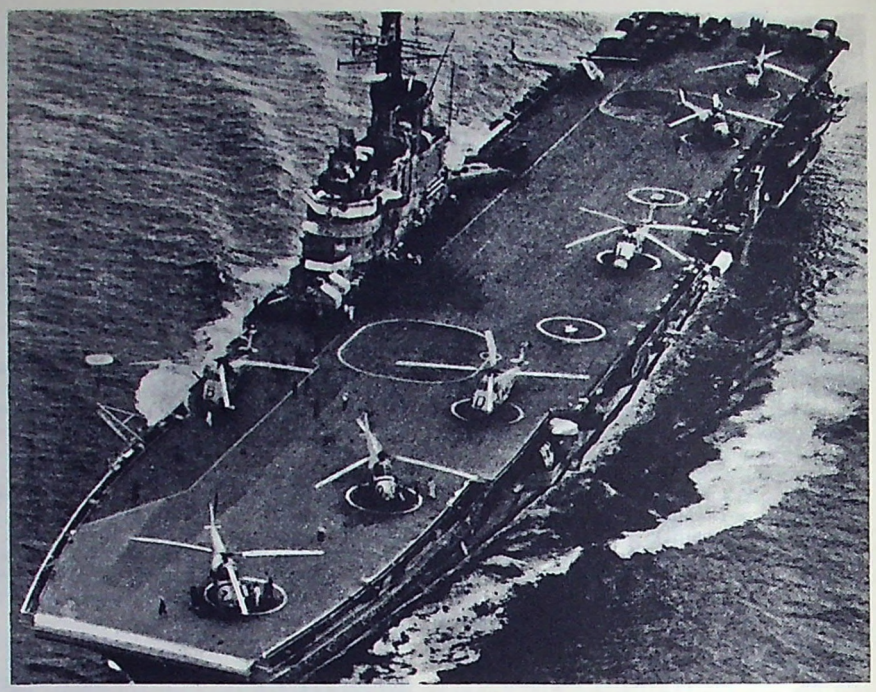
Следуя примеру старшего партнера по агрессивному союзу, английские империалисты в 1959 и 1962 годах приспособили под базирование вертолетов два авианосца «Альбион» и «Булварк» водоизмещением более 27 тыс. тонн. Каждый корабль берет по 16 вертолетов типа «Уэссекс», 4 десантных катера и подразделение «командос» (733 чел.).

За США и Англией тянется и Испания. Для этой страны США на Филадельфийской верфи переоборудовали под вертолетоносец корабль «Кэбот». В Испании он получил название «Дедало». Его водоизмещение около 16 тыс. тонн. Он несет до 20 вертолетов.

В последние годы империалисты США и их союзники усиленно пополняют свои военно-морские силы кораблями, в которых сочетаются качества вертолетоносцев и десантных авиатранспортов — доков. Они так и называются: десантно-вертолетные корабли-доки. В США это прежде всего «Релей» и «Аустин». Водоизмещение кораблей типа «Релей» 14 тыс. тонн, длина 159 метров, скорость до 23 миль в час. Они несут 6 вертолетов и 4—6 десантных катеров. Главное назначение — перевозка войск и боевой техники и их десантирование на берег по морю и по воздуху. При этом высадка морем и по воздуху может осуществляться одновременно.

США построили уже 10 десантно-вертолетных кораблей-доков типа «Аустин». По размерам они больше кораблей типа «Релей». На их борту размещается 6 транспортных вертолетов, 840 десантников с полным снаряжением и 3900 тонн грузов. Их основное назначение — высадка десанта и обеспечение его действий на берегу. Вертолеты перебрасывают оружие, боеприпасы, продовольствие.

Вслед за США начала строить десантно-вертолетные корабли-доки и Англия. Первый из них «Феарлесс» вступил в строй в 1965 году. Его водоизмещение около 12 тыс. тонн, скорость 20 миль в час. Для высадки десанта используется 4 вертолета типа «Уэссекс» и 8 катеров. В 1967 году



Английский вертолетоносец «Альбион».

вступил в строй второй корабль этого типа «Интрепид». По расчетам англо-американских военных специалистов эскадра в составе двух вертолетоносцев и двух десантно-вертолетных кораблей-доков может сравнительно быстро перевезти и высадить в «горячем» районе бригаду морской пехоты.

В последние годы в составе военно-морских флотов западных держав стали появляться крейсеры-вертолетоносцы (английский «Блейк», итальянский «Витторио Венето», французский «Жанна д'Арк» и др.). Это крупные боевые корабли водоизмещением более 12 тыс. тонн, оснащенные электронными средствами и ракетным вооружением имеют на борту 4—8 вертолетов. Практически они сочетают в себе качества крейсеров, вертолетоносцев и десантных кораблей.

Настойчивое внедрение вертолетов на корабли различных классов, постройка специальных носителей этого вида боевой техники — вертолетоносцев — результат совершенствования самих винтокрылых машин, а следовательно расширения их боевых возможностей. И неудивительно, что империалистические круги США, Англии и других стран не упускают возможности, чтобы использовать это оружие для поддержания обстановки международной напряженности и ее обострения, для навязывания своей воли другим странам, для борьбы с национально-освободительным движением.

Вертолеты и их «плавучие аэродромы» — десантные вертолетоносцы, десантно-вертолетные корабли-доки, а также крейсеры-вертолетоносцы являются, конечно, достаточно сильным наступательным оружием агрессоров. Но даже наиболее современные носители вертолетов, как и авианосцы, имеют ряд уязвимых мест.

Попытки расширить применение вертолетов в агрессивных целях продолжаются. Создаются новые, более совершенные типы вертолетоносцев и вертолетов. На них, как и на поставках другого вооружения, наживаются промышленные монополии, — эти главные вдохновители гонки вооружений, преступных планов подавления народно-освободительных движений, планов новой мировой войны. И требуется удвоенная бдительность, высокая мобилизационная готовность и решимость всех свободолюбивых, демократических сил, чтобы этим планам не дать осуществиться.

Инженер-капитан 1-го ранга
А. ВОРОНЦОВ

Соревнования планеристов

Летом этого года в Германской Демократической Республике состоялись международные товарищеские соревнования планеристов. Кроме хозяев в них приняли участие по два спортсмена из Венгрии, Польши и СССР. Всего летало 35 планеристов. От Советского Союза выступали Е. Руденский и И. Линк. Они летали на планерах «Фока-4», которые им предоставили организаторы соревнований.

К сожалению, состязания проходили в плохих метеорологических условиях. Ожидавшейся острой спортивной борьбы не произошло. Часто жребий (очередность вылета) играл основную роль в распределении мест.

Насколько была плоха погода, говорит то, что за две недели смогли разыграть только 4 упражнения, причем лишь в одном из них финиша достигли 3 участника соревнований.

Так, И. Линк и Е. Руденский в первом упражнении взлетели одними из первых, и это позволило им раньше других уйти по маршруту и разделить первое и второе места. В последующих упражнениях очередность взлета отодвинулась назад и соответственно ухудшились их результаты.

В итоге по сумме многоборья на первое место вышел планерист Германской Демократической Республики Бернс Нольте.

В командном зачете первое место завоевали польские планеристы. Наши спортсмены оказались на пятом.

АЭРО СМЕСЬ

КРУГОСВЕТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ НА ИЛ-18

Кругосветное путешествие с туристами на борту совершил самолет Ил-18, принадлежащий румынской авиакомпании «Таром». Он пролетел свыше 47 тысяч километров с посадками в Тегеране, Карачи, Нью-Дели, Гонконге, Сингапуре, Токио, Акапулько (Мексика), Нью-Йорке, Риме и Стамбуле.

НЕОСПОРИМОЕ ПРЕВОСХОДСТВО

Превосходство самолета перед другими видами транспорта за последнее время стало предельно очевидным. В 1968 году, например, из каждых 100 трансатлантических пассажиров 93 воспользовались самолетами и лишь 7 на трассах Европа—США—Европа прибегли к услугам морских судов.

По прогнозам специалистов число авиапассажиров в ближайшие пять лет увеличится вдвое. Это станет возможным благодаря непрерывному увеличению вместимости самолетов и скорости их полета.

ВЕРТОЛЕТЫ И РЕМОНТ СУДОВ

Судоверфь в Саутгемптоне (Англия) организует ремонт находящихся в плавании судов. Делается это при помощи вертолетов.

Когда возникает срочная необходимость, ремонтные воздушные бригады, снабженные инструментом и материалами, по вызову посылаются в Атлантический океан, на расстояние до 300 километров.

ПРЫЖОК С КРЫЛЬЯМИ

Французский парашютист Деламарт с привязанными крыльями совершил прыжок с высоты 9600 м, увеличив благодаря этому время свободного падения. Он зафиксировал свой прыжок на фотопленку.

КОГДА СОЛНЦЕ СЛЕПИТ ГЛАЗА

В аэроклубе Аннеси (Франция) произошло столкновение в полете двух спортивных самолетов. Оба пилота погибли. Причиной катастрофы послужило ослепление солнечными лучами одного из пилотов.

ПО ПОХИЩЕННЫМ ЧЕРТЕЖАМ

По сообщению французской газеты «Фигаро» в Израиле конструируется самолет «Супер-Мираж», который войдет в строй в конце 1971 или начале 1972 года.

Эта машина строится, в основном, по чертежам самолета «Мираж-111». А как известно, все планы этой машины были в прошлом году похищены агентом израильской секретной службы у швейцарской фирмы, строящей подобные самолеты по лицензии.

ЭКИПАЖИ ОВЛАДЕВАЮТ ПРИЕМАМИ ДЗЮ-ДО

В связи с участившимися в последнее время случаями захвата пассажирских самолетов, в некоторых западноевропейских авиакомпаниях введено обучение бортперсонала приемам борьбы дзю-до.



В пионерском лагере.

Фото Т. Мельника

НОВАТОРЫ

Коллектив Грозненского аэроклуба прилагает много усилий к тому, чтобы закрепить успехи, достигнутые в минувшем году, дать стране еще больше спортсменов — летчиков и парашютистов. В достижение этой благородной цели большой вклад вносят рационализаторы. Они выявляют новые резервы, повышают производительность труда, борются за культуру обслуживания авиационной техники.

За один только год рационализаторы внесли и реализовали 42 предложения. Это дало 8906 рублей экономии, улучшило условия работы.

Особенно плодотворно трудятся рационализаторы в группах, которые возглавляют А. Шешенев, И. Окиба, И. Платаш. Да и они сами идут в первых рядах борьбы за технический прогресс.

При непосредственном участии А. Шешенева созданы воздушная система централизованной заправки самолетов, отбойные щиты, приспособление для укладки топливных шлангов, воздуховод для подачи воздуха низкого давления на рабочие площадки.

Наиболее интересное рационализаторское предложение И. Скибы — автоматический выключатель электроосвещения клуба.

Ветеран клуба, участник Великой Отечественной войны Г. Козлов изготовил приспособления и штампы для производства прокладок, гребенок, соединительных шин, позволяющие в три раза сократить время на изготовление этих деталей.

Активными рационализаторами зарекомендовали себя А. Забурнов, Е. Петько и многие другие работники клуба.

Н. ВЫБОРНЫЙ

Грозный

НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА

В «Крыльях Родины» уже сообщалось о присвоении спортивных званий парашютистам. Федерациями рассмотрены также итоги выступлений летчиков, вертолетчиков, планеристов, авиамоделистов.

Звание мастер спорта присвоено по этим видам 271 спортсмену, в том числе: по самолетному спорту — 160, вертолетному — 51, планерному — 25, авиамодельному — 35.

Наиболее отличившимся спортсменам присвоено звание «Мастер спорта СССР международного класса». Среди них: пилот И. Егоров; вертолетчики В. Колошенко, Р. Капролян, И. Копец; планеристка Т. Загайнова; авиамоделисты В. Тимофеев, К. Плоциньш, А. Григораш, Г. Марков, Д. Морозов, Б. Краснорутский, И. Зильберг, Ф. Ольшевский, В. Заякин, В. Мозырский, А. Волчановский, А. Бебешко.

На войне всякое бывает...

В № 8 (1970 г.) белорусского сатирического журнала «Вожык» под заголовком «Шутки и бомбы» напечатано интервью, полученное подполковником запаса М. Виногоровым у контролера ОТК Минского завода им. Орджоникидзе бывшего летчика-штурмовика, Героя Советского Союза Ивана Петровича Фонарева.

Мы публикуем это интервью с незначительными сокращениями.

— Иван Петрович, у меня к вам не совсем обычная просьба. Прошу Вас рассказать о... необычных, нередко веселых случаях, какие происходили и в боевой обстановке.

— Я был летчиком, а летчики — народ веселый, жизнерадостный. У нас без смеха, без шуток не обходилось.

— А каких-нибудь конкретных случаев не вспомните?

— Минуло много времени и вспомнить теперь не так-то легко.

— Хотите я помогу Вам? — Мне, например, известно, что фронтовые друзья звали Вас «Борька-Факел», тогда как у Вас совсем другое имя. Почему же Вас так прозвали?

— Ах, вот Вы о чем?! Дело в том, что прежде, чем мне посчастливилось участвовать в освобождении Белоруссии, я уже был достаточно опытным летчиком и воевал на многих фронтах. «Борька» было моим прозвищем. Дали мне его, наверное, за то, что я очень любил бороться. А уже на фронте добавили — Факел. Это когда мы еще летали над Черным морем. Я в ту пору часто ходил на разведку вражеских кораблей. Обнаружу, сброшу на них бомбы и вызываю по радио штурмовиков, чтобы довершили операцию. И вот они летят, видят как в море будто факелы пылают вражеские суда, и между собой переговариваются: «Опять Борька факелов наставил». Молодые летчики и не знали моей настоящей фамилии. Было даже такое недоразумение. Однажды прибегает ко мне новичок и говорит:

— Товарищ Факелов, вас в штаб вызывают.

— Зачем? — спрашиваю.

— А кто его знает, некоему Фонареву звание Героя присвоили, а вызывают почему-то вас...

— Вспоминается еще день, когда некоторым нашим летчикам присвоили звание «Почетный железнодорожник».

— Это случилось в самом начале освобождения Белоруссии. Наша разведка обнаружила на перегоне Орша-Толочин около двадцати вражеских эшелонов, которые одновременно по двум путям драпали на запад. А за ними ползли два путеразборника, «заметавшие» следы. Нам было дано задание спасти железную дорогу от разрушения и уничтожить эшелоны.

Свою задачу штурмовики выполнили. Мы ударили одновременно по голове колонны и по хвосту. Разбитые эшелоны создали такой затор, что вперед фашистам — ни шагу. Назад они точно так же не могли податься... И вот, довольные этим очень удачным налетом, руководители дороги отметили наш боевой успех присвоением всем летчикам, которые осуществили операцию, звания «Почетный железнодорожник». И даже теперь, когда мы, участники штурма оршанско-толочинского участка пути, встречаемся, подшучиваем друг над другом: «Почему ж ты не в железнодорожной форме?»

Кстати, о форме. Вы знаете, что в военное время не менее взыскательно, чем в мирное, требовали от военнослужащих соблюдения формы одежды. За всякое нарушение строго наказывали. Пожалуй, только за одно такое нарушение виновника не наказали, а наградили.

Произошло это не со мной, а с моим другом, Героем Советского Союза Иваном Докукиным. Вернулся он как-то с боевого задания и, понятно, утомился. А было лето, стояла жара. Иван вылез из машины, и чтоб удобнее было отдыхать, сняв верхнюю одежду, прилег в тени под крылом самолета. Только это он задремал, а тут, как на беду, налетели вражеские истребители. Механик разбудил Докукина. Дорога была каждая секунда. Скорее — в бой!.. Докукин был дерзким, отважным летчиком. Он догнал одного из «мессеров» и сбил. И надо ж было так случиться, что как раз в это время на аэродром приехал командующий армией генерал Хрюкин. Он видел, как Докукин блестяще вел бой и сбил фашиста.

...Посадив самолет, наш герой вылез из кабины в трусах и майке. Все так и замерли. Кто-то из полковых штабников строго сказал: «Видели? Всегда этот Докукин выкинет какой-нибудь фокус!» Да и сам Докукин растерялся. Он начал было докладывать по привычке, поднеся руку к голове, на которой не было фуражки. Но тут же спохватился, резко отнял руку, пробормотав: «В-виноват!»

А генерал решительно подошел к летчику, рывком снял с себя плащ, накинул на плечи героя и сказал: «Спасибо за службу!».

Что тут было! Аплодисменты, радостные возгласы, смех...

Так что, как видите, на войне всякое бывает...

С белорусского перевел Ян Островский



Сверхпредусмотрительный. Рис. В. Акуленко (Выборг)

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 7)

АВИАЦИИ ПОСВЯЩАЕТСЯ

Когда найдено значение вспомогательных слов (1. Пермь. 2. Шлюз. 3. Сухой. 4. Кница. 5. Тяж), то начав с буквы «П» по направлениям, указанным самолетиками, двигайтесь от слога к слогу, и вы прочтете:

Небо в ликующем гуле,
Звонко поют турбины.
Проносятся словно пули
Боевые машины.

ТОЛЬКО ОДНА БУКВА

1. Вуран—Уран. 2. Сев—Лев.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 8 1970

Л. Фильченко. Воздушная мощь Родины 2
И. Лашков. Перед стартом 3
С. Ильюшин. Источник вдохновения 4
А. Мамаев. Дело общее, государственное . . . 6
В. Матвеев. Крылатым друзьям 7
В. Лысенко. Нас гвардией зовет народ 8
В Международной авиационной федерации . . 10
Е. Зайцев. Клятва на верность 11
В. Синявский. Наставник планеристов 12
В. Верпеко. Планер . . . 13
Г. Малиновский. О тех, кто учит летать самолеты 13
Ф. Полынин. На Северо-Западном фронте . . . 14
В. Довидайтис, А. Ионушас. Часы и километры . 16
Н. Баланин. Награда за труд 18
Эстафета верности Родине 20
Т. Леонтьева. В школьном музее 20
М. Лебединский. Девиз: дружба, братство . . 21
Авиационный спорт на селе: каким он должен быть? 23
А. Хоробрых. Щит экипажа 24
Л. Кузнецов. Память детства 25
Советские автожиры . . 26
В. Никишин. Учет и анализ ошибок 28
В. Васина. Сентябрь, 1970, Югославия, Влад . . 29
А. Ачновски. Ждем вас, друзья! 29
Ташкент принимает гостей 30
Твори, выдумывай, пробуй 32
Из практики зарубежного авиамоделизма . . . 34
З. Андреева, В. Чеботаев. Кружкам расти! . . . 36
А. Воронцов. Вертолетоносцы 37
Аэросмесь 39

На 1-й стр. обложки: В атаку! Фото Г. Омельчука.

На 4-й стр. обложки: На учениях. Фото Е. Удовиченко.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. В. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, В. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский. Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ.

Сдано в производство 19.VI.70 г. Подписано в печать 16.VII.70 г. 60×90¹/₈.2³/₄ б. л. 5,5 п. л. Г-70407 Тир. 70.000 экз. Зак. 254 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35



Выписывайте и читайте журнал

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЕСЛИ ВЫ ИНТЕРЕСУЕТЕСЬ АВИАЦИЕЙ, мечтаете о небе, о поступлении в военное авиационное или воздушнодесантное училище, о службе в Военно-Воздушных Силах, если вы хотите быть в курсе всех крупнейших событий в области авиации, авиационной науки и техники, авиационного спорта — **ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ».**

ЗА ГОД ПОДПИСЧИК ПОЛУЧИТ 12 НОМЕРОВ ИЛЛЮСТРИРОВАННОГО МНОГОКРАСОЧНОГО ЖУРНАЛА С ЦВЕТНЫМИ ВКЛАДКАМИ.



ЖУРНАЛ ЗНАКОМИТ МОЛОДЕЖЬ со славными боевыми традициями советской авиации, с летчиками — героями Великой Отечественной войны, с жизнью военных и гражданских летчиков, воздушных десантников, курсантов авиационных училищ, с деятельностью авиационно-спортивных клубов и первичных организаций ДОСААФ.

ТЕ, КТО ДЕЛАЕТ СВОИ ПЕРВЫ ШАГИ В ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМ СПОРТЕ и стремится к дальнейшему повышению мастерства найдут в журнале полезные советы которые помогут им в самостоятельных занятиях.

«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» рассказывает о школах юных космонавтов, авиаторов, ракетчиков, о лучших авиамодельных кружках и юных авиаконструкторах.

На страницах «Крыльев Родины» вы увидите много типов советских самолетов и вертолетов и узнаете их «биографии», а специально для авиамоделистов будут опубликованы чертежи самолетов, предназначенные для постройки моделей-копий.

В журнале печатаются очерки рассказы, стихи.

Наши авторы — летчики, космонавты, маршалы, генералы офицеры, солдаты Советских Военно-Воздушных Сил и воздушнодесантных войск, ученые и конструкторы авиационные спортсмены и инженеры, руководители и активисты первичных организаций ДОСААФ инструкторы авиаспортивных клубов.

ВЫ УЗНАЕТЕ, ЧТО НОВОГО В ОСВОЕНИИ КОСМОСА, как работают наши авиаконструкторы, узнаете о новинках авиационно-спортивной техники у нас и за рубежом, о мастерстве чемпионов и рекордсменов — летчиков, планеристов, вертолетчиков, парашютистов и авиамоделистов. Журнал подробно освещает чемпионаты страны, мировые и европейские первенства, крупнейшие встречи с зарубежными спортсменами.



ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ПРИНИМАЕТСЯ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ В ПУНКТАХ ПОДПИСКИ «СОЮЗПЕЧАТЬ», ПОЧТАМТАХ, КОНТОРАХ И ОТДЕЛЕНИЯХ СВЯЗИ, ОБЩЕСТВЕННЫМИ РАСПРОСТРАНИТЕЛЯМИ ПЕЧАТИ. ПОДПИСНАЯ ПЛАТА НА ГОД — 3 р. 60 к., ЦЕНА ОДНОГО НОМЕРА — 30 коп.

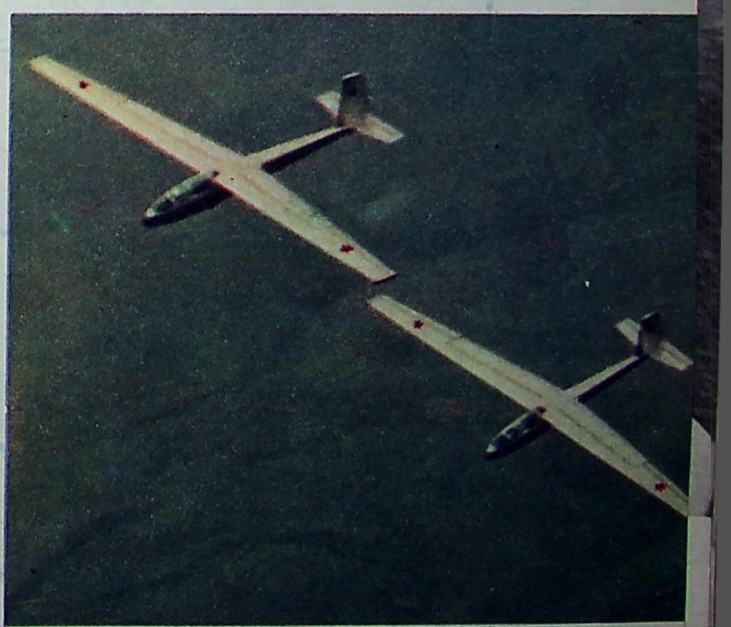
Индекс
70450











ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СС

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

9
СЕНТЯБРЬ
·1870·



БЛЕСТЯЩАЯ ПОБЕДА

Игорь Егоров и Светлана Савицкая — абсолютные чемпионы мира по высшему пилотажу.



НАШИХ СПОРТСМЕНОВ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

• СЕНТЯБРЬ • 9 1970

Навстречу XXIV съезду КПСС

К новым спортивным победам!

Новый, огромный подъем политической и трудовой активности советского народа вызвала подготовка к XXIV съезду КПСС. С каждым днем все шире размах трудового соревнования в честь съезда. В этом поистине всенародном движении ярко проявляются высокая сознательность советских людей, единство их воли и действий, их горячее стремление новыми успехами встретить знаменательное событие в жизни партии и народа. Предстоящий съезд определит задачи партии на новое пятилетие, он раскроет перед каждым советским тружеником новые горизонты для его созидательного труда на благо Родины.

Вместе со всем советским народом готовятся достойно встретить XXIV съезд КПСС члены Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту. По инициативе первичной организации ДОСААФ Горьковского авиационного завода имени Серго Орджоникидзе в оборонном Обществе развертывается соревнование под девизом: «XXIV съезду КПСС — достойную встречу!». «Мы, — говорится в письме горьковчан, — обращаемся ко всем первичным организациям ДОСААФ с призывом широко развернуть предсъездовское социалистическое соревнование за дальнейшее повышение уровня военно-патриотической и оборонно-массовой работы среди трудящихся, активно содействовать дальнейшему укреплению обороноспособности страны, боевой мощи Вооруженных Сил Союза ССР, готовить советских людей к защите нашей социалистической Отчизны».

Под руководством партийных органов комитеты и клубы ДОСААФ в ходе соревнования в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина улучшили оборонно-массовую работу среди трудящихся и особенно молодежи, привлекли к занятиям военно-техническими видами спорта тысячи юношей и девушек. Свидетельством постоянного внимания и заботы партии и правительства к работе ДОСААФ явилось награждение Ленинскими Юбилейными Почетными Грамотами ряда областных и городских организаций и Юбилейными медалями — лучших активистов и спортсменов. Сейчас необходимо закрепить достигнутое, развивать и приумножать все то положительное, что уже накоплено. Внимание и усилия комитетов и клубов надо направить на дальнейшую настойчивую борьбу за выполнение требований, изложенных в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года о работе ДОСААФ.

В обстановке большого патриотического подъема проходит юбилейная Спартакиада. Ее участники полны решимости достойно ознаменовать XXIV съезд партии, достигнуть новых рубежей в авиационном спорте. Нет в оборонном Обществе соревнований более грандиозных по размаху и накалу спортивной борьбы, чем Спартакиада. Мы ее называем смотром сил, с ней связываем многие надежды, она всегда новый этап, новая более высокая ступень в развитии военно-технического спорта. И потому, ко всем ее стартам — большим и малым — особый подход. Соревнования Спартакиады — средство подготовки массовых резервов, выявления новых спортивных талантов. Судить о ее окончательных итогах еще рано. Но уже сейчас можно говорить о наметившихся серьезных успехах. Парашютисты, планеристы и авиамоделисты порадовали Родину значительными достижениями. Так, например, из 139 мировых парашютных рекордов — 100 принадлежат советским спортсменам. Участники финальных планерных стартов внесли 3 поправки в таблицу всесоюзных рекордов.

Выдающуюся победу на VI чемпионате мира в Англии завоевали советские мастера высшего пилотажа С. Савицкая и И. Егоров. Они удостоены высоких титулов абсолютных чемпионов мира.

Авиационные спортсмены все свои достижения посвящают предстоящему съезду ленинской партии.

Взято немало рубежей. Но нам надо всегда помнить ленинское требование: не обольщаться успехами, трезво оценивать достигнутое, главное внимание обращать на нерешенные задачи.

Старты Спартакиады показали, что воздушные спортсмены выступают иной раз неровно, а ведь известно, что стабильность результатов — главное отличительное качество спортсмена высшего класса.

Дальнейший подъем авиационного спорта немыслим без коренного улучшения подготовки спортсменов. Опыт передовиков показывает, как велики возможности, если дело возглавляют знающие, инициативные, энергичные люди. Вот один из них — М. Сафиуллин, начальник Мурманского авиаспортклуба. Этот клуб работает лишь третий год, но спортивный коллектив смело вступил в соперничество с опытными командами. Мурманцы — неоднократные призеры зональных соревнований. В сборной команде страны их представляет мастер спорта Л. Прусова. Сотни юношей и девушек Мурманской области стали парашютистами.

До сих пор, однако, деятельность ряда клубов вызывает справедливые нарекания. В Барнауле, например, есть тренеры, квалифицированные инструкторы. И что же? За последний год здесь не вырастили ни одного мастера спорта, ни одного перворазрядника. То же произошло и в клубах — Львовском, Днепропетровском, Йошкар-Олинском, Читинском, Одесском.

Особенно тревожит то, что у нас еще мало спортсменов, которые сегодня или в ближайшее время смогли бы занять призовые места на мировых и европейских первенствах. Это следствие организационных и методических ошибок. Учебно-тренировочная работа ведется порой примитивно. Можно ли считать нормальным, когда, в некоторых планерных клубах тренировки большей частью ограничиваются буксировочными полетами над аэродромом в ущерб парящим полетам по маршрутам, где проверяется качество подготовки планериста.

Авиационный спорт становится все сложнее: ширится его технический и практический арсенал. Устаревает в наши дни термин «спортивное межсезонье», ведь летчики, парашютисты, планеристы, авиамоделисты и вертолетчики тренируются круглый год. И спорт теперь иной: он изменился качественно. Новые акробатические комплексы и перевернутый пилотаж у летчиков; абсолютно точное приземление и умение управлять своим телом — у парашютистов; длительные парящие полеты — у планеристов; скоростные, радиоуправляемые модели и копии самолетов — у авиамоделистов. Обучение, и это очень важно, проходит под знаком усиления военно-прикладного характера воздушного спорта, то есть дальнейшего его развития и совершенствования с пользой для военного дела.

Нужна хорошо обоснованная система развития авиационного спорта, отбора, подготовки и воспитания летчиков, парашютистов, планеристов и авиамоделистов. Во многом это зависит и от тренеров. Нельзя уже работать по старинке, замыкаться только в клубном коллективе. Надо оценивать свою деятельность по вкладу в сборные команды страны, по тому, сколько выращено спортсменов высокой квалификации, мастеров международного класса или имеющих реальную перспективу стать ими, по масштабам помощи, оказанной клубами первичным организациям ДОСААФ.

Клубы вправе ждать большей помощи и от Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Центральный аэроклуб — тренировочная база оборных команд страны. Но готовить сборные — не единственная его обязанность. Он должен быть и методическим центром, призванным обобщать и распространять передовой опыт, вооружать тренеров местных команд практическими навыками, рекомендациями по организации тренировок, освоению того или иного упражнения. Следует, видимо, при Центральном аэроклубе организовать постоянно действующий семинар тренеров клубных команд, инструкторов, методистов, арбитров.

Назрела необходимость в системе ДОСААФ организовать научно-исследовательскую лабораторию по военно-техническим видам спорта, по примеру спортивного общества «Динамо», которое уже создало в Москве опытную лабораторию по легкой атлетике. На помощь могли бы придти кафедры высших учебных заведений Военно-воздушных сил, авиационных, научно-исследовательских и физкультурных институтов. В налаживании этих связей первую скрипку опять-таки должен играть Центральный аэроклуб.

Интересы дела требуют дальнейшего совершенствования авиационного спорта, разработки новых упражнений и правил соревнований по ним.

Долг комитетов и клубов ДОСААФ, спортивных федераций — наметить меры по дальнейшему развитию авиационного спорта, воспитывать спортсменов в духе готовности самоотверженно отстаивать спортивную честь Отчизны, каждодневно и целенаправленно работать с командами в области технического и тактического мастерства.

Авиационные спортсмены ДОСААФ! Новыми трудовыми и спортивными победами ознаменуем XXIV съезд родной Коммунистической партии!



Трофеи советских войск: японские самолеты... (август 1945 г.)

25 ЛЕТ ПОБЕДЫ НАД ЯПОНИЕЙ

ЗАВЕРШАЮЩИЙ УДАР

Разгром фашистской Германии имел огромное историческое значение, но еще не означал конца второй мировой войны. Надо было поставить на колени империалистическую Японию, главного союзника Гитлера. США и Англия не были способны без помощи СССР в короткий срок сломить сильного врага. Вступая в войну с Японией, Советский Союз, верный своему союзническому долгу, руководствовался благородной целью сократить сроки войны, уменьшить число жертв и содействовать скорейшему восстановлению всеобщего мира.

Перед Советской Армией стояла нелегкая задача. На театре предстоящих военных действий японское командование сосредоточило группировку войск в составе свыше 1,2 миллиона солдат и офицеров. Главные силы дислоцировались в Центральной части Маньчжурии и Северной Корее. Около наших границ стояла миллионная Квантунская армия — лучшие войска Японии, имевшая 1155 танков, 5360 орудий. Авиационная группировка насчитывала до 2 тысяч самолетов.

Войска трех советских фронтов насчитывали 11 общевойсковых, одну танковую и три воздушных армии и по численности превосходили противника по людям в 1,2 раза, по артиллерии — в 4,8 раза, танкам — в 4,8 раза, самолетам — в 1,9 раза.

Группировка советской авиации на Дальнем Востоке состояла из воздушных армий: 12-й Забайкальского фронта (1355 самолетов) под командованием Маршала авиации С. А. Худякова, 9-й 1-го Дальневосточного фронта (1193 самолета) под командованием генерала И. М. Соколова, 10-й 2-го Дальневосточного фронта (1302 самолета) под командованием генерала П. Ф. Жигарева, а также авиационных соединений Тихоокеанского флота (1500 самолетов) — всего свыше 5 тысяч самолетов, в том числе 1364 бомбардировщика, 308 штурмовиков, 228 транспортных. Координацию действий всей авиации осуществлял командующий Военно-Воздушными Силами Главный маршал авиации А. А. Новиков.

По качеству техники превосходство также было на стороне нашей авиации. Японские самолеты (истребители типа «И-97» и «И-100», бомбардировщики «СБ-96» и «СБ-97») уступали однотипным советским самолетам в скорости, скороподъемности, бомбовой нагрузке и стрелково-пушечному вооружению. Многие наши летчики имели хорошую боевую практику, а командиры соединений и частей — значительный опыт организации боевых действий.

Авиационные соединения 10-й и 9-й воздушных армий базировались на стационарных аэродромах, расположенных недалеко от государственной границы. Соединениям 12-й воздушной армии пришлось готовить полевые аэродромы.

В целом наземная и воздушная обстановка складывалась благоприятно для наших войск. Но бои предстояли упорные. Противник располагал крупными силами и средствами, опирался на мощную долговременную систему обороны в специально подготовленных укрепленных районах. Сложной была и география театра военных действий. Высокие горы, необозримые водные пространства, нескончаемые безводные пустыни, непроходимые леса — все это служило преградой для сухопутных войск, затрудняло базирование авиации, ведение ориентировки в полете.

Авиация получила задачи: завоевать господство в воздухе; надежно прикрыть и поддерживать ударные группировки фронтов; действиями по железнодорожным объектам, эшелонам и автоколоннам срывать маневр вражеских войск; ударами по штабам и узлам связи нарушать управление; систематически вести разведку войск, оборонительных сооружений, коммуникаций и аэродромов противника. В соответствии с этими задачами и планами наступательных операций фронтов были спланированы действия частей воздушных армий.

Штабы воздушных, общевойсковых и танковой армий совместно разработали планы взаимодействия, единые кодированные карты, радиосигнальные и переговорные таблицы, сигналы взаимодействия. На командные пункты наземных армий были направлены оперативные группы авиаторов со средствами связи, а в стрелковые дивизии — офицеры наведения для управления авиацией над полем боя.

Советские войска перешли в наступление в ночь на 9 августа. Для достижения внезапности артиллерийская и авиационная подготовка атаки не проводились. В эту же ночь начала действовать авиация. 76 экипажей бомбардировщиков 19-го авиакорпуса, входившего в состав 9-й воздушной армии, нанесли удар по промышленным, железнодорожным объектам и штабу Квантунской армии в городах Чанчунь и Харбин.

Утром 9 августа, с целью парализовать работу коммуникаций, нарушить управление войсками, посеять панику в тылу противника и подавить его авиацию на аэродромах, бомбардировочные соединения 9-й и 12-й воздушных армий и авиации флота нанесли удары по станциям, эшелонам в пути, военным объектам в Харбине и Чанчуне, аэродромам и морским портам Расин, Юки и Сейсин. Одновременно авиация приступила к поддержке и прикрытию ударных группировок войск и ведению воздушной разведки. Несмотря на сложные метеорологические условия, в первый день операции было совершено до 2 тысяч самолетовылетов и врагу нанесен немалый ущерб.

Действуя в приграничной полосе, советские летчики в течение пяти дней вывели из строя несколько сот километров коммуникаций японских войск, сковали маневр резервами, изолировали районы сражения от подхода свежих сил. Японское командование не смогло

поэтому вовремя подтянуть резервы и занять тыловые оборонительные рубежи, а также вывести свои части из-под удара советских войск и организовать эвакуацию материальных ценностей.

Японская армия, ошеломленная внезапными мощными ударами, начала поспешный отход в глубь Маньчжурии, оказывая сопротивление лишь в укрепленных районах. Стремясь сохранить свои силы для обороны островов, японская авиация перебазировалась на аэродромы метрополии, и советские летчики стали безгранично господствовать в небе Маньчжурии. Это обстоятельство позволило резко сократить число вылетов истребителей на прикрытие наших наступающих войск, сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков и направить их на штурмовые действия и свободную охоту.

С началом наступления усиленно велась воздушная разведка. В среднем для ее выполнения ежедневно расходовалось до 30 процентов самолетовылетов всей авиации, что в 2—3 раза больше, нежели на советско-германском фронте. Разведчики передавали сведения из района наблюдения по радио, что давало возможность советскому командованию своевременно реагировать на изменения в составе группировок врага и передвижениях его войск. Разведка проводилась на широком фронте и на большую глубину. Так 12-я воздушная армия вела разведку на фронте более 1500 км и на глубину до 750 км от аэродромов базирования наших штурмовиков. С этой целью были созданы группы дневных (на самолетах Ту-2) и ночных (на Ил-4) разведчиков. В первые же дни они обнаружили в тылу наступающих войск Забайкальского фронта две японских пехотных дивизии. Это позволило своевременно их разоружить.

Много примеров находчивости и самоотверженности проявили воздушные разведчики, чтобы добыть нужные данные о противнике. Экипаж под командованием старшего лейтенанта Н. С. Маймуренко в первом же вылете удачно сфотографировал оборонительные укрепления японцев на фронте 150 км, что способствовало успеху наступления наших войск. Успешно действовал и экипаж капитана М. А. Куралеха, который отыскал и сфотографировал мощный узел сопротивления врага в сопках, отразив при этом атаки пары японских истребителей. Летчик-истребитель младший лейтенант А. С. Молаканов выполнял задание по разведке в районе Хайлара и определению пригодности оставленного врагом аэродрома. Под прикрытием группы истребителей он совершил посадку, установил связь с местным населением, осмотрел посадочную полосу, уточнил сведения о войсках противника в этом районе и произвел взлет.

В течение двух суток советские войска при поддержке авиации разгромили приграничные части японцев.

В районе Муданьцзян японцы сосредоточили значительные резервы для нанесения контрудара по 5-й армии. Наши воздушные разведчики обнаружили прибытие эшелонов и выгрузку войск с артиллерией и танками, большое скопление живой силы и техники. Для удара были направлены две группы по 27 бомбардировщиков Пе-2 34-й бомбардировочной дивизии. Несмотря на низкую облачность, дождь, экипажи, ведомые подполковником П. И. Плотниковым, пробились к цели и выполнили боевую задачу, оказав тем самым серьезную помощь войскам в захвате этого крупного объекта оперативного значения.

С целью деморализации тыла врага и нарушения управления войсками наши тяжелые бомбардировщики в течение ряда ночей продолжали наносить удары по промышленным, военным объектам и штабу Квантунской армии в Чанчуне.

Летчики выполняли задания инициативно и находчиво. Так, 14 августа два экипажа Ил-2 получили задачу найти и штурмовать отдельные группы врага, которые, оставшись в тылу наших войск, часто нападали на аэродром Дуннин, мешая личному составу вести работы по подготовке к приему наших самолетов. Не обнаружив врага, лейтенант С. Г. Гаранин произвел посадку и уточнил обстановку. Оказалось, что из домов, находившихся неподалеку, японцы ведут огонь по аэродрому. Летчик снова поднялся в воздух и уничтожил огневые точки противника, расположенные в указанных ему зданиях.

Командир 75 штурмового полка майор И. Н. Черных в паре с командиром звена лейтенантом О. Е. Юрченко при вылете на свободную «охоту» обнаружил бронепоезд и атаковал его. На третьем заходе самолет был подбит зенитным снарядом, и летчик произвел посадку на склоне сопки, покрытой кустарником. Юрченко приземлился рядом и предложил командиру свою кабину, а сам вместе с воздушным стрелком сел во вторую. Оба экипажа благополучно возвратились на базу.

Стремительно продвигались войска Забайкальского фронта. Наступавшая в первом эшелоне 6-я гвардейская танковая армия, обходя узлы сопротивления, на четвертый день при поддержке 12-й воздушной армии преодолела Большой Хинган и вышла на Центрально-Маньчжурскую равнину, пройдя с боями до 450 км.

Танкистов, в основном, поддерживали бомбардировщики в связи с тем, что базирование штурмовиков и истребителей из-за недостатка аэродромов отставало от стремительного наступления.

Бомбардировщики наносили удары по укрепленным районам, узлам сопротивления, подходившим резервам, отступающим войскам врага. Содействуя наступлению танкистов, летчики 12-й армии в течение 5 дней бомбардировочными ударами вызвали более 120 очагов пожаров, 23 взрыва большой силы, разрушили до 36 железнодорожных объектов, девять различных складов, вывели из строя 20 паровозов, уничтожили до 100 вагонов, 30 автомашин, сожгли два эшелона, одну цистерну, два ангара, уничтожили 7 самолетов, из них один — в воздушном бою.

Успешно действуя в сложных метеорологических условиях, летчики 10-й воздушной армии наносили удары по войскам на поле боя, узлам сопротивления, кораблям и плавсредствам Сунгарийской флотилии, железнодорожным станциям.

Шесть экипажей 973-го штурмового полка под командованием майора А. Г. Блинова, с пункта наведения были направлены на артиллерийскую батарею, мешавшую продвижению 74-й танковой бригады. Произведя несколько атак, летчики подавили батарею, после чего танкисты беспрепятственно прошли пункт Сяохэси и устремились через Хомоэр-Цзянский укрепрайон.

К середине августа войска продвинулись в глубь Маньчжурии до 500 км. Столь стремительное наступление вызвало трудности: тылы отстали от войск, коммуникации растянулись. Кроме того, после сильных дождей шоссейные и грунтовые дороги вышли из строя. Начались перебои в снабжении войск. И снова на помощь пришла авиация. Для подвоза горючего и боеприпасов только для танков в среднем ежедневно вылетало по 90—100 транспортных самолетов. Каждый из них брал на борт по 2,5 тонны груза. Условия полета были тяжелыми. Маршруты проходили через всю ширину (200—300 км) Большого Хингана. Мест на случай вынужденных посадок не было. Метеообстановка тоже оставалась неблагоприятной.

Транспортные самолеты нашли не только самое широкое применение в ходе операции, но в ряде случаев оказались единственным средством снабжения войск.

18 августа японская армия в основном прекратила сопротивление. Она лишь отступала. Началось проведение десантных операций с целью ускорить капитуляцию врага, воспрепятствовать уничтожению военного имущества, техники, складов, сооружений. С 19 по 22 августа тактические десанты в составе от 50 до 500 человек были высажены в городах Чанчунь, Мукден, Гирин, Харбин, Тунляо, Ляоюань, Порт-Артур, Дальний. Они захватили аэродромы, узлы связи, штабы, склады и быстро разоружили местные гарнизоны. На транспортировку десантов и грузов экипажи Ли-2 совершили более 5 тысяч самолетовылетов.

Захват важных административно-политических, военно-промышленных объектов и центров Маньчжурии передовыми отрядами войск и воздушными десантами окончательно дезорганизовал управление вражескими войсками. Японцы, убедившись в бесполезности дальнейшего сопротивления, 19 августа почти повсеместно стали сдаваться в плен.

Советские войска при поддержке авиации нанесли противнику большие потери и взяли в плен около 600 тысяч солдат и офицеров, 148 генералов и адмиралов, и в качестве трофеев — 925 самолетов, более 400 танков, до 2570 орудий и минометов, 300 тысяч винтовок, 742 военных склада с имуществом, горючим и боеприпасами.

В результате разгрома Квантунской армии Япония лишилась реальных сил и возможностей для продолжения войны. 2 сентября 1945 года японское правительство подписало акт о капитуля-

ОГНЕННЫЙ ЧЕЛОВЕК

В дни боев с японскими империалистами бессмертный подвиг совершил комсомолец младший лейтенант Михаил Янко. Молодой офицер, он только в 1944 году окончил военно-морское авиационное училище и получил назначение в 37-й полк военно-воздушных сил Тихоокеанского флота. Здесь, на Тихом океане, Михаил Янко проявил себя смелым, находчивым, искусным летчиком-штурмовиком.

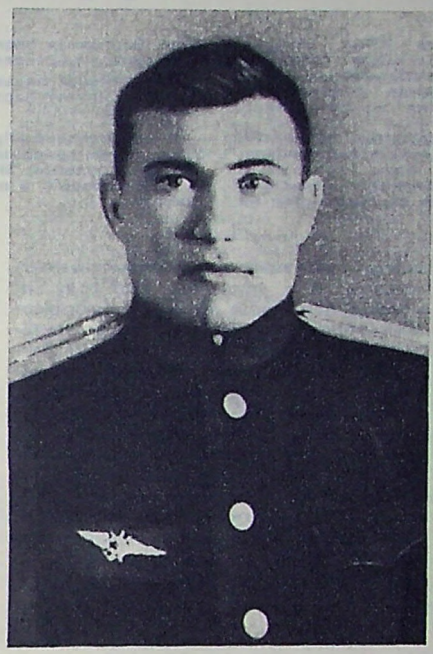
Летать было его страстью, первейшей потребностью. Любовь к летной технике, к искусству боевого полета Михаил Янко привил и своему другу — стрелку, комсомольцу Ивану Бабкину.

...Утро 9 августа 1945 года выдалось в районе границы пасмурным. Необычно холодные для этого времени порывы ветра гнали со стороны моря тяжелые темные тучи, скрывавшие вершины сопок. Но морская авиация действовала.

Получен боевой приказ. Янко направился в полет в составе шестерки штурмовиков. Удар наносили по огневым средствам японских захватчиков в порту Юки. Шестерка «Илов» уничтожила три батареи вражеской зенитной артиллерии. Товарищи горячо поздравляли экипажи с первым успехом. Они крепко жали руку и Михаилу Янко, бомбы которого причинили врагу немалый урон.

В тот же день, пополнив боезапас, наши штурмовики совершили повторный налет на порт Юки. Янко действовал смело, мастерски, точно. От его ударов загорелся и пошел на дно моря транспорт противника.

10 августа 1945 года. Первую половину дня Янко и Бабкин провели в нетерпеливом ожидании. Они хорошо подготовились к полету. Яркое августовское солнце стояло уже над головой, а приказа о вылете не поступало. Грозные боевые машины поднялись в воздух только после полудня. Родная



Герой Советского Союза М. Е. Янко.

земля осталась позади. Впереди, за горами, крупный корейский порт Расин, опорный пункт японских захватчиков.

Зенитная артиллерия врага встретила советские самолеты плотной огневой завесой. После штурмовки Расина самолет Михаила Янко не вернулся на аэродром. Вот что говорится в наградном листе отважного летчика: «Тов. Янко 10 августа в группе капитана Воронина выполнил задачу — уничтожение транспортов противника в порту Расин. Находился он замыкающим. На самолет Янко противник обрушил мощный огонь зенитной артиллерии. Самолет загорелся. Оказавшись перед фактом посадки на площадку или воду, тов. Янко направляет свой горящий самолет на здание жандармского управления и, предпочитая героическую смерть плену, рушит здание, под обломками которого гибнут захватчики»...

Товарищи видели, как в знойном небе над портом огненным метеором пронесся краснозвездный штурмовик и врезался в здание. Взрыв потряс воздух.

14 августа 1945 года моряки-десантники, заняв Расин, обнаружили остатки сгоревшего самолета, а неподалеку труп морского летчика. В левом кармане на груди обгоревшего флотского кителя, у самого сердца, боевые друзья обнаружили залитый кровью комсомольский билет. Имени и отчества разобрать не смогли, а фамилию прочитали — Янко. Нашли также портсигар. На нем выгравированы шесть букв «ВВС ТОФ», а под ними — парящий орел!

Символ этот еще раз подчеркивает характер героя. Смелым орлом летал он в небе, как орел бился с врагами, и погиб, встретив смерть лицом к лицу.

На могильный холмик в Расине моряки возложили лопасть от винта самолета Янко и украсили его полевыми цветами. Здесь, у свежей могилы отважных сыновей Родины, моряки поклялись жестоко отомстить самураям. Корейцы назвали славного советского сокола огненным человеком.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года Михаилу Егоровичу Янко посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В. НЕЛАЕВ

ции. Так закончилась длившаяся 6 лет вторая мировая война.

Вклад авиаторов в дело победы значителен. В период боев в Манчжурии они совершили десятки тысяч самолето-вылетов. На войска, технику и военные объекты японцев сброшено более двух тысяч тонн бомб, израсходованы миллионы снарядов и патронов. Транспортными самолетами было перевезено около 16500 солдат и офицеров, около 2780 тонн горючего, более 549 тонн боеприпасов, 1496 тонн различных грузов.

Вступление Советского Союза в войну на Дальнем Востоке и успешное ее завершение значительно облегчило дело освобождения угнетенных народов не только от японского ига, но и от старых «хозяев» — французских, английских, голландских, американских колонизаторов. Развязка наступила так быстро, что американцы и англичане не успели перебросить свои войска из Европы в Азию, чтобы занять там место японцев.

Разгром Квантунской армии обеспечил благоприятные условия для завершения освободительной войны китайского народа.

Когда исход борьбы против Японии был уже предрешен, империалисты США решили испытать на людях эффективность действия нового средства поражения — атомной бомбы. В результате взрыва двух бомб, сброшенных на города Хиросима и Нагасаки, было убито и искалечено около полумиллиона мирных жителей. Этот варварский акт не вызывался необходимостью и не сыграл существенной роли в разгроме японской армии. Да он и предпринимался с иными целями. Империалисты США, получив в свое распоряжение новое грозное оружие массового уничтожения, пытались запугать им другие государства и, прежде всего, — СССР.

Разгром отборной Квантунской армии — блестящая победа советских сухопутных войск, авиации и Военно-Морского Флота. Пехотинцы, танкисты, артиллеристы, авиаторы и моряки проявили высокое боевое мастерство, отвагу и героизм, беспредельную любовь к Родине. В ходе этой операции советское военное искусство поднялось на новую, более высокую ступень развития и показало свое превосходство.

В честь победы на Дальнем Востоке была учреждена медаль «За победу над Японией», которой награждены все участники боев.

Полковник А. ЦЫКИН.
кандидат исторических наук

Навстречу XXIV съезду КПСС

Самолеты над полями

Июльский Пленум Центрального Комитета КПСС обсудил доклад Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева «Очередные задачи партии в области сельского хозяйства» и определил главные направления дальнейшего подъема экономики деревни, создания обилия сельскохозяйственных продуктов.

Пленум наметил рубежи, которых в следующем пятилетии должны достичь земледельцы в растениеводстве и животноводстве, укреплении материально-технической базы колхозов и совхозов, комплексной механизации и химизации сельского хозяйства, мелиорации земель, капитальном строительстве на селе. Обширная программа работ по своим масштабам превосходит все, что делалось до сих пор.

Дальнейший подъем сельского хозяйства — всенародное дело. Так считает партия. Так воспринимают ее слово все советские люди.

Корреспондент «Крыльев Родины» встретился с начальником Управления по применению авиации в народном хозяйстве, членом коллегии Министерства гражданской авиации СССР В. А. Назаровым и попросил его ответить на несколько вопросов.

— Скажите, какую помощь Аэрофлот оказывает сельскому хозяйству?

— Летчики уже давно стали надежными помощниками земледельцев.

Готовя достойную встречу XXIV съезду КПСС, они умножают свои усилия. Подготовка к съезду развертывается в юбилейном году, в разгар борьбы за досрочное завершение пятилетки. Принимая повышенные обязательства в честь XXIV съезда КПСС, авиаторы, как и все советские люди, понимают, что, чем весомее будет их вклад в завершающееся пятилетие, тем прочнее будет заложен фундамент на будущее. В сельскохозяйственном производстве все шире и шире используется авиационная техника. Напомню, что еще на заре Советской власти по инициативе В. И. Ленина при Всероссийской Коллегии по управлению воздушным флотом Республики был создан Отдел по применению авиации в народном хозяйстве. Почти 50 лет назад в Москве, на Ходынском поле проводились первые опыты «авиационного опрыскивания» посевов. А в прошлом 1969 году самолеты Аэрофлота только ядохимикатами обработали 76,2 миллиона гектаров, что гораздо больше, чем во всех других странах мира, вместе взятых. Ныне широко внедрены в практику и многие другие виды применения крылатых машин в сельском хозяйстве.

Назову еще цифры, они красноречивее слов. В 1970 году объем воздушной прополки, подкормки посевов удобрениями и авиахимической борьбы с вредителями и болезнями полей и садов составит 81 миллион гектаров, — на 5 миллионов гектаров больше, чем в 1969-м.

— Виктор Аполлонович, чем можно измерить прямую народнохозяйственную полезность усилий гражданской авиации?

— В переводе на продукцию это многие тысячи тонн дополнительного зерна, фруктов, технических культур. Ведь авиационные методы обработки полей очень эффективны и естественно, обеспечивают прибавку урожая.

Мы расширяем не только объем, но и «ассортимент» авиационных работ. Проведенные эксперименты показали, что самолеты и вертолеты могут, например, успешно вести прополку посевов риса и картофеля, освобождать луга и пастбища от засоряющих их древесно-кустарниковых растений, уничтожать так называемых засорителей шерсти овец— сорняковые растения, которые прилипают к животным и портят шерсть.

Решения июльского Пленума ЦК КПСС выдвигают перед Аэрофлотом новые задачи. Нам предстоит разработать и осуществить ряд мероприятий, направленных на дальнейшую автоматизацию и механизацию сельскохозяйственного производства, более эффективное использование авиационной техники, повышение производительности труда и снижение себестоимости.

— Постановлением Пленума ЦК КПСС предусмотрено довести к концу новой пятилетки производство минеральных удобрений не менее чем до 90 миллионов тонн и химических средств защиты растений до 450 тысяч тонн. Рост производства удобрений, надо думать, прибавит забот и авиаторам?

— Да, несомненно. Увеличится «спрос» на самолеты и вертолеты. Уже сейчас на их долю приходится почти половина всех работ по химической защите растений от вредителей и болезней, две третьих — по уничтожению сорняков, а дефолиация (удаление листьев) хлопчатника ведется исключительно с помощью самолетов. В 1975 году, к концу новой пятилетки, мы планируем крылатыми машинами обработать 106 миллионов гектаров полей, виноградников, садов и лугов.

— Значительный рост авиационно-химических работ потребует, видимо, ввода в эксплуатацию новой авиационной техники?

— Разумеется. Успешно используются самолеты Ан-2. На смену вертолетам Ми-1 и Ка-15 пришли новые, более производительные Ми-2 и Ка-26. Растет сеть межколхозных аэродромов с твердым покрытием, где базируются не один, а группы экипажей. За два года, скажем, на Украине построены десятки таких аэродромов. Здесь экипажи, сменяя друг друга, имеют возможность использовать каждый благоприятный час для полетов. Есть и другие резервы повышения производительности труда, основанные на применении наиболее рациональных методов и средств защиты урожая. Это, прежде всего, малообъемное опрыскивание насаждений. Первые опыты по обработке площадей с малой дозировкой расхода жидкости на гектар дали хорошие результаты: в полтора — два раза выше производительность каждого полета.

— Каким образом в такой огромной стране, как наша, обеспечивается проведение авиационных работ в строгие агротехнические сроки?

— Прежде всего, путем широкого маневрирования самолетным парком. Переброска сотен машин из одной республики в другую, из одних областей внутри республики в другие. Целесообразность такого маневра очевидна, так как самолеты помогают сохранять урожай на больших площадях, высвобождая при этом огромное количество наземных машин (один Ан-2 заменяет 20 тракторных опрыскивателей).

— Большой коллектив сельскохозяйственной авиации, — сказал в заключение В. А. Назаров, — в содружестве с земледельцами и химиками порадует Родину новыми трудовыми успехами, достойно встретит XXIV съезд родной партии.

Грузия — один из основных производителей винограда и цитрусовых в нашей стране. Большую помощь колхозам и совхозам в борьбе с вредителями растений оказывает сельскохозяйственная авиация. Особенно эффективно в условиях горных районов действуют экипажи вертолетов.

На снимке: вертолеты звена летчика А. Александровича на площади заправки в совхозе «Кохора». За сезон летчики звена обработают с воздуха пять тысяч гектаров цитрусовых плантаций в совхозах «Мэиури» и «Кохора».

Фото И. Чохонелидзе (ТАСС)



НА ФИНАЛЬНЫХ СТАРТАХ РОССИИ

ПРАЗДНИК В ОМСКЕ

Заветам Ленина верны — под таким девизом стартовала в январе нынешнего года V Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта. Она явилась выдающимся событием в жизни многомиллионного патриотического Общества. Сотни тысяч юношей и девушек состязались в мастерстве, сноровке, смелости, своими успехами они демонстрировали верность славным трудовым и ратным традициям советского народа, ленинским заветам о защите социалистического Отечества.

Флаг финальных соревнований Спартакиады Российской Федерации, составной части Всесоюзной спартакиады, был поднят в одном из крупнейших городов Западной Сибири — Омске. И это не случайно. За успехи, достигнутые в социалистическом соревновании в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина, Омская областная организация ДОСААФ в числе пяти лучших оборонных коллективов страны награждена Ленинской юбилейной почетной грамотой Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Партийные и советские организации Омска, активисты ДОСААФ хорошо подготовились к встрече участников Спартакиады. В короткий срок здесь были введены в строй отличный мотодром, спортивная база для водномоторников, стометровый закрытый стрелковый тир, кордодром, где могут состязаться авто- и авиамоделисты.

Спортсмены выступали на тринадцати стартах по одиннадцати видам спорта, в том числе: самолетному, парашютному и авиамодельному.

Соревнованиям, по установившейся традиции, предшествовал парад спортсменов-финалистов и большой авиационно-спортивный праздник.

Девяносто спортсменов из Москвы, Новосибирска, Омска и других городов показали интересную и содержательную программу. Праздник открыли пять вертолетов-знаменосцев Ми-1. Винтокрылые машины пилотируют спортсмены из Новосибирска—мастер спорта Анатолий Афанасьев, перворазрядники Генрих Новожилов, Владимир Шеломако, Василий Алексеев и Мария Рыбина.

На флагманском вертолете — алый стяг с портретом Владимира Ильича Ленина — человека бесконечно дорогого всем народам планеты, ставшего символом нового мира. На стяге, который нес другой вертолет, начертано: «100 лет». V Спартакиада по военно-техническим видам спорта посвящена столетию со дня рождения В. И. Ленина.

На других машинах — государственный флаг Российской Советской Федеративной Социалистической Республики, флаги Военно-Воздушных Сил и Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту.

Под аплодисменты зрителей заканчивают пилотаж: на планере А-13 спортсмен второго Московского городского аэроклуба мастер спорта Александр Трусепич и на самолете Як-18ПМ — абсолютная чемпионка Советского Союза по самолетному спорту 1969 года Людмила Мочалина.

Мастерски демонстрируют индивидуальный и групповой пилотаж на реактивных машинах омские спортсмены. В их числе А. Виноградова, В. Жихарев, Е. Игнатьев, В. Секацкий, В. Рудницкий, Г. Черкасов и другие мастера самолетного спорта.

Колоритна праздничная программа у парашютистов. От самолета отделились четыре парашютиста. Это представители Центрального аэроклуба инженер-механик Владимир Кульбашный, студентки Наталья Лютова, Галина Лазарева и служащий Советской Армии Павел Маслов. Они несут колышущиеся в воздухе яркие полотнища флагов.

Зрители любовались прыжками двух парашютистов с отцепкой купола, четырех — с планированием и пяти спортсменов, образовавших в небе «звездочку». Эти номера выполнили московские спортсмены: чемпион страны инспектор ЦК ДОСААФ Виктор Лапицкий, инженер-экономист завода малолитражных автомобилей, неоднократный рекордсмен мира Николай Крутов, рекордсмены мира мастера спорта Владимир Богданов, Юрий Соболев, Людмила Михалевич и другие.

Праздник завершился парашютным десантом.

РАСЦВЕЛИ КУПОЛА ПАРАШЮТОВ

Восемнадцатое июля. Встречаемся в девять. Многие журналисты уже покинули пресс-центр: кто уехал в Большое Кулачье на «охоту на лис», кто на мотодром или на остров Карбышева, кордодром или в бассейн «Пингвин». Сегодня начинаются финальные поединки.

Мы сели в машину и направились к аэродрому, где расположились парашютисты и летчики. Омск — позади. Бежит навстречу асфальт, пролетают телеграфные столбы. А вокруг Сибирь — широкая, просторная. Раскинулась равнина до самого горизонта... Кое-где разбросаны островки березовых перелесков. Говорят — там грибов, хоть лопатой греби.

Поглядываем вперед — не видно ли куполов в небе. Погода самая что ни на есть парашютная: высоты «миллион» и листья замерли, повернувшись лицом к солнцу.

Действительно, вскоре увидели белый купол. Он медленно плыл в небе, а потом скрылся за верхушками деревьев.

На аэродроме каждый занят своим делом: одни укладывали парашюты, другие уже стояли на линии проверки, третьи — садились в самолеты...

Победители зон — 103 спортсмена пяти областей — Куйбышевской, Свердловской, Калужской, Псковской, Иркутской, Хабаровского и Краснодарского краев и Чувашии борются за право участвовать в финальных стартах V Всесоюзной спартакиады. Среди парашютистов — много новых лиц. Кто же они, эти парни и девушки? Знакомимся:

— Вера Жиляева. Я из Свердловска, инженер-экономист. Работаю в проектном институте Уралгипромеза. В свободное время занимаюсь в авиаспортклубе. Совершила тысячу прыжков. Рада, что в юбилейном году выполнила нормативы мастера спорта. Мой брат и его жена Ирина тоже парашютисты.

Виктор Жиляев — инженер, закончил Казанский авиационный институт. Начал прыгать с парашютом в 1963 году, еще будучи школьником. Занимался у мастера спорта Ирины Соловьевой, неоднократной чемпионки страны, рекордсменки мира. Виктор — кандидат в мастера спорта. На его счету 750 различных прыжков.

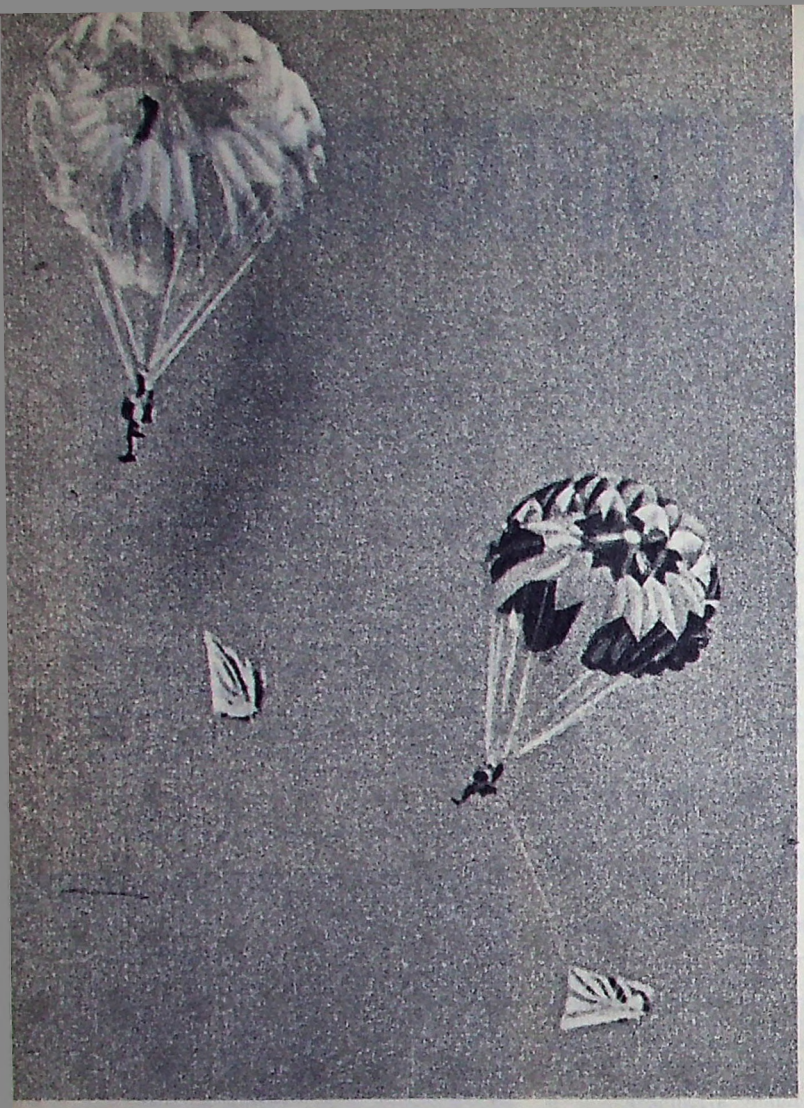
Жена Виктора, Ирина занимается парашютным спортом всего четыре года, но добилась немалого: она — кандидат в мастера спорта, на зональных соревнованиях заняла второе место по сумме двоеборья. Учится Ирина на V курсе Уральского политехнического института.

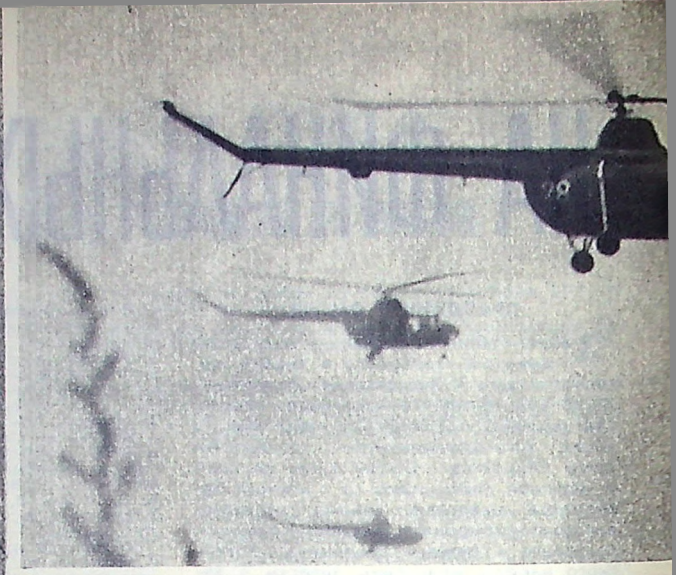
Комсомольцы Жиляевы не любят говорить о себе, зато охотно рассказывают о клубе, о своих товарищах:

— Лучше напишите о Елене Лузиной. В этом году она выполнила нормативы мастера спорта. Хороший товарищ, любит детей, и специальность у нее самая гуманная — педиатр.

На воздушном празднике в Омске.



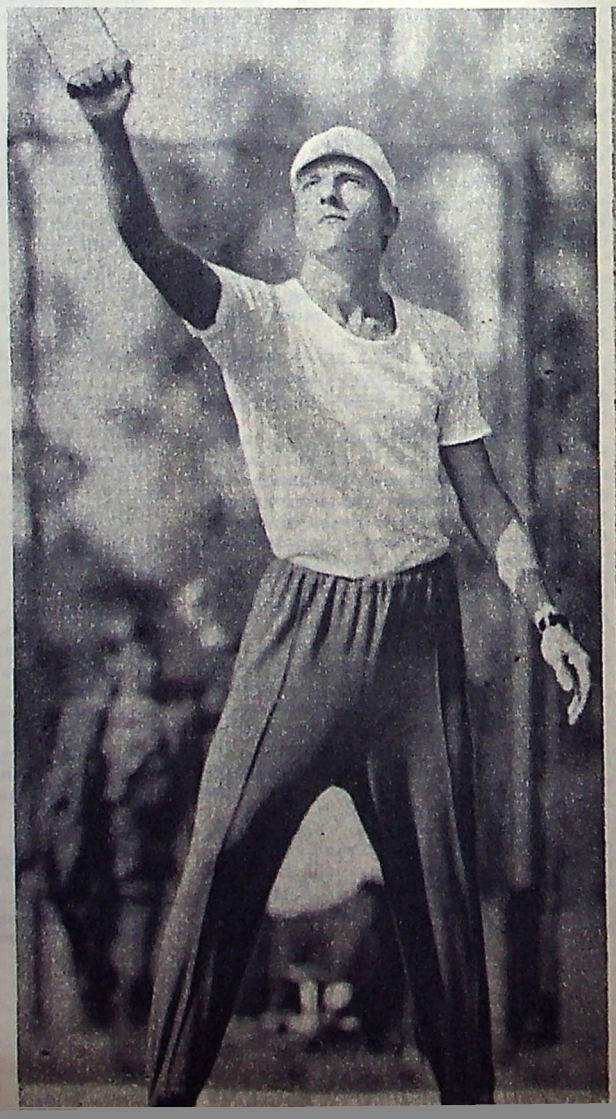




НА ФИНАЛЬНЫХ СТ

На снимках: вверху — на воздушном празднике в день открытия финальных соревнований V Всероссийской спартакиады по военно-техническим видам спорта. Внизу (слева направо): мастера спорта Г. Стулов и Н. Петряков — чемпионы Спартакиады по классу гоночных моделей; мастер спорта В. Мальченков — призер пилотажного





АРТАХ РОССИИ

старта; мастер спорта Е. Гладилов, занявший вто-
рое призовое место по парашютному двоеборью;
мастер спорта Г. Хапкин и мастер спорта СССР
международного класса М. Костина — абсолют-
ные чемпионы Спартакиады по парашютному
спорту.

Фото В. Рубана







— И про Надежду Мелихову... она наш тренер.

Мелихова — это Надя Ламберг. Помните? Ее фамилия часто встречалась на страницах нашего журнала, ведь она — и рекордсменка мира, и чемпионка страны, а теперь и общественный тренер. Опыт и знания, приобретенные на тренировках в составе сборной команды Советского Союза, на чемпионатах страны, ответственных международных встречах, Надежда передает молодым, чтобы подготовить достойную смену. И она счастлива, в небе нашла свое призвание и... любовь. Ее муж тоже парашютист. Итак, родилась еще одна парашютная семья!

Среди участников соревнований — люди разных профессий: старший инженер-конструктор Геннадий Черных из Хабаровска; инструктор-летчик-парашютист Нина Прокофьева из Новосибирска, переплетчица Воронежской кожгалантерейной фабрики Тамара Липатова, рабочий из Иркутска Владимир Макеев, слесарь-сборщик Георгий Хапкин...

Вот он идет с круга приземления:

— Поздравляем!

— Рано еще. А как Женя?

Скромничает, ведь знает, что первый! Женя — Евгений Гладилов, его товарищ по сборной команде страны, где вместе тренируются, а здесь — они соперники. В этом поединке победил Георгий, показав отличное время комплекса: первый прыжок — 7,8 сек., второй — 7,7, третий тоже 7,7 сек. — 848 очков. Сравним его результат с достижениями призеров на прошлом чемпионате мира (Австрия, 1968 г.). Там первое место занял Владимир Гурный, набрав 853 очка, на втором был Вячеслав Шарабанов — 836.

Среди женщин борьба за первое место шла в основном между инструктором-летчиком-парашютистом мастером спорта СССР международного класса Маей Костиной (Чувашская АССР) и аспиранткой Куйбышевского авиационного института мастером спорта Светланой Храбрых (Куйбышев). Отличное время показала Мая — 8,4 сек., 8,9 сек., 8,5 сек. — 822 очка, что на 19 очков лучше, чем результат победительницы на прошлом чемпионате мира. На втором месте Светлана Храбрых (811 очков) и на третьем — Светлана Родионова (796).

Результаты прыжков на точность приземления не очень высокие. Если по акробатике 20 человек выполнили или подтвердили нормативы мастера спорта, а 13 — кандидатов в мастера спорта, то в этом упражнении хвалиться нечем — только В. Карелин (Краснодар) и Н. Чистяков (Чебоксары) получили справки о выполнении мастерских нормативов, шестеро — кандидатов в мастера.

И не только погода помешала результатам. Видимо, не во всех клубах обращают достаточное внимание обучению спортсменов прыжкам на точность приземления, их умению правильно действовать в сложной обстановке. 37 приземлений вне зачетного круга! Это многовато для таких крупных соревнований. Особенно плохо оказалась подготовленной женская команда Псковской области.

Большую выдержку, хладнокровие, высокое мастерство в этом упражнении показали парашютисты городов Куйбышева и Свердловска, женская команда Иркутска, мужская — Калуги. В личном первенстве звания чемпионов удостоены Мая Костина (Чебоксары) и Владимир Кондрашов (Куйбышев).

В сумме двоеборья звания абсолютных чемпионов V Всероссийской спартакиады завоевали Мая Костина и Георгий Хапкин. Серебряными жетонами награждены Н. Мелихова (Свердловск) и Е. Гладилов, бронзовыми — С. Храбрых и В. Кондрашов (Куйбышев).

Групповые прыжки как бы подвели итог соревнований. В этом упражнении победила мужская команда Калужской области и женская — Свердловской области.

В общекомандном зачете снова, как и на предыдущей Спартакиаде, победили парашютисты Куйбышевской области. Они на 737,9 очка опередили ближайших соперников — свердловчан.

Победа куйбышевских спортсменов не случайна. Тренировки круглый год: и в мороз, и в жару, и в плохую погоду. Дисциплина, высокая моральная подготовка, огромный труд всего коллектива: спортсменов и работников клуба — все это вместе взятое принесло успех. Об опыте, творческой работе парашютного отряда, которому присвоено звание коллектива коммунистического труда, о его вожаке заслуженном тренере РСФСР мастере спорта Иване Сикорском мы не раз писали. И они заслуживают этого. Молодцы куйбышевцы!

Несколько слов о слабых сторонах в парашютном спорте. Нельзя, например, не обратить внимания на разнобой в парашютной технике. До сих пор не все сборные команды областей обеспечены парашютом УТ-2, который по тактико-техническим данным превосходит Т-4 сер. 4М. Получается, что спортсмены выступают в неравных условиях.

Один из серьезных недостатков — это то, что в клубах нет специальных тренеров (тренируют команды инструкторы или спортсмены). Мастерство с каждым годом растет, появляются новые методы тренировок, а вот где этим тренерам совершенствоваться самим? Нам представляется, что Федерация парашютного спорта СССР, отдел парашютной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ должны регулярно организовывать для них курсы повышения мастерства.

Вспоминается и такой способ обмена опытом. Во время соревнований в прошлом проводились лекции, выступления ведущих спортсменов страны. Спортсмен, познакомившись с прыжками лучших парашютистов, услышав рассказ об их опыте, посмотрев работу на специальных тренажерах, — привозил в свой клуб солидный багаж нового.

ПОЛЕТ ПО ПРИБОРАМ

Нынешнее юбилейное первенство Российской Федерации по самолетному спорту не было похожим на предыдущие. В его программе не стало привычного комплекса высшего пилотажа. Вместо него Федерация включила полет с судьей на борту (по треугольному маршруту) по приборам или, как его иначе называют летчики, полет «под колпаком», потому что фонарь кабины закрыт брезентовой шторкой.

Содержание упражнения таково: за 30 минут до вылета спортсмен получает метеорологический бюллетень с шаропилотными данными и производит расчет полета для обеспечения своевременного и точного выхода на поворотные пункты и на конечный пункт маршрута (КПМ).

Взлет, набор высоты, выход на исходный пункт маршрута (ИПМ), вход в круг после прибытия на КПМ, расчет и посадку выполняет судья — опытный летчик. Он все время находится в открытой кабине. Спортсмен открывает переднюю часть фонаря кабины лишь при взлете, посадке и на поворотных пунктах.

За одну минуту до выхода на ИПМ и опознав его, спортсмен закрывает шторку, берет управление на себя и выполняет полет по маршруту, ориентируясь только по показаниям приборов. По истечении расчетного времени, спортсмен докладывает судье о выходе на поворотный пункт, открывает шторку и уточняет свое место. Для этого он имеет право сделать один вираж. После уточнения места берет новый курс, снова закрывает кабину и продолжает полет.

Нетрудно понять, какое большое значение имеет подобное упражнение, если в обычном полете летчик окажется в сложных метеорологических условиях. Все девятнадцать спортсменов, выступавших на соревнованиях, с большой ответственностью отнеслись к упражнению.

Лучше остальных прошли по маршруту в закрытой кабине представитель команды Московской области мастер спорта Ю. Громов (1-е место), мастер спорта из Башкирской АССР Г. Поверенов (2-е место) и тамбовская спортсменка мастер спорта Г. Буеракова (3-е место).

Второе упражнение — полет по маршруту с опознаванием знаков на поворотных пунктах и выходом на КПМ по расчету времени — проще. Но иногда и в простом бывает сложное, особенно если спортсмен неточно рассчитает курс, не выдержит высоту и скорость. Часто камнем преткновения становится тут время. Достаточно спортсмену придти на КПМ всего на две минуты раньше или позже, как он получает «0» очков за все упражнение. Именно такая неприятность постигла кировских спортсменов Ю. Казина и Б. Максименко, ставропольца Е. Лукьяноза и члена уфимской команды Б. Бородкина.

Победителями по упражнению стали мастера спорта член команды Ставропольского края Н. Тарелкина (1-е место), спортсмен столичной области К. Акимкин (2-е место) и Н. Жарикова из Уфы (3-е место).

В отличие от прошлых лет на соревнованиях в Омске не было случаев потери ориентировки. Спортсмены поняли, наконец, всю важность таких элементов состязаний, как полеты по маршруту в открытой и закрытой кабинах.

Было время, когда наши спортсмены чрезмерно увлекались только воздушной акробатикой, иной раз забывали о том, что они помимо выполнения фигур высшего пилотажа должны в совершенстве знать правила самолетовождения, уметь безошибочно прокладывать маршрут, точно выдерживать заданный курс, в назначенный срок быть в намеченном месте.

Не менее важно для спортсмена грамотно произвести взлет и посадку. Эти элементы стали неотъемлемой частью соревнований всех рангов. В нынешнем году в отличие от прошлых первенств взлет и посадка судились не в комплексе с первым и вторым упражнениями, а раздельно.

В третьем упражнении каждый спортсмен выполнил два полета. И ни один из них не набрал максимального количества очков (580). Объясняется это тем, что нередко в клубах мало обращают внимания на взлет и посадку.

Даже чемпион по этому упражнению мастер спорта Б. Бородкин недобрал семьдесят очков. На девяносто очков меньше максимального у спортсмена Ю. Громова, занявшего второе место, и на 105 — у третьего призера мастера спорта В. Половинкова из Тамбова.

В зачете по многоборью расстановка между командами такова: на первом месте спортсмены Тамбова (Р. Веселов, В. Половинков, Г. Буеракова) — 5876 очков, на втором — Красноярска (А. Артемов, А. Гриценко, Г. Черкасова) — 5687 очков, на третье место вышли представители Московской области (Ю. Громов, К. Акимкин, Н. Ямщикова) — 5497 очков.

Абсолютной чемпионкой V Всероссийской спартакиады по военно-техническим

видам спорта среди пилотов стала спортсменка из Ессентукоз Н. Тарелкина — 2009 очков из 2180 возможных. На 22 очка меньше у второго призера Р. Веселова и на 27 у третьего — Н. Жариковой.

Итоги розыгрыша первенства среди спортсменов-летчиков надо признать обнадеживающими. Однако нельзя считать нормальным, что из 19 спортсменов, выступавших в Омске, — 11 работают инструкторами в клубах. Целиком из инструкторов укомплектована команда Тамбова.

Разумеется, мы не против того, чтобы на ответственных соревнованиях выступали летчики-профессионалы, но предпочтение, как нам кажется, следовало бы отдавать спортсменам, как это сделали руководители команд Башкирской АССР, Красноярского края и Московской области.

ЗАЧЕТ СДАН — ЭКЗАМЕН ВПЕРЕДИ

Около двухсот спортсменов-авиамоделистов собрались в Омске в эти дни. Тридцатипятилетний коммунист, мастер спорта международного класса Альберт Лапынин из Новосибирска и пятнадцатилетний комсомолец, перворазрядник Сережа Кондрашкин из Владивостока, кандидат в мастера спорта Валерий Пронота из Улан-Удэ и третьеразрядник Володя Зяблов из Рыбинска. Мастер спорта Анатолий Волков здесь, в Омске стал чемпионом Спартакиады по скоростным моделям. Славный титул, за которым стоит больший труд! И в этом же году Анатолий успешно окончил Новосибирский электротехнический институт.

Фрезеровщик Олег Вартман, модельщики Геннадий Стулов и Николай Петряков, инженеры Игорь Зильберг, Дмитрий Морозов, Станислав Щесневский, десятиклассник Володя Елизаров. И есть одна черта, которая их всех объединяет, — увлеченность, воля к победе.

Да, Спартакиада — это люди, спортивные биографии, судьбы. Рассказать обо всех просто невозможно. И если среди чемпионов Российской Федерации более 70 процентов новых имен по сравнению с IV Спартакиадой — значит, мастерство авиамоделистов растет. И это отрадно!

— До последнего дня зональных соревнований, — говорит М. Караганов, руководитель команды Горьковской области, — мы не были уверены в победе. Ивановские спортсмены буквально наступали нам на пятки. В Омске наши ребята выступили уверенно, удачно почти во всех классах. Хороший вклад в командный зачет сделали юноши. Миша Шубин — второй по резиномоторным моделям среди юношей, выполнил норму кандидата в мастера спорта. И на зональных соревнованиях он был призером. Саша Алексеев впервые участвовал в такой представительной встрече, и тоже неплохой результат — третье место по моделям планеров. Не отстают ребята и в учебе: Миша перешел в восьмой класс. Саша закончил нынче восьмилетнюю школу и поступает в авиационный техникум.

В командном зачете горьковчане — вторые. Пожалуй, могли бы стать и первыми. Не повезло кандидату в мастера спорта А. Быданову — у его модели-копии самолета Ил-14 не завелся мотор. На первом месте — спортсмены Московской области.

Что же характерно для спортивной борьбы на авиамодельных финалах V Всероссийской? Главная черта — это не отдельные высокие результаты, а возросшая плотность показателей в итоговых таблицах. Бороться за почетные титулы чемпионов и призеров Российской спартакиады приехали не новички, а мастера. Сказались большая, серьезная подготовка на местах, строгая проверка, испытание сил в городских, областных, зональных соревнованиях.

Всего несколько лет назад скоростники на всероссийских соревнованиях показали 160—180 км/час. На IV Спартакиаде, в 1967 году мастер спорта Альберт Лапынин (Новосибирская область) — чемпион трех спартакиад — добился скорости в 220 км/час. На этот раз его земляк мастер спорта Анатолий Волков сумел достичь скорости — 225 км/час. У ленинградца Анатолия Переверзева — 216,36 км/час. Он — второй. Лапынин, выступив ниже своих возможностей — 210,52 км/час, занял третье место. Такой же результат (210,52 км/час) и у мастера спорта Владимира Маланчука, тоже из Новосибирска (4-е место). Стоит заметить, что дружная новосибирская команда выступала стабильно, ровно почти во всех классах и заняла третье место. По возрасту участников — это самая молодая команда.

На гоночном и пилотажном стартах удачно летало абсолютное большинство моделей. Высокая техническая подготовка, отработанность пилотажного комплекса — черты, характерные не только для призеров, но и для всех участников соревнований. Достаточно сказать, что результат, показанный чемпионом предыдущей Спартакиады В. Мальченковым (Горьковская область), — 1736 очков, в сегодняшней таблице был бы только седьмым. Победу на пилотажном старте завоевал Владимир Еськин, мастер спорта из Иванова, недавний призер международных соревнований в Харькове. Его результат — 2174 очка. Норму мастера спорта выполнили все три призера-пилотажника, а кандидата в мастера — четвертый, пятый, шестой спортсмены.

У гонщиков чемпионами снова, уже в третий раз, стали Геннадий Стулов и Николай Петряков, мастера спорта из Горьковской области.

Как всегда, больше всего зрителей привлекли соревнования моделей «воздушного боя». По словам любителей и знатоков этого увлекательного вида спорта, не было ни одного боя, где бы соперники вели себя пассивно, каждая встреча отличалась активным, наступательным характером, проходила увлекательно. Наиболее напряженные, красивые бои, как и следовало ожидать, мы увидели в финале. Мастер спорта Анатолий Дубинецкий из Татарии, москвич Валерий Литвинов, кандидат в мастера спорта Александр Гальянов (Свердловская область) продемонстрировали отличный стиль «боя», вложив в борьбу за победу всю свою волю и умение.

Среди моделей-копий хочется отметить чехословацкий самолет «Зет» работы Ю. Татаренко. При стендовой оценке его модель получила 507 очков. Правда, пилотируя, Татаренко выступил менее удачно, — сказалось, видимо, то, что модель еще мало облетана. Результат — третье место. Отлично выполненную копию Ил-2 представил мастер спорта Юрий Крылов из Ярославля, он и стал чемпионом Спартакиады (969 очков).

Неплохие результаты и у мастеров свободного полета. Чемпионами Спартакиады стали: по моделям планеров — челябинский спортсмен В. Семенченко (1260 очков); по резиномоторным — мастер спорта международного класса И. Зильберг из Новосибирска (1260+ +240); по таймерным—свердловчанин кандидат в мастера спорта С. Коновалов (1250 очков). Хорошо выступали в этих классах юноши — перворазрядники Валерий Козицкий, Александр Алексеев, Сергей Шмагерев, спортсмены третьего разряда Сергей Шубин, Владимир Зяблов, Владимир Сорокин.

* * *

Отзвучала торжественная мелодия Гимна Советского Союза. Вручены награды победителям. Нелегким путем шли они к пьедесталу почета. Ведь только на старты Спартакиады в РСФСР вышло 6 миллионов спортсменов, общее же число участников различных соревнований превысило 9 миллионов. Из них около 50 тысяч выступили в областных спартакиадах. За почетные титулы чемпионов России боролись три тысячи сильнейших.



Н. Тарелкина — абсолютная чемпионка Спартакиады по самолетному спорту.
Фото В. Рубана

Но главную награду Спартакиады получил каждый ее участник, потому что Большой приз — это не медали, не почетные дипломы, а главное — возросшие умение, сила, ловкость.

Флаг V Всероссийской спущен. Спортсмены России готовы к новым спортивным встречам.

Б. ВАСИНА, Т. ЛЕОНТЬЕВА, Н. БАЛАКИН,
специальные корреспонденты «Крыльев Родины»

Омск



Абсолютный чемпион V Спартакиады и первенства РСФСР А. Петров.



Абсолютная чемпионка V Спартакиады и первенства РСФСР Н. Копытина.

ПОБЕДИЛИ РОСТОВСКИЕ



Перед стартом.

Читайте в следующем номере

ЮНЫЕ ВЕРНЫ ЛЕНИНСКИМ ЗАВЕТАМ
— к 50-летию речи В. И. Ленина на III съезде комсомола.

КОСМОС СЛУЖИТ ЛЮДЯМ
— достижения советской космонавтики за 13 лет космической эры.

МАСТЕРА ПИЛОТАЖА НАД ХАЛЛАВИНГТОНОМ
— о выдающейся победе советских спортсменов на чемпионате мира по высшему пилотажу.

ФИНАЛЬНЫЕ СТАРТЫ V ВСЕСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЫ ПО ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА.

СОРЕВНУЮТСЯ МОДЕЛИСТЫ-РАКЕТЧИКИ.

МОЛОДЫЕ ОБРЕТАЮТ КРЫЛЬЯ.
— репортаж из Тамбовского высшего военного авиационного училища летчиков имени М. М. Расковой.

РУКА ОБ РУКУ С КОМСОМОЛОМ
— о том, как проходит смотр оборонно-массовой работы в школах Ленинграда.

ХАИ-20 — САМОЛЕТ, СОЗДАННЫЙ СТУДЕНТАМИ.

СПОРТСМЕНЫ

ФИНАЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПЛАНЕРИСТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Финальные соревнования V Всероссийской спартакиады и личнокомандного первенства РСФСР по планерному спорту, посвященные 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, проходили в Орле с 1 по 14 июля. Целую неделю стояла жаркая безоблачная погода, восходящие потоки отсутствовали. И лишь 7 июля было выполнено первое упражнение.

Разыгрывался скоростной полет по 200-км треугольному маршруту. Метеорологические условия способствовали полетам. Кучевая облачность покрыла весь небосвод. Скорость восходящих потоков под облаками порой доходила до 4—5 м/сек. Из 29 участников соревнований всю дистанцию прошли 21.

Звание чемпионов Спартакиады и чемпионов РСФСР завоевали: среди женщин инструктор-летчик планерист Новочеркасского авиаспортклуба Надежда Копытина, а среди мужчин пилот гражданской авиации Лев Пархомцев, прошедший дистанцию в 205,5 км за 3 ч. 24 мин.

Лев Пархомцев — воспитанник Краснодарского аэроклуба. На планере начал летать в 1958 году. Планеризм помог ему стать летчиком. Теперь, летая на самолетах, он продолжает заниматься любимым спортом, систематически тренируется в парящих полетах на планере, участвует в различных соревнованиях.

Второе место у женщин заняла Валентина Желтова (Казань), третье — Людмила Ревунова (Орел). У мужчин на втором месте оказался Анатолий Слепичев (Ростовская обл.), на третьем — Владимир Суханцев (Пензенская обл.).

На следующий день выполнялся скоростной полет до намеченного пункта с возвращением на старт. Спортсменам предстояло пролететь сто километров до цели и вернуться обратно. Погода оказалась довольно сложной. Облака по маршруту встречались реже, сила восходящих потоков под ними не превышала 3 м/сек. Полностью дистанцию удалось преодолеть только пяти спортсменам. Остальные не долетели до финиша и совершили посадки на площадках по маршруту. Многим из них пришлось садиться недалеко от аэродрома. В этом трудном полете звания чемпионов получили орловская спортсменка лаборантка Людмила Ревунова и слесарь-ремонтник Новочеркасского электровозостроительного завода Алексей Петров. Вторые места заняли Надежда Копытина (Ростовская обл.) и Валерий Бородянец (Орел), третьи — Валентина Желтова (Казань) и Владимир Суханцев (Пензенская обл.).

На третий летный день по метеоданным ожидалась хорошая погода для парящих полетов. Предполагалось разыграть скоростной полет по трехсоткилометровому треугольному маршруту. Однако прогноз погоды не оправдался. Кучевые облака появились поздно и были слабого развития. Руководство соревнованиями и судейская коллегия приняли решение — уменьшить треугольник до ста километров. Казалось бы, дистанция небольшая, ее, при благоприятных условиях, легко проходят рядовые планеристы. Но... и этот маленький треугольник оказался непреодолимым.

После взлета спортсмены не спешили со стартом, выжидая улучшения погоды. Время было упущено, кучевые облака стали распадаться, восходящие потоки — затухать.

Видя, как погода меняется в худшую сторону, планеристы группами устремились на маршрут, но ни одному из них не удалось достичь финиша.

И все же два планера прошли треугольник и приземлились на аэродроме. Это были мастер спорта СССР международного класса Марина Африканова, выступавшая на соревнованиях вне конкурса, и инструктор Орловского центрального спортивного планерного клуба Александра Колачева, летавшая с тренировавшимися в Орле спортсменами-планеристами из Корейской Народно-Демократической Республики. Африканова и Колачева стартовали значительно раньше основной группы, максимально использовали парящие условия, и это позволило им пройти маршрут.

На следующий день кучевых облаков почти не было совсем. Планеристы рассчитывали на термические потоки. Они хотели преодолеть неподдающуюся «сотку», но проходивший холодный фронт закрыл район полетов облачной пеленой, восходящие потоки исчезли и дальше второго поворотного пункта пробиться никто не смог. Упражнение осталось неразыгранным.

В очередном упражнении наметили выполнить скоростной полет по 300-километровому треугольному маршруту. Начало полетов почти у всех спортсменов было хорошее. Обычно планеристы не спешат со стартом, особенно на коротких дистанциях. На этот раз, как только судейская коллегия по радио объявила об открытии стартовой линии, планеры, как стая журавлей, вытянулись в цепочку и отправились по заданному маршруту. Они временами обгоняли друг друга, потом вновь встречались под одним из облаков, набирали высоту и шли дальше.

По метеоданным ожидалось, что кучевые облака, а вместе с ними и восходящие потоки продержатся до 6 часов вечера. Но капризы погоды «спутали карты» у планеристов и в тот день. Свое существование облака прекратили на час раньше. Этого часа и не хватило, чтобы спортсмены долетели до финиша. Согласно положению о соревнованиях судейская коллегия засчитала результаты планеристов как за полет на дальность по ломаному маршруту с проходом двух поворотных пунктов.

Наибольшее расстояние — 261 км пролетел орловский планерист мастер спорта Анатолий Коваль, второе место занял мастер спорта из Казани Юрий Логвин (235 км), третье — перворазрядник Анатолий Слепичев из Новочеркасска (196 км).

Из женщин дальше всех прошла Надежда Копытина (219 км), за ней перворазрядница Инга Июдина из Хабаровска (217 км), третий результат показала мастер спорта из Казани Валентина Желтова (196 км).

По сумме многоборья абсолютной чемпионкой Спартакиады и Российской Федерации стала инструктор Новочеркасского авиаспортклуба Надежда Копытина, второе место заняла Валентина Желтова (Казань), третье — Людмила Ревунова (Орел).

Среди мужчин эти почетные звания завоевал Алексей Петров, второе место занял мастер спорта Владимир Суханцев (Пенза), третье — мастер спорта Анатолий Коваль (Орел).

В командном зачете первое место заняла команда Ростовской области (6259 очков), второе — команда Пензенской области (5797 очков) третье — команда Татарской АССР (5640 очков).

На прошедших соревнованиях планеристами выполнена программа-минимум. Вместо пяти упражнений разыграно три. Основная причина «низкой производительности» — неблагоприятная погода для парящих полетов.

Следует отметить, что в уровне подготовки команд имеется большой разрыв. Об этом свидетельствуют итоги соревнований. Наиболее слабо показала себя команда Свердловской области, занявшая последнее место. Если спортсмены Ростовской области набрали 6259 очков, то свердловские планеристы только 2928 очков. Разрыв в очках в комментариях не нуждается. Областным и краевым комитетам ДОСААФ следовало бы больше заботиться о подготовке своих представителей на ответственные встречи, изыскивать возможности для организации тренировочных сборов у себя дома и в районах, более благоприятных для парящих полетов.

Нельзя не бросить упрека в адрес областных и краевых комитетов ДОСААФ и в таком вопросе, как форма одежды команды. Планеристы приехали в самой разнообразной одежде, некоторые из них выглядели довольно неряшливо. Неужели нельзя было обеспечить всего трех человек спортивными костюмами?

Хочется сказать доброе слово в адрес команды Ростовской области. Чувствуется, что спортсмены серьезно готовились к финальным соревнованиям. Все они выступали ровно, без срывов, уверенно. Поэтому не случайно, что команда заняла первое место, а два ее спортсмена стали победителями Спартакиады и абсолютными чемпионами РСФСР.

А. ВИНОКУРОВ, Э. ГЛАДКОВ,
специальные корреспонденты журнала «Крылья Родины»

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ УЧАСТНИКОВ СОРЕВНОВАНИЙ ПО СУММЕ МНОГОБОРЬЯ

Мужчины — 1. А. Петров (Ростовская обл.) — 2204, 2. В. Суханцев (Пензенская обл.) — 2166, 3. А. Коваль (Орел) — 2096, 4. Л. Пархомцев (Краснодарский край) — 2054, 5. Ю. Крымов (Краснодарский край) — 2020, 6. Е. Шварц (Орловская обл.) — 2016, 7. Б. Чиков (Приморский край) — 2013, 8. А. Фафурин (Пензенская обл.) — 2005, 9. А. Слепичев (Ростовская обл.) — 1995, 10. В. Алехин (Хабаровский край) — 1943, 11. Ю. Логвин (Татарская АССР) — 1894, 12. И. Минеев (Татарская АССР) — 1844, 13. Г. Киреев (Тюменская обл.) — 1813, 14. Л. Маркелов (Пенза) — 1554, 15. В. Бородянец (Орловская обл.) — 1443, 16. Э. Иванов (Хабаровский край) — 1360, 17. В. Сидельников (Тюменская обл.) — 1250, 18. В. Лысенко (Свердловская обл.) — 1245, 19. Ю. Сычев (Приморский край) — 976, 20. И. Кузьменко (Свердловская обл.) — 606.

Женщины — 1. Н. Копытина (Ростовская обл.) — 2059, 2. В. Желтова (Татарская АССР) — 1901, 3. Л. Ревунова (Орловская обл.) — 1839, 4. И. Июдина (Хабаровский край) — 1794, 5. Н. Попова (Пензенская обл.) — 1624, 6. О. Карпушкина (Свердловская обл.) — 1130, 7. Р. Шарифулина (Тюменская обл.) — 981, 8. Г. Стрепнева (Краснодарский край) — 963, 9. В. Балуева (Приморский край) — 373.

В сложных условиях

СОРЕВНОВАНИЯ ПЛАНЕРИСТОВ УКРАИНЫ

Как на праздник слетелись в Днепропетровск планеристы на республиканский финал V Спартакиады по техническим видам спорта, который одновременно явился и 18-м первенством республики. Соревнования были посвящены 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина и потому носили особенно приподнятый характер.

В розыгрыше командного первенства приняли участие команды Киевской, Винницкой, Львовской, Ровенской и Днепропетровской областей. Кроме того полную команду выставил и общественный авиаспортклуб Киевского машиностроительного завода.

Среди 26 лучших парителей находились два мастера спорта международного класса, почетный мастер спорта, 12 мастеров спорта и 11 перворазрядников. Ожидалось, что будет острая спортивная борьба и высокие результаты. Но тут, к сожалению, в соревнования вмешалась погода, которая в этом году на Украине особенно капризна и неподходяща для планеристов.

Неудачи начались с первых же дней. Сначала сутки лил проливной дождь и превратил поля и площадки в месиво грязи. А когда выглянуло солнце, то надо было еще день ждать, когда все просохнет.

Наконец, 18 июня по данным синоптиков можно стартовать. Судейская коллегия назначает полет по 208-километровому треугольнику. Но прогноз погоды не оправдался. До финиша не долетел ни один планерист.

На второй день погода, словно усовестилась, но судейская коллегия, наученная предыдущей неудачей, на этот раз осторожничает и назначает для розыгрыша «спринтерскую» дистанцию — треугольник 104 км, хотя можно смело было бы назначить и 200 и даже 300 км.

Общепризнанный мастер спринта Леонид Ерышко из Днепропетровска и на этот раз оправдал свою репутацию. Он выиграл упражнение со временем 1 ч. 36 мин. На втором месте Альберт Дурнов, проигравший Ерышко всего лишь одну минуту. На третье место вышел способный молодой инструктор Днепропетровского авиаспортклуба Юрий Амочкин.

Следующим разыгрывался скоростной полет по 300-км треугольному маршруту. Погода опять испортилась. До второго поворотного пункта долетело всего три планера. Из них «Бланик» автора этих строк после семи часов борьбы устал, наверное, не меньше пилота, и поскольку в воздухе было совершенно спокойно, а высота 200 м, то ничего больше не оставалось, как зайти на посадку. Е. Руденский и Л. Ерышко, хорошо используя свой опыт полетов в паре, все же сумели прорваться на второй поворотный раньше и уже на исходе дня вдвоем пересекли финишную линию. Они соответственно и заняли первое и второе места.

Не очень удался повторный штурм 208-километрового треугольника. Дожди и грозовые распады превратили его снова в нелегкое испытание, а порой и просто в лотерею. Однако на этот раз финишировало 9 человек и первые три места соответственно заняли мастера спорта Валерий Сараев из Харькова, Леонид Ерышко и Юрий Амочкин.

В последний день соревнований снова была предпринята попытка разыграть 300-километровый треугольник. Но из-за дождя и гроз никому не удалось достичь даже первого поворотного пункта.

Итак, трудная борьба с непогодой окончена. Победили сильнейшие.

Первое место и переходящий кубок Республиканского комитета ДОСААФ с большим отрывом в очках завоевала команда Днепропетровского авиаспортклуба. На втором месте команда Киевского республиканского авиаспортклуба.

Третье место заняла команда общественного авиаспортклуба Киевского машиностроительного завода. Для них это большой успех!

В личном зачете звание победителя Спартакиады и абсолютного чемпиона Украины впервые завоевал днепропетровский планерист Леонид Ерышко. Серебряная медаль досталась мастеру спорта международного класса Евгению Руденскому. На третьем месте известный львовский спортсмен почетный мастер спорта Альберт Дурнов.

У женщин победу и звание чемпионки V спартакиады завоевала днепропетровский мастер спорта Екатерина Голенко.

В. ГОНЧАРЕНКО,
мастер спорта.

Фронт проходит через КБ

К 70-летию С. А. ЛАВОЧКИНА

Мир ли на земле, или стреляют пушки, но авиационный конструктор всегда на войне. Воюет ли он с конструктором страны вероятного противника или сражается с неизвестностью — фронт всегда идет через конструкторское бюро. Всю жизнь...

История многолетней битвы, в которой одержал победу Семен Алексеевич Лавочкин, началась задолго до того, как он получил диплом инженера. Больше того — демобилизованный красноармеец Лавочкин даже не успел стать студентом, когда 28 июня 1919 года страны Антанты подписали с побежденной Германией известный Версальский договор, одна из статей которого гласила: «В составе вооруженных сил Германии не должно быть военной и военно-морской авиации».

Но не все подписывают договоры, чтобы их выполнять. Уже через несколько лет (Лавочкин еще не окончил Московское высшее техническое училище) подпольный германский генеральный штаб начал возрождать строительство боевых самолетов. Около десяти лет, в глубочайшей тайне немецкие конструкторы создавали военные самолеты, а промышленность осваивала их серийное производство. С приходом Гитлера к власти маскировка была сброшена. Стоявших во главе самолетостроительных фирм Юнкерса и Фокке Гитлер отстранил от практической деятельности. Место конструктора истребителей Фокке занял преданный фашизму, более молодой Курт Танк — директор завода, главный конструктор и главный испытатель фирмы.

Еще круче, еще стремительнее рванулась вверх карьера другого человека — Вилли Мессершмитта. «Высокий, худой, с большой головой, острыми, злыми, но умными глазами, с крупными чертами лица. Ему было лет сорок пять. Это угрюмый, немногословный человек». Так характеризует любимца Геринга и Гитлера советский конструктор А. С. Яковлев, встречавшийся с ним незадолго до Великой Отечественной войны. Нравственный облик Мессершмитта — подстать его внешнему виду. Личный друг рейхсмаршала Германа Геринга вервиртшафтфюрер Мессершмитт — убежденный фашист, один из старейших членов национал-социалистической партии, партии громил и убийц.

Свои «боевые действия» Мессершмитт открыл в 1935 году. В тот год был запущен в серийное производство «Ме-109». В эти годы Лавочкин еще лишь заканчивал свои «авиационные университеты» под руководством одного из творцов первых советских истребителей Д. П. Григоровича. А поединок между советской и немецкой авиационной научно-технической мыслью уже начался. В небе республиканской Испании «мессершмитты» и «хейнкели» встретились с поликарповскими И-15 и И-16.

С немецкими машинами новейших марок, технически еще сыроватыми, но тактически весьма перспективными, советские машины дрались на равных, а подчас — с превосходством. В те годы о достижениях советской авиации знал весь мир. Нашей стране принадлежали рекорды дальности, высоты, грузоподъемности. Но в скорости — важном оружии истребителя, мировые рекорды принадлежали не нам. В ноябре 1937 года мировой рекорд скорости завоевал специальный вариант «Ме-109».

• • •

Завершаются тридцатые годы. Германия переведена на военные рельсы. Острее и острее становится международное положение. Гитлер все чаще пускает в ход свои войска, раздвигая границы «третьего рейха». Мировая война надвигается на человечество. Центральный Комитет нашей партии и Советское правительство принимают энергичные меры для укрепления обороны страны. Среди них — решение 1939 года «О реконструкции существующих и строительстве новых самолетных заводов». К концу 1941 года по сравнению с 1939 годом число авиационных заводов предполагалось удвоить.

К разработке новых боевых самолетов, в частности истребителей, привлечены старые и вновь организованные опытно-конструкторские бюро. В творческом соревновании первенство завоевали коллективы, возглавляемые Лавочкиным, Микояном, Яковлевым. Молодые руководители конструкторских коллективов получили право сражаться с Вилли Мессершмиттом и Куртом Танком.

Развитие авиации Коммунистическая партия и Советское правительство всегда считали важным государственным делом. С обострением международной обстановки степень его важности возросла еще больше. Поэтому Центральный Комитет партии принимает решение ускорить строительство новых авиазаводов, расширить действующие, передать авиапромышленности ряд предприятий из других отраслей народного хозяйства. Центральный Комитет обязал секретарей ЦК компартий республик, обкомов и горкомов взять всю эту работу под особый контроль. Специальная комиссия ЦК ВКП(б) регулярно рассматривала ход строительства важнейших предприятий. Члены Политбюро выезжали на места, контролировали работу, помогали быстрее претворить решение ЦК в жизнь.

За год до своего вероломного нападения на Советский Союз гитлеровцы продали нам образцы серийных самолетов. Фашисты были уверены: советские конструкторы не смогут, не успеют создать машины, равные по своим боевым качествам уже освоенным в серийном производстве немецким самолетам. Это был первый, пока, правда, лишь психологический удар.

Вместе с летчиками знакомились с немецкими самолетами и конструкторы. Уже тогда Лавочкин понял, что война надвинулась совсем близко. И хотя он был твердо убежден, что наши машины не хуже, закрывать глаза на правду не мог. Фашистские самолеты были более доведены, более отработаны. Надо было спешить с усовершенствованием своих истребителей, чтобы лишить гитлеровскую авиацию ее превосходства.

• • •

В плане «Барбаросса», плане войны против Советского Союза, гитлеровцы отводили воздушному флоту важней-



Дважды Герой Социалистического Труда Семен Алексеевич Лавочкин.

шую роль. Он вместе с танковыми войсками должен был обеспечить быстрый разгром Советской Армии. У западных границ нашей страны враг сосредоточил до 5 тысяч самолетов. Утром 22 июня тысячи гитлеровских самолетов вторглись в воздушное пространство нашей страны. Завязались ожесточенные бои.

Поначалу ЛаГГ-3 обладал пушкой и двумя пулеметами ШКАС. Военные попросили увеличить запас патронов. Затем заменить ШКАСы крупнокалиберными пулеметами. Снова увеличить запас патронов... Огневая мощь возросла, но возрос и вес самолета, перестало держать шасси. Усилили шасси — ЛаГГ-3 стал сложнее в пилотировании.

Мучительно переживая «детские болезни» истребителя, Лавочкин понял, что мелкие изменения в конструкции не дадут серьезных результатов. Нужно создавать новую машину. Теоретически решение было правильным. Практически — неосуществимым. В трудном 1941 о новом самолете просто не могло идти речи. Даже не очень большие конструктивные изменения в какой-то степени влекли за собой снижение массовости выпуска. А в первые месяцы войны, когда до зарезу нужен каждый самолет, этого допустить было нельзя. Где же выход?

В обстановке огромного напряжения, решая множество задач, которые ставили и фронтовики и технологи, Лавочкин работал над созданием нового самолета. Необходимость разрешения противоречивых требований — максимально улучшить боевые качества при минимальном изменении конструкции создавала немалые трудности. А помимо этого приходилось все время учитывать, что любое изменение конструкции влечет нарушение баланса сил, действующих на самолет. Изменяя по требованию фронтовиков фонарь кабины летчика, чтобы улучшить обзор, двигатель жидкостного охлаждения на более мощный воздушного охлаждения, обладавший гораздо большим «лбом», Лавочкин все время нарушал баланс этих сил и искал пути его восстановления.

Это было не просто трудно, а очень трудно. Подняли фонарь — выросло сопротивление. Заменили двигатель — возросла тяга, но одновременно увеличилось сопротивление. Закапотировали двигатель — тяга сохранилась, сопротивление несколько снизилось. Шел напряженный жестокий бой. Бой с неизвестностью ради того, чтобы дать советским летчикам больше возможностей для побед над фашистской авиацией. Бой советского конструктора-патриота с ярым фашистом конструктором Вилли Мессершмиттом. Про своего второго противника Курта Танка Лавочкин в ту пору еще почти ничего не знал.

«Я не вижу моего врага — немца-конструктора, который сидит над своими чертежами где-то в глубине Германии, в глубоком убежище. Но, не видя его, я воюю с ним... Я знаю, что бы там ни придумал немец, я обязан придумать еще лучше» — писал Лавочкин.

И он придумал: изменил лишь переднюю часть фюзеляжа, винто-моторную группу, внес технологически несложные улучшения, снизившие общее аэродинамическое сопротивление истребителя. Все остальное сохранилось от прежнего ЛаГГа. Создание такими малыми средствами нового самолета — факт в истории авиации неслыханный. Это был подвиг. Выпускать новые машины можно было без остановки конвейера.

Лавочкин торопился, но все же несколько опоздал. Время было трудное — 1942 год. Пал Крым. Гитлеровцы рвались к Волге. Истребители нужны были во все большем количестве. Постановлением Государственного Комитета Обороны ЛаГГ-3 был снят с конвейера.

Конструкторское бюро Лавочкина перевели в другой город, где завод был значительно слабее по свой мощности и оборудованию. Уехали почти все работники конструкторского бюро. Семен Алексеевич с несколькими помощниками и экспериментальным истребителем Ла-5 остался на старом месте. Конструктор был уверен, что сумеет заставить новый истребитель летать.

А летал Ла-5 поначалу плохо. Капризничал и двигатель — он перегревался. Вместе с представителем конструктора двигателя Семен Алексеевич нашел причины капризов, устранил их. После тщательной регулировки летчики-испытатели начали привозить из полетов добрые вести.

Несмотря на то, что весенняя распутица развезла аэродромы, государственные испытания были проведены с быстротой из ряда вон выходящей. Они обрадовали. Машина оправдала надежды. После доклада Лавочкина о новом самолете И. В. Сталину Ла-5 принят для массового производства.

Новый истребитель был нужен фронту как можно быстрее. В 1942 году модифицировал свой истребитель и Мессершмитт. Эта модификация далась конструктору с большим трудом. Чтобы увеличить скорость, маневренность и боеспособность, гитлеровцы вынуждены были снизить выпуск самолетов, но все же новый «мессершмитт» появился в небе Сталинграда уже в первый период исторической битвы. В то время там действовали истребители конструктора Яковлева, штурмовики Ильюшина, бомбардировщики Петлякова, небесные тихоходы Поликарпова, а самолетов конструктора Лавочкина еще не было. Наконец, прилетели первые Ла-5. Их пилотировали заводские летчики. Без отдыха пошли в бой, в бой, который и выиграли.

Лавочкин продолжал совершенствовать новый самолет. На советско-германском фронте появился «Фокке-Вульф-190».

Конечно эта машина проектировалась отнюдь не специально для борьбы с Ла-5. Скоростной, мощный «ФВ-190» — это плод трехлетней работы Курта Танка и его помощников. Фашистские пропагандисты объявили этот самолет лучшим истребителем мира. В готовящемся наступлении на Орловско-Курской дуге гитлеровцы отводили ему главную роль в борьбе против наших штумовиков Ил-2, наносящих фашистским танковым соединениям и пехоте тяжелейшие потери. На Ил-2 и нацелили свои первые удары «ФВ-190». Но к этому времени на фронте уже был улучшенный Ла-5 с форсированным мотором — Ла-5ФН. И на нем советские летчики успешно били немецкую новинку.

В том же 1943 году, вслед за Ла-5ФН на фронт пришли еще более мощные истребители конструкторского коллектива С. А. Лавочкина — Ла-7, вооруженные тремя пушками, а в 1944 — и Ла-9. Это был в то время один из лучших в мире истребителей с поршневым двигателем. Его максимальная скорость по сравнению с ЛаГГ-3 выросла почти на 100 километров в час. А затем пришел день великой Победы. В его приближении сыграли свою роль и самолеты, созданные конструкторским коллективом, возглавляемым С. А. Лавочкиным, построенные рабочими авиационных заводов, ведомые в бой нашими отважными летчиками.

Война кончилась. Но незримый фронт по-прежнему проходил через конструкторское бюро. Решалась задача, начатая в военные годы, но решалась на неизмеримо более высоком уровне. Реактивный двигатель должен был получить все права гражданства. Только он в сочетании с современной аэродинамикой мог обеспечить новые скорости и высоту.

Схватка с неизвестностью как всегда требовала напряжения и мужества, творческой смелости, быстроты создания новых машин и мудрой осторожности.

После первых испытаний, острых и опасных, многое прояснилось. Коллектив опытно-конструкторского бюро С. А. Лавочкина начал проектировать свой первый реактивный самолет. Вместе с коллективами, которые возглавляли С. В. Ильюшин, А. И. Микоян, П. О. Сухой, А. Н. Туполев, А. С. Яковлев, он вел серьезные напряженные работы по созданию реактивной авиации.

В той комнате, где работала группа общих видов, стоял длинный узкий стол. На нем раскатывался рулон с компоновочной схемой самолета. Семен Алексеевич взбирался на один из высоких, как в баре, табуретов, и начинался разговор, в котором все были равны, не взирая на должности и звания. Случайный свидетель таких дискуссий был бы немало удивлен. «Разделав под орех» оппонентов, Лавочкин меньше всего выглядел победителем. Напротив. И после этого он, обводя глазами собеседников, просил:

— Давайте, спорьте дальше. Я еще не уверен, что идея правильна...

Он знал: идеи, проверенные за длинным столом, никогда не превращались потом в мыльные пузыри.

В конструкторском бюро любили и умели спорить по техническим проблемам, но такой остроты, с которой происходило обсуждение последнего самого рискованного варианта самолета, не помнили даже старожилы. Речь шла о стреловидных крыльях.

— Быть может это был один из немногих периодов, когда мы видели Семена Алексеевича таким взволнованным, — вспоминали его сотрудники. — Он нервничал. Нервничал здорово. Вопрос надо было решать, а решение выглядело чертовски рискованным.

«В области больших скоростей, — рассказывал мне работавший тогда над этой проблемой в ЦАГИ академик В. В. Струминский, — стреловидные крылья позволяли продвинуться гораздо дальше, чем обычные. Но они очень осложняли взлет и посадку. Да не только взлет и посадку. Стал невозможен полет на больших углах атаки. А большие углы атаки — это маневр. Нужно ли говорить, что без маневра не может существовать боевой истребитель?»

Сложные проблемы аэродинамики теснейшим образом переплетались с не менее сложными проблемами прочности. Наращиваясь по законам цепной реакции, град трудных задач обрушивался на конструкторов. Вот почему за длинным столом с высокими табуретками, где обсуждались результаты поисков, гул стоял как на пчельнике.

Стреловидное крыло сдавало экзамен ярким солнечным днем. Небольшая группа людей стояла на крыше ангара. Говорили о разном. Но один вопрос обходили все: пройдет ли полет благополучно? Как будто бы все рассчитано, все взвешено, но где гарантия, что в полете дела пойдут «чуть-чуть» не так, как по расчету, и это «чуть-чуть» не окажется для летчика смертельным...

Вот почему так стремительно все бросились к самолету, когда летчик И. Е. Федоров посадил машину. Все оказалось в порядке.

Так и вошло стреловидное крыло в практику советской авиации. Вызвавший такую горячую дискуссию за длинным столом самолет Ла-160 открыл стреловидные крылья для всей советской авиации.

* * *

То, что рассказано в этом очерке, отнюдь не портрет, а лишь беглый набросок, за пределами которого осталось много славных дел коммуниста-конструктора С. А. Лавочкина. Фронт всю жизнь проходил через конструкторские бюро, в которых он работал почти сорок лет. И на этом фронте он не раз одерживал замечательные победы. В их числе знаменательный полет в конце 1948 года, когда на самолете Ла-176 капитан Олег Соколовский в полете со снижением впервые в нашей стране перешел через звуковой барьер.

Много поучительного в биографии конструктора. Главным для него был труд на благо Родины, труд, без которого он просто не мыслил свою жизнь.

Михаил АРЛАЗОРОВ.

МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

НАД СИНИМИ СОПКАМИ



А. Ерыванов.
Фото А. Аверкина

Вроде и недавно все было. Знойное полуденное небо, на нем — редкие молочные барашки. А они с Юркой Тимаковым стоят на краю летного поля Ростовского аэроклуба и, приладив к влажному лбу ладонь козырьком, следят, как кувыркается там маленький, будто игрушечный самолет.

— Толя, давай поклянемся, окончим школу — и айда учиться на летчиков!

Не повезло Юрке: в авиацию не попал, здоровье подкачало. Анатолий же, окончив одиннадцать классов, и летал — на «Яках», и работал — машинистом компрессоров. Как управлялся в ту горячую пору, и самому теперь удивительно. Пять раз в неделю — в аэроклубе. Бывало, отсидит полдня на занятиях, а потом сломя голову — на подшипниковый, к третьей смене мчится. Однако все не в тягость было: захлестнула парня романтика неба. Инструктор Анатолия, бывший военный летчик первого класса Василий Петрович Бугаев частенько об армейской авиации ребятам рассказывал, да так красочно, что многие на всю жизнь избрали дорогу летчика-истребителя. Мечтал о военном училище и Ерыванов.

Там же, в аэроклубе, освоил он и вертолет. Не вдруг далась эта необычная, верткая машина: и навыки тут нужны совсем иные, чем на Як-18, и непривычно — в сторону глянешь, а крыла-то и нет!

...Сверху, с высоты полета, земля, слегка припорошенная снегом, кажется выбеленной «на один раз» известью. А в голубом небе, над грядою четко обрисованных сопок, сверкает ослепительно-белое влажное солнце. И картина эта вдруг напомнила лейтенанту Ерыванову тот февральский денек, когда вместе с товарищами высадился он на небольшой железнодорожной станции, где пассажирские стоят всего лишь одну минуту. Паровоз дал гудок, состав, громыхнув на стыке, скрылся за поворотом, а лейтенанты, будто завороженные, все не могли оторвать свои взгляды от сиреневых далей, где в ядреном, прозрачном, струящемся воздухе вставали над горизонтом синие сопки.

— Товарищи, вы не в Ленинский полк? — звонкий голос младшего лейтенанта вывел офицеров из оцепенения. Невысокий, коренастый, с приветливым открытым лицом, провожая летчиков к штабу, он неумолчно рассказывал им о полку. Они слушали жадно. Еще находясь в училище, много читали о прославленной авиачасти, поэтому откровенно робели, получив назначение в Краснознаменный имени Ленина полк: казалось, удостоиться чести служить под таким знаменем может лишь тот, кто обладает недюжинными данными, особыми достоинствами. Однако в одном из классов новичков окружили летчики, штурманы, техники, такие же молодые, как и они сами. Это приятно удивило. Оказалось, что эскадрилья, в которой предстояло служить, состояла в основном из офицеров, недавно окончивших училища. Ее так и называли в полку — молодежной.

— А когда будем летать? — спросил Ерыванов и засмущался, приглаживая ежик темно-русых волос.

Майор улыбнулся, ответил не сразу: может, мелькнули в памяти беспокойные, нетерпеливые лейтенантские годы. Потом худощавое, смуглое от ветра лицо его озаботилось.

— Вот что, хлопчики, прежде надо устроить быт, затем изучить район полетов, ну и, обычное дело, зачеты сдать...

Ерыванов листал конспекты, инструкцию, томики наставлений и поглядывал частенько в окно, провожая завистливым взглядом проплывающие над сопками вертолеты. Странно, как все получается. Когда держал в руке диплом с отличием, думал, что хватит на его, Ерыванова век, тех знаний, что в училище получил, и что впереди, в строевом полку — полеты, полеты, полеты. Ан нет, опять корпит над конспектами.

..Вертолет проходит над покрытой сверкающим снегом речушкой. Лейтенант Ерыванов провожает ее задумчивым взглядом.

И даже потом, после того, как он сдал все зачеты и поднялся в воздух в составе экипажа командира полка, где исполнял в тот день обязанности штурмана, а контролировал его старший штурман части подполковник Курпас, ему снова пришлось засесть за учебники. Обстоятельно разобрав полет, подполковник тогда сказал, что если он, Ерыванов, не зазнается, будет постоянно работать над собой, дело пойдет, штурман из него получится, потому что есть у него теоретический багаж и хватка.

Летая потом в экипаже молодого командира вертолета лейтенанта Гайзера, Ерыванов научился «читать» рельеф, безориентирную местность и рассчитывать над ней верный курс. Не терялся штурман и ночью, и в сложных метеорологических условиях. Бывало, в аэроклубе и училище курсанты ориентировались главным образом по населенным пунктам, по железным дорогам. Теперь же и пахота, под легким налетом снега обретающая пепельный цвет, и сквозящая желтизной стерня, и низовые заболоченные места, и русла речушек, которые зимой выглядят белыми блюдцами и извилистыми лентами — верные вешки на его пути.

...Звено вертолетов, заливая все окрест гулом моторов, перевалило последнюю гряду таежных сопок, тонувшую в густой сизой дымке. Ерыванов, пошарив глазами, сразу же ухватился взглядом за кустарник, верблюжьим одеялом раскинувшийся на белой равнине.

— Командир, по курсу идем точно! Пора снижаться на предельно малую высоту...

Где-то впереди, за светлой ниткой шоссе пролегает «линия фронта». Ерыванов оборачивается назад, к стоящему на лесенке бортового техника младшему лейтенанту Цилюрнику. От его широкого, округлого лица веет спокойствием и решительностью. Говорит:

— Определите ветер и путевую!

Цилюрник прибыл в полк из училища полугодом позже Ерыванова. И теперь штурман звена — Анатолий недавно назначен на эту должность — передает подчиненному свои знания и опыт. Вот он что-то показывает Цилюрнику на карте, и в следующий момент командир экипажа слышит уверенный, ровный голос штурмана:

— Товарищ капитан, прибавьте скорость...

Сабельным блеском сверкают внизу рельсы железной дороги. Скоро мишени, по которым надо открыть огонь с вертолетов секунда в секунду!

...А вечером, на улице городка, катая в коляске первенца Женьку, Анатолий улыбался — и сыну, и оттого, что радостно было у него на душе: ведь он сегодня и по маршруту провел звено без замечаний, и полеты с левого сиденья по программе командиров экипажей выполнил с отличным качеством, как и подобает комсомольскому вожаку эскадрильи.

В. МАЛОЛЕТНЕВ

НОЧИ ВОЙНЫ

Первой военной зимой, когда Ленинград переживал невыносимо трудные дни, старший лейтенант Котелков был в числе тех, кто прокладывал к осажденному городу на Неве воздушную «дорогу жизни».

До предела нагруженные ТБ-3 тяжело отрывались от взлетной полосы завьюженного, пронизанного колючими ветрами аэродрома в Череповце. Чтобы оставаться неуязвимыми для вражеских истребителей и зениток, бомбардировщики ходили на предельно малой высоте, что в то время было новым и необычным. Опасный путь лежал вдоль железной дороги к Тихвину, потом над Ладогой с выходом на Карельский перешеек и завершался на Ленинградском аэродроме.

Не раз приводил сюда свою машину корабля Александр Николаевич Котелков. Самолет разгружали нередко под артиллерийским огнем гитлеровцев, быстро переправляя в защищенные места мешки и ящики с продовольствием, доставленные героическим защитникам города Ленина. А потом на борт корабля принимали пассажиров.

Александр Николаевич словно наяву и теперь видит полные признательности глаза женщин и детей. Матери с малышами на руках, осиротевшие в дни блокады ребята, ступая на «большую» землю, сердечно благодарили авиаторов. Один только его экипаж спас от голода и холода около 250 человек. 250 драгоценных жизней советских людей! Такое не забывается никогда.

Дороги войны приводили туда, где тяжелые воздушные корабли могли быть наиболее полезными.

Вот так из Подмосковья весной сорок второго Александр Николаевич и его боевые товарищи многократно летали в расположение войск генерала Белова, совершавших рейд по тылам противника. К ним по воздуху непрерывно поступало все необходимое: боеприпасы, снаряжение, горючее, продукты.

Гитлеровцы засекли эти полеты и, пытаясь сорвать снабжение советских частей, действовавших у них в тылу, хищно высматривали в небе добычу. В одну из светлых лунных ночей, когда редкие облачка лишь на немногие минуты могли маскировать самолеты, — машина Котелкова попала под сильный зенитный огонь.

С подбитыми двигателями ТБ тянул еще некоторое время. Зона обстрела осталась позади. Экипаж предполагал, что самолет находится над территорией, занятой советскими частями. Но полной уверенности в этом не было.

Шли на снижение с тревожным чувством неизвестности. Весь свой опыт мобилизовал летчик, чтобы посадить на поле, покрытое кочками, вконец израненную машину. При соприкосновении с землей у плохо управляемого самолета снесло шасси.

Светало. Кругом — ни души. Экипаж направился к ближайшей деревеньке. На самой ее окраине авиаторы подошли к одиноко стоявшей избе. Осторожно постучали. Дверь открыл пожилой колхозник. По его словам их деревня и соседние селения пока не заняты немцами, но окружены. Во что бы то ни стало надо было вырваться из вражеского кольца.

После короткой передышки по одному, по два переправлялись через линию фронта. Борттехник Литвинов и стрелок-радист Верхошапка не вернулись на свой аэродром. Болью в сердце отозвалась утрата боевых товарищей, вместе с которыми были совершены десятки рейдов во вражеские тылы.

Сполна оплачивая счет мести, бомбардировщик покрывал сотни километров на запад и север, вместе с другими самолетами полка наносил огневые удары по крупным городам, железнодорожным узлам и коммуникациям противника. Экипаж участвовал в атаках с неба на немецко-фашистские войска на Дону, сбрасывал бомбы на головы гитлеровских оккупантов в дни прорыва Ленинградской блокады и в пору разгрома их окруженной группировки под Сталинградом. Летали авиаторы к белорусским партизанам, доставляли горючее танкистам, высаживали десантников.

Так проходили боевые ночи во все годы войны. В активе Александра Котелкова — 255 вылетов, полных риска, огромного напряжения. Приходилось трудно, но самообладание, выдержка никогда не покидали Котелкова — командира корабля, отряда, эскадрильи. Сильный своей коммунистической убежденностью, с юных лет получивший трудовую закалку, потомственный рабочий, коренной москвич, Александр Котелков прошел настоящую школу партийного воспитания.

Подростком поступил Саша в школу ФЗУ фабрики «Красная Роза», продолжив семейную традицию. Ткачиха Анастасия Григорьевна — мать будущего летчика проработала на этой фабрике четыре десятилетия, а отец — Николай Иванович стал ткачом еще на дореволюционном предприятии, принадлежавшем московскому фабриканту.

Приняли Александра в комсомол. Уже на новой работе овладел второй специальностью. Труд фрезеровщика юноша сочетал с занятиями на вечернем рабочем факультете и видел свое место в жизни у станка.

То были годы создания могучей советской авиации. Наша партия направляла в Военно-Воздушные Силы лучших представителей молодежи. В числе других партийную путевку в пятый океан вручили и молодому коммунисту Котелкову. Так передовой производственник стал курсантом Качинского летного училища и учился военному делу настоящим образом.

Для старшины, а затем лейтенанта Котелкова предвоенные годы были радостными и беспокойными, полными захватывающих впечатлений. Не раз со своим полком бомбардировщиков он перелетал из конца в конец неоглядной нашей страны и глубоко, всем сердцем ощутил ее величие, красоту.

Войну Александр Николаевич встретил в пору своего возмужания, зрелости. Во многом этим (и, конечно, боевым счастьем) объясняется то, что вражеские снаряды и пули не коснулись его, что не пришлось спасаться с парашютом, а самолеты, на которых он покрыл многие тысячи километров, ускользали из-под обстрела противника и всего лишь один раз ураганный зенитный огонь заставил пойти на вынужденную.

Уверенный в себе и в своих подчиненных, командир на любое задание вел машину твердой рукой. Каждый полет, основанный на точном расчете, проходил размеренно, в спокойной обстановке. О громадном риске, постоянных опасностях авиаторы как бы забывали. Они непрерывно учились, осваивали все более совершенную технику.

...Предпоследний год войны. Боевой экипаж на новом бомбардировщике, как обычно, уходит в ночь. Маршрут, проложенный на карте, направлен в район Бреста к важному узлу сопротивления отступающего врага. Здесь скопление фашистского транспорта, средоточие войск и боевой техники. Майор Котелков умело управляет кораблем. На пути — мощная гряда облаков. Высота растет. Вне видимости земли Александр Николаевич, словно знакомую книгу, читает приборную доску, отливающую фосфорическим светом. Экипаж подготовлен для полетов в любую погоду.

Но вот непроницаемый слой облачности пробит. Начинают появляться «окна». Сквозь них проглядывают отблески пожаров. Уходя, гитлеровцы в бешеной злобе оставляют пепелища, сеют смерть.

Линия фронта остается позади. Заградительный огонь все усиливается. Яркие тюльпаны разрывов справа, слева, впереди, желтыми отсветами мелькают в облаках, звездами загораются выше облачности.

Напряженно работает командир, он старается уклониться от огня зенитных батарей. В такие моменты мобилизуется вся смекалка. Петляя, самолет меняет направление и высоту, но строго выдерживает курс.

Штурман капитан Михаил Стоколов докладывает, что цель близка. Члены экипажа особенно внимательны и сосредоточены. От четких действий всех и каждого из них зависит боевой успех.

Снова все погрузилось во мрак. Противник пытается обмануть, надеясь, что в темноте советские летчики проскочат цели. Но не тут-то было. Штурманский расчет точен, и разрушительный груз попадает по назначению.

По ярким вспышкам, подобно молниям, врывающимся в пилотскую кабину, авиаторы знают, что сработали они крепко. Потом следуют новые удары по цели, пока бомбодержатели не освобождаются полностью.

Корабль разворачивается и ложится на обратный курс. К цели идут и другие машины. Александр Котелков своей карающей рукой с неба еще на одном этапе помогает нашим частям расчистить дорогу на Запад.

Очереди трассирующих пуль цветными многоточиями прорезают непроглядную черноту. Это атакуют посланные вдогонку фашистские истребители. Им отвечают огнем стрелки наших самолетов. Где-то сбоку, несколько выше появляются быстро бегущие по небу языки пламени. А вскоре в противоположной стороне возникает стремительно движущееся огненное видение, но свет его постепенно затухает (как выяснилось потом, на одном из наших самолетов возник пожар, однако, пламя удалось сбить).

Зорькой возвращались на свою базу майор Котелков и его летчики. С чувством удовлетворения, усталые и радостные, шли они на недолгий отдых, а тем временем воздушная разведка доставила фотодокументы района, «обработанного» бомбами. И на разборе полетов с полным основанием говорилось, что намеченные объекты поражены.

Чередой встают напряженные фронтовые ночи. Менялась обстановка, менялись задания. Выполняя свой интернациональный долг, наши Вооруженные Силы помогали освобождению братских народов от фашистского ярма.

Это было последней военной осенью. Наша армия вместе с частями Чехословацкого корпуса, сформированного в Советском Союзе, преодолев Карпатский хребет, неудержимо двигалась вперед. Одновременно в тылу у гитлеровцев партизаны захватили несколько плацдармов. Чтобы их удержать и расширить, на островках освобожденной земли высаживались десанты чехословацких воинов.

В переброске такого десанта участвовали экипажи майора Котелкова, в то время уже заместителя командира полка. Как только сгущались сумерки, поднимаясь в воздух один за другим, самолеты отправлялись в нелегкий и опасный полет. Нередко шли в облаках. Надо было обладать немалым умением, чтобы вести по приборам машину ночью, над горами.

И без того трудная посадка на аэродром Три Дуба, расположенный в Высоких Татрах, еще более усложнялась маскировкой. Когда летчики достигали заданного района, то обычно некоторое время кружились здесь, ожидая с земли световых сигналов. С приближением самолетов на аэродроме периодически зажигалось посадочное Т. Осуществлял это стартовый наряд, специально посланный из авиационного соединения для работы во вражеском тылу.

Александр Николаевич совершил не менее 15 рейсов к высокогорной летной площадке, доставив в родные места около трехсот чехословацких воинов, а также боеприпасы и продовольствие. С большим подъемом выполняли авиаторы эту благородную работу. Они гордились тем, что участвовали в великой освободительной миссии нашей армии.

Еще 12 лет летал в мирном небе бывалый авиатор и только по нездоровью ушел из военной авиации. Пока позволяли ему силы, бывший летчик работал на авиационном предприятии, работал увлеченно, с огоньком, стал ударником коммунистического труда.

Награды фронтовых лет, которых удостоен летчик, — три ордена Красного Знамени, Отечественной войны



Герой Советского Союза А. Н. Котелков. Фото Б. Антонова

1-й степени, Красной Звезды, медали — свидетельство мастерства, мужества, глубокой преданности своей Родине. Его ратные дела увенчаны Золотой Звездой Героя, врученной с орденом Ленина в год великой победы. Высшие знаки отличия заслуженно носит труженик войны, рядовой ленинской партии, ее посланец в авиацию Александр Котелков.

Я. ШВАРЦМАН

СРЕДИ КНИГ

О САМОМ ПАМЯТНОМ...

В предисловии к этому сборнику говорится, что его авторы рассказывают о самых памятных днях борьбы с гитлеровцами. Это страницы о подвигах защитников Родины, словно ведущие читателя по тернистым дорогам войны.

Запоминаются эпизоды боевых действий пограничников, отразивших удар, нанесенный фашистскими захватчиками в первый день войны («У заставы над Вугом»). В одном из очерков речь идет о воинах, отличившихся в боях на Бородинском поле 16 октября 1941 года. С интересом читаются воспоминания дважды Героя Советского Союза генерал-полковника А. И. Родимцева, поведавшего о четверке смельчаков во главе с сержантом Павловым, которые в упорных боях с врагами отстояли дом, «...ставший несокрушимой крепостью, отнявший у немцев человеческих жизней больше, чем они потеряли при взятии Парижа».

Значительное место в сборнике занимают выступления боевых авиаторов. Дважды Герой Советского Союза Виталий Иванович Попков* ведет рассказ об одном из своих фронтовых друзей — воспитаннике аэроклуба, летчике-штурмовике Николае Кочмареве, с которым не раз ходил на самые сложные задания. Во главе четверки «Ильюшиных» он ведет бой с 12-ю фашистскими самолетами и добивается победы. Читатель представляет себе, как смельчак идет на штурмовку вражеских танков и, маневрируя, сквозь толщу заградительного зенитного огня, прорывается к цели. «Более двух десятков танков, орудий и бронетранспортеров сбросила с чаши вражеских весов эскадрилья штурмовиков Кочмарева — таков итог одного боевого вылета».

Герой Советского Союза Николай Кочмарев и ныне твердо держит штурвал самолета. Он полярный летчик.

В сборнике представлено творчество дважды Героя Советского Союза Арсения Васильевича Ворожейкина, ставшего автором нескольких мемуарных книг. Публикуемый здесь очерк является как бы продолжением рассказа, начатого им в недавно вышедшей книге «Под нами Берлин». Особенно впечатляет победный бой шестерки «Яков» с пятью десятками гитлеровских «юнкерсов» и «мессершмиттов». В нем детально раскрывается динамика воздушного боя.

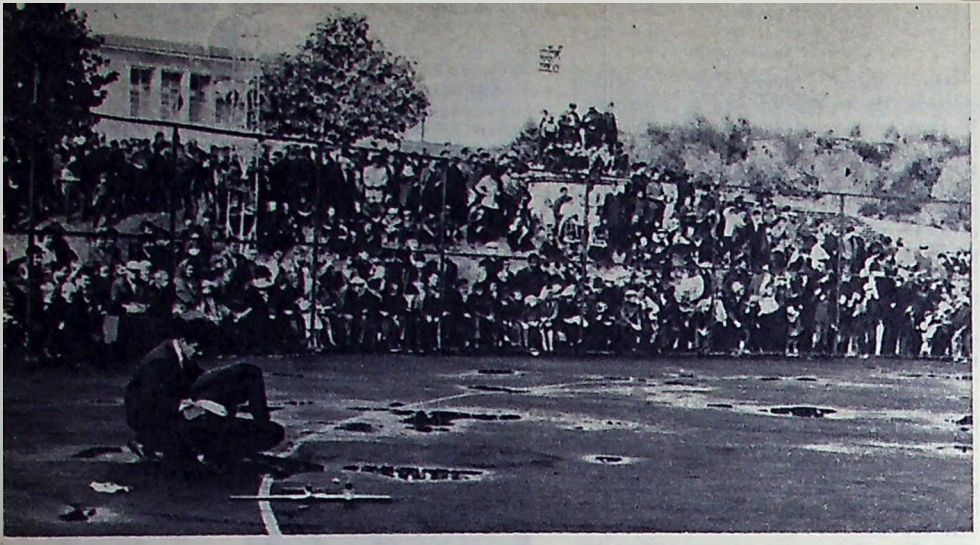
Об этом бое Совинформбюро сообщало: ...группа под командованием майора Ворожейкина, прикрывая наши войска, встретила большую группу немецких бомбардировщиков и истребителей. В завязавшемся бою советские летчики сбили шесть немецких самолетов...

Сборник содержит тридцать восемь документальных рассказов. В них наряду с боевыми биографиями отважных советских патриотов говорится о многих малоизвестных событиях и фактах минувшей войны. Книга представляет собой последовательное повествование, ведущееся начиная с первого боевого дня до полной победы над врагом.

Полковник Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ

«Самый памятный день войны». Составитель В. Смолин. Издательство ДОСААФ, Москва, 1970 г., 412 стр., цена 85 коп.

* Очерк написан в соавторстве с Н. Ильиным.



Заводской кордодром.

вушек приобретают различные военно-технические специальности. Многие секции не могли удовлетворить всех желающих, поэтому в 1965 году открыли общественный спортивно-технический клуб. В заводской спортивный комплекс «Старт» красиво вписался кордодром, на котором в 1969 году проводились Всесоюзные соревнования Министерства авиационной промышленности. Это хороший подарок авиамоделистам. Скоро они получат и новую авиамодельную лабораторию, оснащенную современным оборудованием.

В прошлом году в центре четвертого жилого городка завода открыт еще один общественный спортивно-технический клуб, которым руководит уча-

Первичная организация — основа Общества

На заводе имени Чкалова

◆

Мне хочется рассказать о первичной организации ДОСААФ Ташкентского авиационного завода имени В. П. Чкалова, в рядах которой тысячи членов оборонного общества.

Комитет ДОСААФ работает в тесном содружестве с дирекцией завода, профсоюзной и комсомольской организациями. Первичная организация проводит в цехах тематические вечера, беседы, встречи с ветеранами гражданской и Великой Отечественной войн, организует походы по местам революционной, боевой и трудовой славы. Большую помощь нам оказывают ветераны-коммунисты подполковник запаса инженер П. Юрков, подполковник запаса инженер Ф. Мельников, мастер цеха, Герой Социалистического Труда Л. Требухин. Стало традицией торжественно провожать юношей на службу в Советскую Армию.

Интересно проходила встреча призывной молодежи с ветераном гражданской войны диспетчером М. Носковым. Он призвал будущих воинов принять эстафету отцов и бдительно охранять мирный труд нашего народа.

Естественно, ни одна первичная организация ДОСААФ не может успешно работать, если она не создала хорошую материальную базу. На нашем заводе, в кружках сотни юношей и девушек приобретают различные военно-технические специальности. Многие секции не могли удовлетворить всех желающих, поэтому в 1965 году открыли общественный спортивно-технический клуб. В заводской спортивный комплекс «Старт» красиво вписался кордодром, на котором в 1969 году проводились Всесоюзные соревнования Министерства авиационной промышленности. Это хороший подарок авиамоделистам. Скоро они получат и новую авиамодельную лабораторию, оснащенную современным оборудованием.

В прошлом году в центре четвертого жилого городка завода открыт еще один общественный спортивно-технический клуб, которым руководит участник Великой Отечественной войны капитан запаса И. Шамайко. Клуб объединяет различные секции: парашютную, авиамодельную, радиомастеров, радиотелеграфистов и мотоциклистов. Выделено десять просторных классов, полностью оборудованных учебно-наглядными пособиями. На стенах — плакаты, стенды, фотовитрины. Все это сделано руками самих спортсменов.

В клубе — многолюдно. Посмотришь на этих ребят и радуешься: люди заняты полезным делом, знают свою цель, учатся — такие не будут заглядывать в «вино-соки», клуб стал их вторым домом.

Станислав ЛЯКИШЕВ

Мы одна боевая семья

Летний вечер

Стальными торпедами «МИГИ» стоят,
Рядами алеют заглушки.
Чехлы вымпелами слегка шевелят —
Под ними остывшие пушки.
Окрашенный светом заката лесок
Тускнеет в синеющей дали.
Потух до утра золотой огонек
На круглых бортах из дюраля.
Туманы всплывают, бугрясь, над рекой
И в сумраке берега тонут.
И лишь часовой нарушает покой —
Стучат сапоги по бетону.
Застыл эскадрилий нацеленный строй,
А завтра мы фронтом к рассвету
Из тени земли в ореол голубой
Уйдем, обгоняя планету.

Станислав Лякишев — профессиональный летчик. Окончив авиационное училище, он более 13 лет прослужил в вертолетной части, а с 1964 года работает в Аэрофлоте. В последнее время экипаж Ми-4, командиром которого является пилот, обслуживает на Севере научные экспедиции, поисковые группы, строителей газопроводов и высоковольтных линий. С курсантских лет увлекается Лякишев поэтическим творчеством, и вполне естественно, что авиационная тема стала для него ведущей. Его стихи печатались в журналах «Советский воин», «Гражданская авиация» и газетах; в издательстве «Малыш» вышла книжка «Где нет дорог». В сборнике, выпущенном издательством ДОСААФ, помещен цикл стихов «Десант в горах».

В публикуемой на этой странице подборке стихов «Мы одна боевая семья» автор выражает мысль о единстве целей и устремлений военных и гражданских авиаторов — крылатых сынов своей советской Родины.





Общественный инструктор В. Васенин (слева) проводит занятие с молодыми парашютистами (слева направо) слесарями В. Шадровым, С. Салижановым, А. Пеннер, набивщицей Н. Молдавановой и штамповщицей Ю. Дойновой.
Фото В. Васиной

Не успеешь придти к парашютистам, а они:

— Вадим Иосифович, когда снова прыжки? Уж такие они, парашютисты беспокойные, одержимые, жаждущие все больше и больше прыгать, чтобы стать умелыми спортсменами.

Ежегодно в клубе около ста юношей и девушек получают специальность укладчика парашютов. Здесь они проходят только теоретические занятия, а прыжки совершают в Ташкентском авиаспортклубе. Его работники известные мастера парашютного спорта А. Фасхутдинов (начальник клуба), инструкторы П. Данчев, Ю. Бесстрашнов — охотно нам во всем помогают. Заводские спортсмены, совершив первые прыжки, дальнейшее обучение и тренировку проходят в авиаспортклубе. Воспитанники нашей первичной организации, члены бригад коммунистического труда комсомольцы П. Ларичев, А. Баранов, А. Аснос выросли до спортсменов 1-го разряда, а В. Королеву присвоено звание мастера спорта. Теперь они несут службу в рядах Советской Армии.

Теоретические занятия в клубе проводит общественный инструктор слесарь Владимир Васенин, воспитанник первичной организации. Два года назад Володя совершил первый прыжок, а теперь их на его счету более восьмидесяти. Свой опыт и знания он передает товарищам. Владимир Васенин — отличный производственник — ударник коммунистического труда, учится на III курсе ташкентского авиационного техникума. Готовить юношей к службе в воздушнодесантных войсках помогают общественные инструкторы, ударники коммунистического труда Р. Вильман и В. Оленичев. Оба они прошли школу мужества и закалки в воздушнодесантных войсках, а теперь, вернувшись на свой завод, готовят ребят к трудной, но почетной службе в крылатой пехоте.

Семеро авиамоделистов завода входят в сборную команду Узбекской ССР. Мы гордимся такими спортсменами, как мастера спорта инженеры-конструкторы Андрей Денисенко и Владимир Дьяченко, кандидат в мастера спорта инженер Фат Вахидов, перворазрядники разметчик Геннадий Малев и мастер цеха Николай Ярцев.

Андрей Денисенко — общественный тренер заводской команды, авиамодельным спортом занимается 17 лет. Он ведет авиамодельный кружок в Ташкентской школе № 7 (гор. Спутник). Кроме того, Андрей Денисенко учится на V курсе Ташкентского политехнического института. Таких как А. Денисенко, В. Васенин, Р. Вильман — одержимых, настойчивых, не жалеющих личного времени для общего дела, на заводе много. Они составляют ядро нашего оборонного Общества.

Старты V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта и Всесоюзный смотр спортивной и оборонно-массовой работы первичных комсомольских организаций и экзамен комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке, посвященные 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, привлекли сотни юношей и девушек к занятиям военно-техническими видами спорта. Прошли стрелковые соревнования между цехами, лучшие стрелки приняли участие в городской спартакиаде. Померились силами авиамоделисты. Успешно сдали экзамен многие радиотелеграфисты, телемастера, парашютисты, стрелки.

В юбилейном году общественный спортивно-технический клуб пополнился новыми членами, стремящимися приобрести военно-технические специальности.

В. ИПАТОВ,
председатель первичной организации ДОСААФ завода имени В. П. Чкалова

Ташкент

Крутизна

Десант уходит в наступленье...
И как-то странно видеть мне,
Что рядом мирное селенье
Совсем не знает о «войне».
Дома на крутизне орлиной,
На тучи глядя свысока,
В покат горы наполовину
Вросли как будто навека.
Старик, как мальчик, прыгнул с воза—
Самоотверженный полет!
На скалах, где ночуют грозы,
Впервые видят вертолет.
И чабаны по кручам скачут
Сюда стремительней ветров,
Как будто встреча, не иначе,
С пришельцами других миров.

В непогоду

Солнце с нами все играет в жмурки,
Тучи влагу сыпят по земле.
Стала тесной шумная дежурка —
Духота, а все-таки в тепле.

Накурили — не узнать соседа,
Слепо день уставился в окно,
И течет, не торопясь, беседа,
Под щелчки костяшек домино.
А за окнами завеса капель
Бахромой колышется вдоль стен.
На холме недремлющий локатор
Чешет небо граблями антенн.
Если ж враг в небесном закоулке —
Даст сигнал локаторный экран.
Опустеет шумная дежурка,
По углам рассеется туман.
Охраняя зорко дело мира,
Грозные машины полетят.
А динамик вырвет из эфира:
— Понял Вас, иду на перехват!

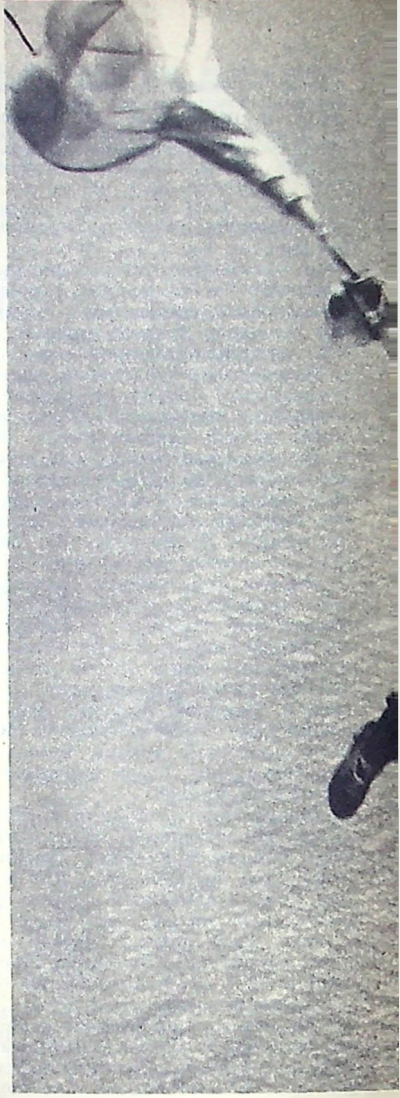
Ущелье

Где ослепшие скалы без солнца
Смотрят снежными бельмами вниз,
Вертолет среди гор, как в колодце,
Над туманною бездной завис.
От такого, как слалом, захода
Прилипает рубашка к спине.
Я взлетаю — осталась пехота.
Ей теперь тяжелее, чем мне.
С каменистой и мглистой террасы
Мне солдат посылает привет.
А навстречу лучи, словно трассы,
Словно залпы зенитных ракет.

Вертолетчики

Мы надолго по новым маршрутам
Покидаем родимый порог.
Далеко от родного уюта,
А вокруг ни путей, ни дорог.
Мы проходим во льдах Антарктиды,
Сквозь тайгу и пустыни накал.
И орлы удивленные видят
Вертолеты на лезвиях скал.
Ныне в космос дороги почетны,
Но нельзя космонавтам без нас.
Мы встречаем их в точке расчетной
Там, где финиш космических трасс.
Мы летим над верхушками рощи,
А над нами проходят друзья:
Истребитель и бомбардировщик.
Мы — одна боевая семья.





Утро. Солнце еще не появилось над горизонтом. На аэродроме, расположенном на самом берегу моря, тихо. Легкий бриз слегка колышет траву. Пахнет морем. В полутьме силуэты гидросамолетов с высокорасположенными крыльями кажутся причудливыми птицами, замершими на мгновенье. И только вокруг Ан-2 некоторое оживление — молодые веселые ребята с красными жилетами на груди разбирают парашюты.

Сегодня парашютные прыжки, но не совсем обычные. Морские летчики будут прыгать на воду. Все готово. С катера, находящегося в районе приводнения, руководитель прыжков Р. Шульженко разрешает начать работу. Несколько минут полета, и мы над местом приводнения, обозначенным оранжевой надувной лодкой, поставленной на якорь. В нескольких десятках метров от нее — катер для подбора парашютистов.

Самолет заходит на курс. Начальник парашютно-десантной подготовки части Игорь Шишкин производит расчет и дает команду на прыжок. Первым покидает самолет Виктор Степанов, молодой парень, но уже опытный летчик-инструктор, командир корабля, парашютист, имеющий на своем счету 600 прыжков, в том числе и на воду. Виктор заочно учится в Киевском институте инженеров гражданской авиации (фото вверху слева).

Константин Смугляков — молодой спортсмен. Прыжок на воду совершает впервые. Он, естественно, немного волнуется, но покидает самолет по всем правилам (фото вверху в центре).

В авиационной части хорошие парашютисты, энтузиасты парашютного спорта. Например, Николай Аникеев, всегда ищущий спортсмен, совершил 500 прыжков. Его результаты вплотную подошли к мастерской норме (фото внизу слева). Аркадий Погорелый, Виктор Левченко, Валентин Шамрай, Николай Потемкин, Михаил Нестеренко, Сергей Смоловик тоже не профессиональные парашютисты. Их основная работа — летать и обслуживать полеты. Но прыгать они любят и прыгают при любой возможности.

...Прыжки на воду продолжаются. Все приводняются вблизи цели, поднимая столбы воды, искрящейся на солнце. Затем спортсмены отцепляются от парашютов, которые поднимаются на борт командой катера, а сами плывут к трапу, помогая друг другу (на фото внизу: в центре Игорь Шишкин и Виктор Степанов после приводнения; справа — штурман морского ракетоносца Н. Потемкин поднимается на катер).

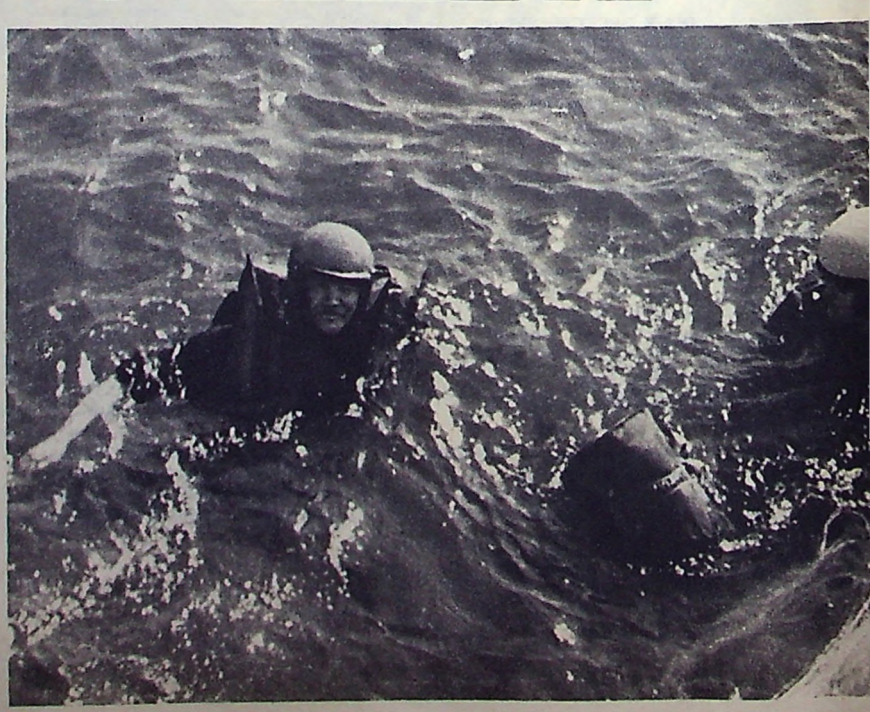
Прыжки окончены. Задача выполнена. Теперь отдыхать. Завтра снова прыжки.

Фото и текст Э. ГЛАДКОВА.

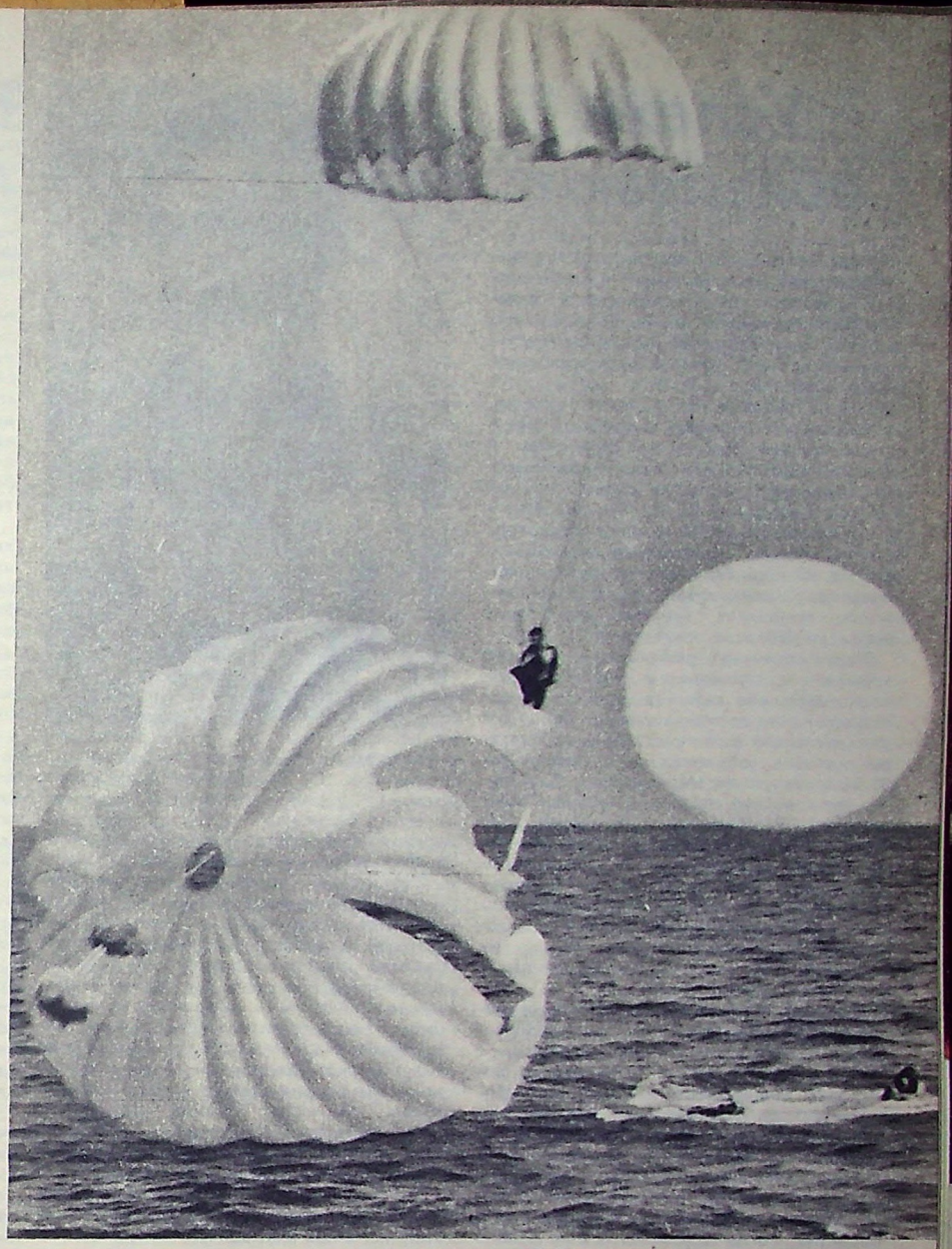
Воздушные снимки сделаны с борта самолета, пилотируемого Б. Коваленко.



С НЕБА — В







ВОДУ





Успехи обязывают

Хорошо работает коллектив преподавателей, инструкторов и спортсменов Киевского республиканского авиационно-спортивного клуба. Ему вручено переходящее Красное Знамя Центрального комитета ДОСААФ и ЦК профсоюза авиаработников.

Успехи определяются, как известно, отношением человека к своему труду. У нас каждый отдавал все свои силы и знания выполнению социалистических обязательств, взятых в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина. Этому в значительной степени способствовала действенная политико-воспитательная работа. Она вносит дух коллективизма, повышает дисциплину и организованность, прививает чувство ответственности каждого за свой труд.

Воспитательная работа — важный элемент в комплексе учебно-летной подготовки, она включает лекции, политинформации, политические занятия, индивидуальную работу с людьми. Мастера летного обучения и воспитания В. Воловень, М. Мосейчук, С. Щур, А. Микулинский, В. Соловьев, В. Сильвестров, В. Ющенко, В. Павловский, ветераны клуба инженер И. Зинченко, техники Г. Скляренко, А. Семеняк многое делают для того, чтобы открыть спортсменам романтику неба, приучить их к будничному труду, порой очень тяжелому, не всегда отвечающему их желанию как можно скорее подняться в воздух.

Валерий П. был частым гостем аэроклуба. Он любовался тем, как юноши и девушки взмывают в небо, прыгают с парашютами, парят на безмоторных аппаратах, выделывают на самолетах фигуры высшего пилотажа. Но он никогда не задумывался над тем, каким трудом все это дается. В его воображении путь авиационного спортсмена рисовался легким. Начав занятия, Валерий скоро убедился в обратном: по вечерам, когда хотелось пойти в кино или на танцы, надо было садиться за учебник аэродинамики, к этому прибавились каждодневные физические упражнения, систематическая строевая подготовка. Валерий не выдержал напряжения, перестал посещать занятия и был отчислен из аэроклуба.



Мастер спорта В. Ющенко.
Фото В. Антонова

Этот пример показывает, что не станет авиационным спортсменом тот, кто страшится трудностей, не идет им навстречу, чурается, я бы сказал, черновой работы, не преодолевает настойчиво препятствия. Об этом мы всегда напоминаем юношам и девушкам, пожелавшим стать летчиками, планеристами, парашютистами. Воздушный спорт под силу только одержимым. Такими одержимыми в нашем клубе можно назвать Юрия Фетисова, Евгения Сергиенко, Ольгу Полищук, Людмилу Горбаневу. Они настойчиво овладевают авиационным спортом, стали разрядниками. А такие спортсменки, как Вита Житченко, Елена Пухилей, Раиса Пасько, Людмила Петраш, Нила Журавлева, выполнили в минувшем году норматив мастера спорта.

Большим уважением пользуются у всех нас известные мастера воздушного спорта Иван Крючков, Виктор Гончаренко, Александра Хмельницкая, Евгений Руденский, без которых работа клуба и его успехи были бы просто немыслимы. Эти и многие другие энтузиасты неба с любовью передают свои знания молодежи, вместе с руководством клуба, инструкторским составом, партийной и профсоюзной организациями воспитывают спортсменов в духе непримиримости к недостаткам.

Высокой требовательностью пронизана у нас вся совокупность мер по воспитанию дисциплинированных, преданных социалистической Отчизне спортсменов. Мы не пускаем в воздух спортсмена, если он, как говорят, не нашел себя на земле, то есть, если недисциплинирован, разболтан, не подтянут, неряшливо одет, не пострижен. Все это — не праздные вопросы, а святая святых авиации.

Если глубоко проанализировать весь летный процесс, то непременно приходишь к выводу, что его успех обеспечивает высокая требовательность на земле и в воздухе, в большом и малом. Простой пример. Спортсмен опоздал на построение. Иные руководители говорят: «Ну что же тут такого, мало ли какие могут быть объективные причины». Мы рассуждаем иначе — сделать даже малейшее послабление — значит испортить спортсмена. В нашем клубе опоздавшего в строй, когда даются последние указания, летать или прыгать с парашютом в этот день не допустят. Если полеты начаты неорганизованно, то они так же и закончатся. Толку от таких полетов будет мало.

Трудно, правда, бывает, иной раз определить, хорошо ли спортсмен подготовлен к выполнению задания, все ли он продумал, все ли учел. Спортсмен Сидоров, идя на маршрут, развернулся в левую сторону, хотя круг полетов был установлен правый. Разумеется, ему приказали произвести посадку (а ведь замечаний по теории он не имел). Мы вынуждены были отстранить Сидорова от дальнейшего обучения, потому что небрежность и летная профессия — понятия несовместимые.

Анализ готовности к полету каждого спортсмена, всего организма клуба, всех его служб — это как раз то, без чего мы не начинаем ни одного летного дня.

П. РАДЗЕВИЧ,
начальник авиационно-спортивного клуба

Киев

ВЫСОКАЯ НАГРАДА

Башкирский аэроклуб основан 36 лет назад. За годы своей деятельности он дал стране сотни летчиков, парашютистов и других авиационных специалистов.

За героические подвиги в годы Великой Отечественной войны пятнадцати летчикам аэроклуба присвоено звание Героя Советского Союза, а Мусе Гарееву это звание присвоено дважды.

Многие выпускники аэроклуба несут службу в рядах Советской Армии, водят могучие лайнеры на местных и союзных линиях Аэрофлота. В авиаспортклубе много и плодотворно работают над подготовкой высококвалифицированных специалистов, настоящих мастеров летного дела.

За последние годы клуб вырастил более 30 мастеров самолетного и парашютного спорта. Только в 1969 году это почетное звание присвоено 9 спортсменам: инженерам Ирине Лукмановой и Нелли Зиангировой, студентам Валерию Черных, Надежде Андриановой и другим.

За успехи в развитии авиационных видов спорта председатель республиканского комитета ДОСААФ Башкирии, дважды Герой Советского Союза Муса Гареев вручил старейшему клубу страны Почетную грамоту Башкирского обкома КПСС, Президиума Верховного Совета, Совета Министров БАССР и Башпрофсовета, учрежденную в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

От имени летно-технического состава клуба инструктор-летчик Нина Жарикова заверила присутствующих, что они приложат все силы для успешной подготовки авиационных спортсменов, готовых в любую минуту стать в ряды защитников нашей любимой Родины.

А. ПОДГОРНЫЙ,
мастер спорта

Уфа

ГЛАЗАМИ МАТЕРИ СОЛДАТА...

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Повестка... Меня приглашают в военкомат. Я знаю зачем: мой Олежка уходит на военную службу. Тысячи матерей провожают своих сыновей в Вооруженные Силы выполнять почетную обязанность гражданина Советского Союза. Это я понимаю и все же не могу сдержать тревоги и слез.

В суматохе прощального вечера можно забыть многое. Машинально подавала на стол, и капали слезы. Машинально собирала старый рюкзак, и капали слезы.

Москвичей, собранных в одну команду, увез поезд.

Тоска. Дом опустел без магнитофонного шума современных песен и танцев, без раскиданных по всей комнате радиодеталей. Как ему там? Ведь я ничего не знаю. Даже не знаю, где он сейчас, пока не получу первое письмо.

Кремлевские куранты отсчитали полночь... Служить ему осталось семьсот двадцать восемь дней из семисот тридцати... Еще день... Еще неделя...

Я поеду... Посмотрю все сама.

Сотрудники выражали сомнение: — Вряд ли пустят к нему. Признайтесь, это вы после фильма «Прыжок на заре» ехать решили?

А я поеду! Хочу видеть хотя бы место, где служит сын. Конечно, «Прыжок на заре» это всего лишь фильм, в котором мать приехала к сыну-солдату. В фильмах, как иной раз говорят, все можно...

Еще месяц... Я все-таки еду. Куда? В Балашов, Саратовской области. Поезд мчит меня к городу, где мой парень. Теперь он там встает во столько, во сколько я еще блины не ставила. Теперь он успевает одеваться за сорок пять секунд. Он очень любил открывать глаза, а горка блинов уже готова — намаслена.

— Олеж, проснись. Пора!

— Пора, — говорит проводница. — Подъезжаем.

Балашов... Еще в 30-е годы на окраине города создана летная школа гражданского воздушного флота. В суровые годы Великой Отечественной войны было создано Балашовское военно-воздушное училище — ВВВАУЛ. Так я и стала писать на конвертах адрес. Только еще буква «П».

Этот адрес начинался с многолюдного вокзала периферийного города и очень пыльной привокзальной площади.

У летней кассы стоял с чемоданчиком сияющий паренек в тужурке с небесного цвета погонами. Домой, видно, ехал. Справочная. Тесный автобус. Гостиница «Хопер». Гостиница! Разве попадешь туда?

— Цель приезда? — спросили в окошке.

— Сына повидать.

— Солдата? Третий этаж, комната 303.

Вещи остаются в номере. Иду налегке. Иду смотреть откуда-нибудь из кустиков на адрес ВВВАУЛ — «П». Я проехала восемнадцать часов поездом, чтобы постоять и посмотреть, как шагают солдаты, потому что была разлука и тоска. Была неизвестность и тысяча вопросов.

По зеленой аллее военного городка мимо пруда и стадиона, мимо Дома офицеров и казарм шли люди. Обыкновенные люди — офицеры и женщины, старушки с колясками и дети. Все шли по своим делам, просто, а я наверное, не просто, потому меня и опросили, к кому я. Я сказала.

Меня привели в маленькую дежурную комнату казармы, рядом с которой была огромная. Там стояли кровати, аккуратно заправленные солдатскими одеялами, и тумбочки. Такое я видела в кино. Дежурный сержант, улыбаясь, смотрел на меня. Лейтенант что-то торопливо дописывал. Предложил сесть. Потом, кивнув на меня, попросил сержанта прикрыть окно — дует. Я чувствовала себя неловко, будто вторглась в самое запретное место на свете и еще оттого, что приведший меня офицер по телефону уговаривал кого-то, во что бы то ни стало разыскать номер в гарнизонной гостинице.

— Понимаешь, — говорил он, — мать же приехала к сыну. Устрой!

А мест все-таки не было. Но я ведь и так была чудесно устроена, только подальше.

За окном слышался шум бурной игры солдат в волейбол.

Сержант все с той же улыбкой сказал:

— Товарищ лейтенант, я позвоню.

— Давай, только не говори, зачем его зовут. Скажи срочно к командиру.

Нервы — на пределе.

— Олежка, здравствуй!

— Мама?!

— Пятнадцатиминутная готовность для выхода в город с матерью. Ясно? — сказал командир.

— Ясно, — четко ответил сын.

Шли в город и говорили. О чем? Ни о чем! Просто было хорошо у обоих на душе в маленьком, совсем недавно неизвестном нам городе.

В годы Великой Отечественной войны первые выпускники Балашовского училища, военные летчики уходили из этого города на запад, в горящее небо фронтов. Ушли отсюда в числе первых дважды Герой Советского Союза полковник А. Н. Прохоров, Герой Советского Союза полковник Б. С. Левин, подполковник А. П. Бессонов...

Спустя больше четверти века с первого выпуска училища, я третье утро хожу по залитому июльским солнцем гарнизонному городку, смотрю, как четко и уверенно шагают мои молодые двадцатилетние москвичи. Я удивленно смотрю на слегка похудевшие и как будто бы возмужавшие лица мальчишек, недавно принявших Присягу, на солдат, на погонах которых крылья.

Проходят рядом офицеры. Кто они? Это люди, пламень сердца своего отдающие новому поколению, воспитатели летчиков. Вчерашние курсанты стали воспитателями — П. С. Аверин, В. Е. Балабринов, И. Г. Голованов, Ф. К. Курамшин, М. В. Похоруков, И. Я. Черных, Г. А. Шибанов, К. И. Мальчин. Командир авиационной эскадрильи подполковник М. А. Реунов 25 лет обучает молодежь летному делу.

Я смотрю на дело их рук и стыдно мне вспоминать свои страхи и сомнения. Стыдно было не верить фильму «Прыжок на заре». К солдату приехала мать, и меня пускают везде. И заставляют сына одеть новую чистую форму, потому что он ядет в город с матерью, а его форма немного испачкана. Приехала мать, и меня, отложив дела, ведет подполковник Шиман показать историю училища, рассказать о воспитателях, первых выпускниках, доселе служащих здесь. Я прохожу по залу истории и вижу портреты людей, защищавших мое поколение в годы прошлой войны, а сейчас они растят наших детей, отдают делу обучения и воспитания молодежи свой опыт, знания, пламень души. Это начальник училища В. А. Горбачев, начальник политотдела В. Г. Бурлака, преподаватели.

В 1969 году с золотой медалью окончили училище 11 человек. Ленинские стипендиаты М. К. Лукмано и И. Р. Пухарт, получив дипломы с отличием, остались в училище, стали летчиками инструкторами. И ежегодно приходит новое пополнение юношей, решивших посвятить свою жизнь любимой, почетной, ответственной профессии летчика. История продолжается...

История продолжается в повседневном ратном труде, в воспитании высокого мастерства, мужества и отваги, выдержки и спокойствия, железных нервов и человечности тех, кто профессией своей избрал крылья Родины. Чистого неба, вам, балашовцы!

Я покидала Балашов на рейсовой 2-моторной «Мораве». Мне не было грустно, а совсем наоборот. Я узнала, как служится моему Олежке. Я узнала еще один чудесный маленький город моей большой страны, название которого москвичи путают с подмосковной Балашихой. Я узнала жителей городка Чиркиных, Евгению Алексеевну и Владимира Александровича, заставивших меня покинуть гостиницу и последние сутки провести с сыном в их уютном доме.

Дома я достала ту первую повестку, адресованную мне, матери. Все правильно, дорогие товарищи! Правильно, что вызывают мать. Тактичность — это еще одна черта наших военнослужащих.

Я смотрела на повестку, на расплывшуюся от капнувшей тогда слезинки дату явки и... улыбалась.

Анна СИДОРОВА

Москва

ДИСЦИПЛИНА — ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЫЖКОВ

Спортивное лето подходит к концу. Во всей стране авиационные спортсмены выступают на финальных стартах V Спартакиады по военно-техническим видам спорта. Приходят радостные вести о новых достижениях советских парашютистов, о росте рядов любителей этого вида спорта.

Дела идут хорошо, но мне хочется сказать — будьте бдительны, тщательно готовьтесь к каждому прыжку, будьте требовательны к себе и к своим товарищам. Всем известно, что наш отечественный парашют надежен в работе, если соблюдены все правила укладки и эксплуатации, если спортсмен хорошо подготовлен, а прыжки проводятся организованно.

В большинстве авиаспортклубов страны эти правила приняты к неукоснительному выполнению. Хорошая организация, сознательная дисциплина, личный пример инструкторов дали возможность без особых замечаний выполнить тысячи сложных прыжков с парашютом.

Но нельзя все же забыть о единичных случаях, когда из-за отсутствия дисциплины, контроля, а подчас из-за преступно-халатного отношения инструкторов к своим обязанностям, были допущены нарушения элементарных требований.

В Томском авиаспортклубе ДОСААФ накануне прыжков группа начинающих парашютистов обучалась укладке парашюта Д-1-8 для прыжка со стабилизацией. Парашют уложили, но не смонтировали на нем прибор КАП-3, не поставили вытяжного кольца. В день прыжков этот парашют вместе с другими вывезли на аэродром. Он достался юноше, совершающему первый прыжок. Грубейшее нарушение правил, отсутствие контроля во время подготовки к прыжкам привело к происшествию. А в Барнаульском авиаспортклубе? Спортсменка А. Колесникова уложила парашют, оставив вспомогательную шпильку в конусе шарового вытяжного парашюта, продетого через люверс бокового клапана. Нарушение не было обнаружено при осмотре спортсменки перед посадкой в самолет. Причина — безответственное отношение к своим обязанностям инструктора-парашютиста Я. Лопацкого.

В Иркутском авиаспортклубе во время выполнения второго прыжка на Д-1-8 парашютист Сысоенко повис за самолетом на вытяжной веревке и силовых лентах чехла купола, введенных в двухконусный замок. Ранее в другом клубе произошел аналогичный случай, после чего последовало строгое указание: ни в коем случае не перемонтировать Д-1-8, уложенный для прыжка со стабилизацией, на принудительное стягивание чехла. Если возникает в этом нужда, то следует полностью распустить парашют и снова последовательно его уложить. Работники Иркутского авиаспортклуба не придали значения требованию ЦК ДОСААФ. Перемонтировав парашют Д-1-8, забыли о силовых лентах, которые оставили в двухконусном замке.

К сожалению, бывает так, что отсутствие организованности и дисциплины на одном участке, как инфекция, переносится и на другой не менее ответственный участок. Как в Томском, Барнаульском, так и в Иркутском авиаспортклубах случаи неправильной укладки парашютов могли быть обнаружены при осмотре на старте перед посадкой в самолет. Ведь каждый парашютист в соответствии с установленными правилами должен пройти двойной контроль: его обязаны проверить сначала инструктор-парашютист, а затем командир парашютного звена — руководитель полетов. Но так как в этих клубах организация прыжков была на очень низком уровне, то фактически никто не осматривал спортсменов, идущих на прыжок.

В 1969 году было несколько случаев несхода чехла с купола (в основном с парашюта типа Т-4 серии 4м) во время прыжков с ручным раскрытием. Оказалось, что это происходит из-за нарушения в укладке и эксплуатации парашютов. Шаровой вытяжной парашют спортсмены зачековывают своей же шпилькой, а потом, забыв об этом, закрывают ранец парашюта. В воздухе нераспустившийся шаровой парашют не может стянуть чехол с купола.

Небрежная укладка строп, когда спортсмен протягивает их в соты больше установленной длины, может привести к захлестыванию одной или несколькими стропами всего пучка и, как правило, при раскрытии стропы не выходят из сот. Это случилось при прыжках спортсменов Г. Антоновой (Ростов-на-Дону), И. Минчакова (Киров) и В. Разживина (Ярославль).

Несход чехла может происходить из-за того, что деформирована пружина вытяжного шарового парашюта. После раскрытия шаровой парашют начинает быстро вращаться, сопротивление значительно уменьшается. Учитывая эти особенности, даны указания все негодные и малые по размерам шаровые вытяжные парашюты заменить на большие с миделем сечения 0,22 м² от парашютов Д-1-8 серии 3 (в авиаспортклубах они имеются в достаточном количестве). Но эти указания не везде выполнены.

Большое значение имеет обучение спортсменов правильным, грамотным и решительным действиям в особых случаях в воздухе и на земле. Но, к сожалению, в прошлом году имелось несколько случаев, когда неправильное поведение спортсменов усложняло обстановку. Так, во время прыжка спортсмена-парашютиста Свердловского авиаспортклуба А. Петрусенко перехлестнуло стропами купол парашюта Т-4 серии 4м. Купол незначительно вращался. Спортсмен же, не попытавшись уменьшить вращение, ввел в действие запасной парашют, причем выполнил это неумело: выбросил купол против вращения и тот, естественно, не раскрылся. К счастью, прыжок закончился благополучно — Петрусенко приземлился в глубокий снег. У спортсмена Антонова (Йошкар-Олинский АСК) произошел перехлест купола (Т-2 серии 4м) стропами с порывом. Несмотря на то, что вращения и других каких-либо причин, затрудняющих раскрытие запасного парашюта, не было, все же Антонов обрезал основной купол и в явно сложной обстановке раскрыл запасной.

Помните: не всегда при отказе главного купола нужно отсоединять его. Те инструкторы, которые учат парашютистов во всех случаях отцеплять неисправный купол — глубоко ошибаются.

Во многих случаях перехлеста купола стропами с порывами или несхода чехла, когда отсутствует вращение, необходимо не теряя времени открывать запасной парашют. Отсоединять же купол нужно лишь тогда, когда создалось быстрое вращение, которое остановить нельзя и которое затруднит раскрытие запасного парашюта.

Чтобы научиться грамотно действовать в особых случаях в воздухе, парашютист обязан систематически заниматься на различных тренажерах, отшлифовывая каждый элемент. Практическая тренировка открытия запасного парашюта должна проводиться ежемесячно (как это требует КУПП-65). Важно, чтобы эти требования выполняли абсолютно все спортсмены независимо от их стажа и опыта.

Всех этих фактов могло и не быть, если бы работники клубов и спортсмены серьезно готовились к полетам и прыжкам. Ведь приведенные примеры происшествий и предпосылок к ним — прямой результат отсутствия дисциплины и организованности, пренебрежительного отношения к требованиям положений и инструкций, воплотившим в себе многолетний опыт.

Решающую роль на всех этапах подготовки парашютистов играет тщательно продуманная и хорошо налаженная система контроля. Проверять нужно все — и проведение занятий, их последовательность, и методику обучения, усвоение тем и упражнений. А подготовка к прыжкам, укладка парашютов, проверка спортсменов перед посадкой в самолет нуждаются в двойном контроле.

Безопасность прыжков — главный закон жизни каждой авиационной организации. Руководители клубов обязаны принять действенные меры, чтобы добиться высокой дисциплины, хороших знаний, строгого выполнения наставлений и инструкций. Тогда на наших аэродромах и не будет места происшествиям.

Д. ЖОРНИК,
заслуженный тренер СССР

Парашютисты предлагают

◆

Тренажер — первый помощник



Общий вид тренажера.

Большое значение в подготовке спортсмена к затяжным прыжкам (с выполнением комплекса акробатических фигур) имеет тренировка на земле. Она помогает сократить количество прыжков, необходимых для освоения той или другой фигуры. На земле парашютисты совершенствуют свое мастерство, занимаясь на спортивных площадках или специальных тренажерах. К сожалению, не во всех авиационных организациях имеются такие тренажеры.

В Воронежском аэроклубе спортсмены сами сделали тренажер. Он прост в изготовлении и удобен в эксплуатации. Может быть использован как для обучения начинающих спортсменов, так и для опытных.

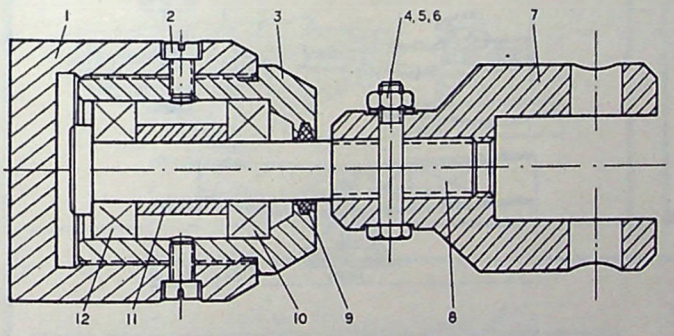
При помощи двух вытяжных веревок подвесная система парашюта (лучше спасательного) крепится к коромыслу с вращающимся приспособлением (см. рис.). Если нет возможности изготовить это приспособление, то можно использовать вращающийся механизм тренажера «Ижака» с коромыслом.

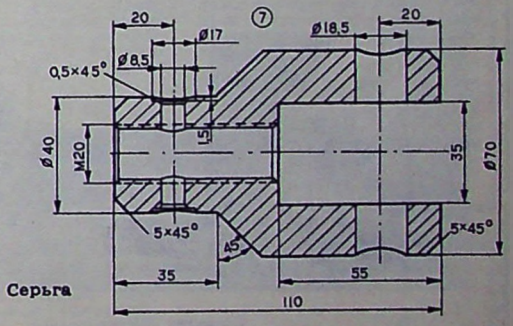
Перед тренировкой подвесную систему необходимо плотно подогнать по фигуре спортсмена. (Вытяжные веревки, соединяющие подвесную систему с коромыслом, должны быть прикреплены по бокам на уровне центра тяжести). Затем парашютист занимает нужную позу, «разгоняется» (по времени) и начинает выполнять фигуры. На тренажере необходимо отшлифовать каждый элемент до автоматизма. Инструктор, тренер контролирует все действия парашютиста и объясняет ошибки.

На этом тренажере легко выполнять и сальто, и спирали, а также учиться устойчивому падению. Только упорная, настойчивая работа на земле поможет быстро овладеть техникой прыжков с задержкой раскрытия парашюта.

М. АННЕНКОВ,
старший инструктор-парашютист
Воронеж

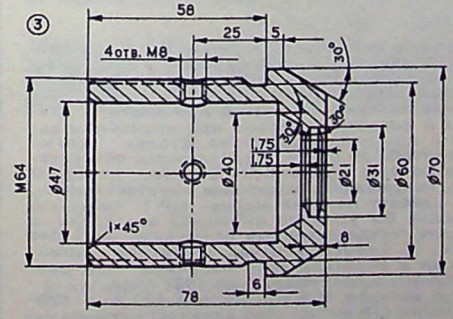
Вращающееся приспособление: 1 — стакан верхний; 2 — винт М8×14 (4 шт); 3 — стакан нижний; 4 — болт М8×48; 5 — шайба пружинная М8; 6 — гайка М8; 7 — серьга; 8 — ось; 9 — сальник войлочный; 10 — шарикоподшипник радиально-упорный однорядный № 46204. ГОСТ 831-62; 11 — втулка; 12 — шарикоподшипник радиальный однорядный № 204 ГОСТ 8338-57.



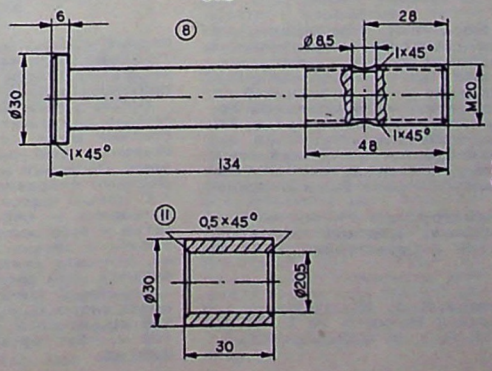


Серьга

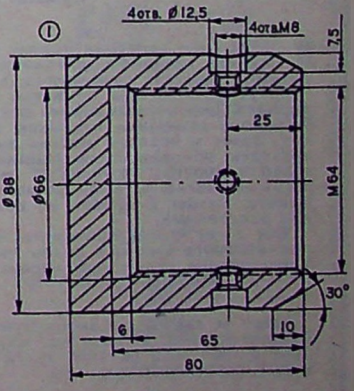
Ось



Стакан нижний

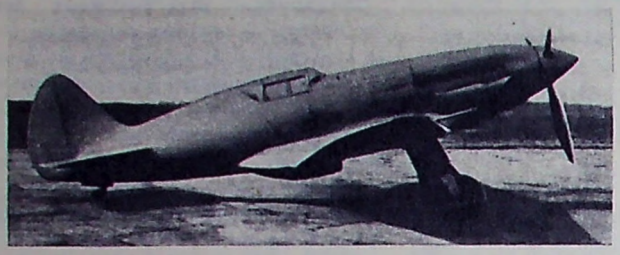


Втулка



Стакан верхний

МиГ-1 (И-200)



Самолет МиГ-1

По решению Коммунистической партии и Советского правительства в конце тридцатых годов было организовано несколько новых опытно-конструкторских бюро. Перед ними была поставлена задача в короткие сроки разработать проекты самолетов, отвечающих по своим боевым качествам возросшим требованиям. Один из таких конструкторских коллективов возглавили А. И. Микоян и М. И. Гуревич. Конструкторское бюро проектировало скоростной истребитель для действий главным образом на больших высотах.

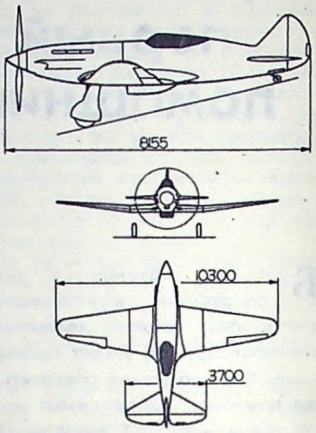
В начале апреля 1940 года летчик А. Н. Екатов совершил на новом самолете первый полет. К августу того же года были завершены заводские и государственные испытания, и истребитель под маркой МиГ-1 (И-200) был принят для серийного производства.

Основное назначение — действия на высотах более 6 тыс. м во многом предопределила выбор для него двигателя. Им стал мотор жидкостного охлаждения Ам-35, развивавший на высоте 7200 м мощность до 1200 л. с. Первенец нового конструкторского бюро показал на высоте 6000 м скорость 648,5 км/час.

Конструкция МиГ-1 была смешанная. Передняя часть фюзеляжа — ферменная, сварная из стальных хромансилевых труб, с дуралевой обшивкой, задняя часть — деревянный монокок. Крыло — однолонжеронное с металлическими основным и дополнительными лонжеронами. Обшивка из бакелитовой фанеры. Оперение — дураль с полотном. Шасси с пневматической уборкой. Вооружение: один тяжелый пулемет и два легких.

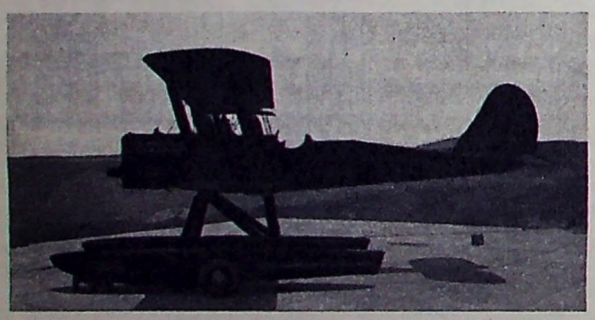
К сожалению, дальность полета и вооружение были недостаточными. Поэтому конструкторы, учитывая опыт эксплуатации первых самолетов МиГ-1, вскоре подготовили его улучшенный вариант, который при тех же размерах и с тем же мотором имел дальность 1250 км и к тому же большую живучесть и лучшие пилотажные качества на некоторых углах атаки. Модернизированный вариант получил литеры МиГ-3.

Самолет МиГ-1 применялся первоначально на фронте вместе с МиГ-3, а потом — в основном в авиации ПВО, где его большой потолок (12 тыс. м) и высокая скорость были особенно ценны.

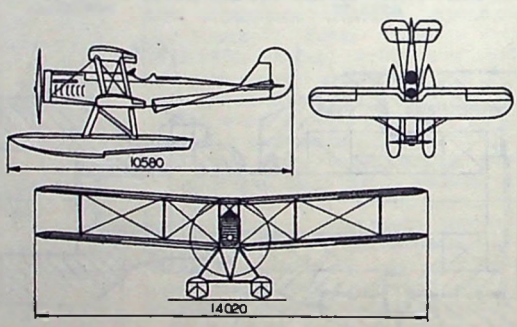


Проекции самолета МиГ-1

МР-1



Самолет МР-1



Проекции самолета МР-1

В 1924 году конструкторское бюро Н. Н. Поликарпова получило задание в кратчайший срок создать для морской авиации вариант самолета-разведчика Р-1. При этом ставилось условие, чтобы поплавки были из недефицитного материала, деревянные. Через несколько месяцев летчик В. Н. Филиппов совершил на новом самолете испытательный полет. Взлет и посадку летчик выполнял на Москва-реке. Результаты обнадеживали. Машина получилась удачной. По своей скорости, потолку и маневренности поплавковый лишь немногим уступал основному, колесному варианту самолета. Разбег и пробег на спокойной реке были в пределах рассчетных.

Для того, чтобы проверить конструкцию и надежность поплавкового шасси в более трудных, морских условиях, продолжение испытаний перенесли в Севастополь. И здесь первые полеты прошли нормально, а затем, когда на борту кроме летчика находился и сам Поликарпов, при посадке стойки шасси не выдержали и подломились. Экипажу пришлось вплавь добираться к берегу.

Новые шасси были сделаны с запасом прочности, достаточным для взлета и посадки не только при спокойном состоянии моря, но и при небольшой волне. Стойки были из стальных труб диаметром до 60 мм, с дуралевыми обтекателями. Поплавки из фанеры с усиленным реданом. Внутри и снаружи поплавки покрывались надежным «кузбассланом».

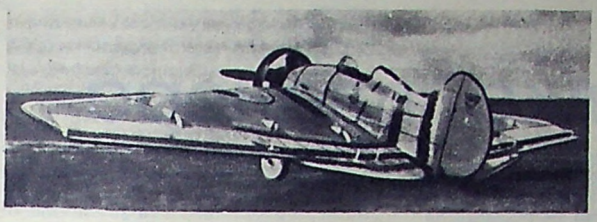
С новым шасси самолет получил марку МР-1 (морской разведчик — первый). Он успешно выдержал заводские, а затем и всесторонние государственные испытания, которые проводил летчик М. М. Громов, и начал строиться серийно. Морская авиация в короткий срок получила 124 разведчика. Они состояли на вооружении до 1932 года.

Серийный МР-1 с мотором М-5 мощностью 400 л. с. развивал скорость у земли 179 км/час. Его дальность полета — 650 км, потолок — 3680 м, разбег около 400 м, пробег — 100 м. Вес пустого самолета — 1830 кг, полетный — 2580 кг.

Текст и схемы авиаконструктора В. В. Шаврова.

Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 1—12 за 1967 г., № 1—12 за 1968 г., № 1, 3, 5, 7, 9, 11 за 1969 г., и № 1, 3, 7 за 1970 г.

БОК-5

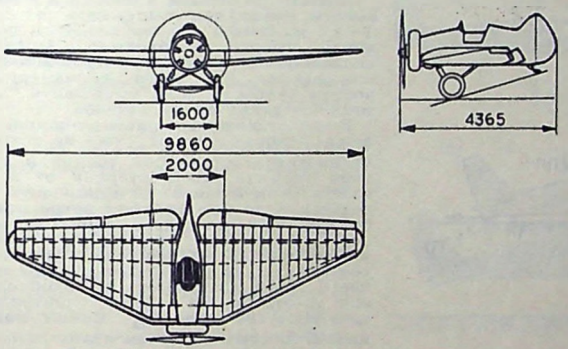


Самолет Бок-5

В 1935 году бюро опытных конструкций ЦАГИ под руководством В. А. Чижевского создало экспериментальный бесхвостый самолет с мотором М-11 мощностью в 100 л. с. При разработке проекта было учтено и использовано все лучшее, чем обладали самолеты этой схемы, созданные Б. И. Черановским, и кроме того реализован ряд совершенно новых идей и устройств.

Новый самолет получил название БОК-5 (Бюро опытных конструкций — пятый). Он имел двухлонжеронное, трапециевидное крыло с почти прямой задней кромкой и стреловидной передней. По всему размаху оно было разрезное. При этом его задняя часть (за вторым лонжероном) могла менять угол установки в полете от +3° до —5°, чем снималась нагрузка с ручки управления. К задней кромке этой поворотной части крепились рули высоты и элероны, имевшие весовую балансировку. Площадь крыла — 23,15 м² (в том числе его задней поворотной части — 4,0 м², а рулей высоты и элеронов — 4,3 м²). Вес пустого — 596 кг, полетный — 764 кг.

Бесхвостка БОК-5 показала отличную управляемость и устойчивость на всех режимах полета. Самолет оказался довольно простым в пилотировании, доступным даже летчикам ниже средней квалификации. Его скорость — 174 км/час, потолок — 4850 м, время виража 12 сек.



Проекции самолета БОК-5

У-2 АП



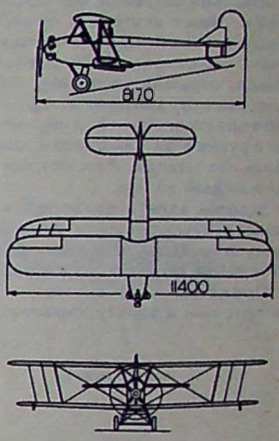
Самолет У-2 АП

Созданный в 1927 году конструктором Н. Н. Поликарповым самолет У-2 завоевал общее признание как отличная машина для первоначального обучения. Его необычайная долговечность — свидетельство подлинного совершенства конструкции. И не удивительно, что почти сразу после внедрения У-2 как учебной машины * начали разрабатывать различные варианты этого самолета для нужд народного хозяйства. Были созданы У-2 для санитарных перевозок, для полетов в Арктике, для пассажирских перевозок.

Одним из первых был разработан У-2 для нужд сельского хозяйства. Чтобы наилучшим образом выполнять аэросев, подкормку посевов, опыление против вредителей растений, в конструкцию были внесены соответствующие изменения. Самолет сделан одноместным. Переднее сиденье сдвинуто вперед на 0,25 м, бензобак перенесен в центроплан, место, где на учебном У-2 была вторая кабина, конструкторы использовали для установки большого бака (емкостью 200—250 кг) с порошкообразным веществом, которое на бреющем полете рассеивается над местностью. С 1930 по 1940 годы было построено 1235 самолетов У-2 АП.

Самолеты У-2 АП применялись также для разбрызгивания жидкостей вместо порошка (этот вариант называли аэроопрыскиватель) и для аэросева (вариант аэросеятель). На самолетах-аэросеятелях над фюзеляжем за кабиной летчика ставилась специальная ветрянка. Она приводила во вращение механизм, широко разбрасывавший посевной материал.

Летные качества У-2 АП были почти такими же, как и учебного У-2. Небольшой разбег и короткий пробег позволяли взлетать с небольших полевых площадок и производить на них уверенную безопасную посадку.



Проекции самолета У-2 АП.

* Подробнее о нем см. «Крылья Родины» № 4 за 1967 год.

СУВП



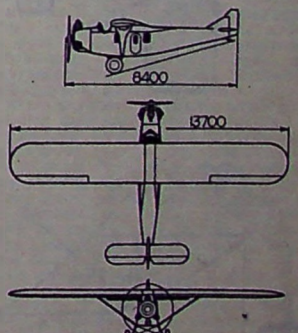
Самолет СУВП

Благодаря усилиям Коммунистической партии, вскоре после окончания гражданской войны началось энергичное восстановление промышленности нашей страны. Уже к середине двадцатых годов появилась возможность начать строительство гражданских самолетов.

В 1925 году был заказан авиазаводу «Красный летчик» простейший трехместный самолет. Конструктор Д.П. Григорович разработал проект, а коллектив в очень короткий срок построил машину. Осенью 1925 года самолет, получивший название СУВП (самолет Укрвоздухпути), был готов.

СУВП — подкосный высокоплан смешанной конструкции. Фюзеляж ферменный сварной из стальных труб. Крыло площадью 24,14 м² деревянное двухлонжеронное. Обшивка вся полотняная. С мотором в 100 л. с. СУВП показал скорость 139 км/час, потолок — 3,5 км. Полетный вес — 1150 кг. Из-за малой мощности двигателя разбег при полной нагрузке несколько превышал 300 м.

Серийно СУВП не строился.



Проекции самолета СУВП

Взлет и посадка планера

Как известно, на планере можно часами держаться в воздухе, пролетать сотни километров в нужном направлении, выполнять фигуры высшего пилотажа, подниматься в стратосферу. Но, единственное, что на нем нельзя сделать — оторваться от земли без посторонней помощи. Чаще всего это происходит с помощью самолета-буксировщика. Увлекаемый самолетом планер разбегается по земле, отрывается от нее, набирает нужную высоту, выходит в заданное место и отцепляется. Как видим, полет планера на буксире за самолетом состоит из нескольких этапов. Рассмотрим внимательно каждый из них.

Этапом взлета аэропоезда то есть самолета-буксировщика с прицепленным к нему планером называют участок полета от начала разбега до высоты 25 м.

Представим себе, что на старте стоит готовый к взлету аэропоезд. При штиле на самолет будут действовать три силы: веса самолета — G_c, тяги винта — P и трения колес о землю — $F_{тр.\,с}$, а на планер — две силы: веса планера $G_{пл}$ и трения колеса и костыля о землю — $F_{тр.\,пл}$.

Если есть ветер, то появится еще аэродинамическая сила R, которую мы можем разложить на подъемную силу У, силу лобового сопротивления Q, а при боковом ветре — и боковую силу Z (рис. 1). Естественно, что эти силы будут действовать как на самолет, так и на планер.

Сила $Z_{пл}$ стремится сдвинуть планер в сторону от направления взлета, а сила $Z_{в.\,о.}$ — повернуть его вокруг вертикальной оси, создавая вращающий момент $M_{вр}$. Возникающие силы трения колеса и костыля планера о землю препятствуют этому и, уравновешивая аэродинамические силы и моменты, удерживают планер на месте.

Для выполнения взлета летчик дает полный газ. Тяга винта становится больше сил трения и сопротивления аэропоезда. Начинается разбег.

По мере роста скорости увеличиваются силы лобового сопротивления и подъемные силы планера и самолета, а силы трения, из-за ослабления давления на землю, уменьшаются. При отделении костыля планера от земли сила $Z_{п.\,о.}$ начинает разворачивать планер в сторону ветра. Для парирования разворота надо компенсировать эту силу отклонением руля направления в противоположную сторону. Ветер слева — руль вправо, и наоборот.

Как только подъемная сила превысит вес планера, он оторвется от земли. Обычно, при нейтральном положении руля высоты, планер отрывается раньше самолета из-за меньшего веса и большего C_y при взлетном угле атаки. Но поскольку скорость, а за ней и подъемная сила все время увеличиваются, то быстро возрастают скорость отхода планера от земли и высота полета. Если не препятствовать этому, то сила натяжения фала поднимет хвост самолета-буксировщика. Угол атаки и подъемная сила его уменьшатся. В результате самолету потребуются большие — скорость отрыва, время и длина разбега. При значительном превышении планера самолет может вообще не взлететь и зацепиться винтом за землю.

Поэтому до отрыва и перехода в набор высоты планер надо выдержать на высоте 1—1,5 м. Чтобы планер летел на постоянной высоте, необходимо растущую подъемную силу все время уравнивать с его весом. Для этого соразмерно с ростом скорости надо уменьшать углы атаки, отдавая ручку от себя.

После отделения колеса планера от земли боковая сила $Z_{пл}$ уже не встречает противодействия сил трения и начинает смещать его в сторону от линии взлета. Если заранее не парировать это смещение, то при сильном ветре планер быстро окажется далеко (сбоку) от самолета. Например, при боковом ветре 4 м/сек планер за 2 секунды уйдет в сторону на 8 м, то есть больше длины плоскости Як-12. Следовательно, необходимо еще до отрыва, на разбеге, нейтрализовать действие силы $Z_{пл}$. Самым надежным и простым способом является создание крена в сторону ветра. Его величина зависит от скорости бокового ветра: чем сильнее ветер, тем больше крен. Практически на разбеге он доходит до 5—10°, а после отрыва величина крена подбирается такой, чтобы не было сноса планера от линии взлета.

Отрыв самолета от земли, как и планера происходит на повышенной скорости. Но переходить сразу в набор высоты он не может, так как летит на большом угле атаки.

Разогнавшись до нужной скорости, летчик переводит аэропоезд на подъем. После набора 25 м взлет считается выполненным. Следовательно, взлет аэропоезда состоит из таких элементов: разбега и отрыва от земли, выдерживания и набора высоты до 25 м (рис. 2).

Сумма расстояний этих этапов составляет взлетную дистанцию. При встречном ветре она уменьшается, при попутном — увеличивается.

Угол набора равен:

$$\sin \Theta = \frac{V_y}{W} = \frac{V_y}{V - U},$$ где

V_y — скороподъемность аэропоезда,
U — скорость ветра,
W — путевая скорость аэропоезда.
V — воздушная скорость аэропоезда.

Рис. 1.

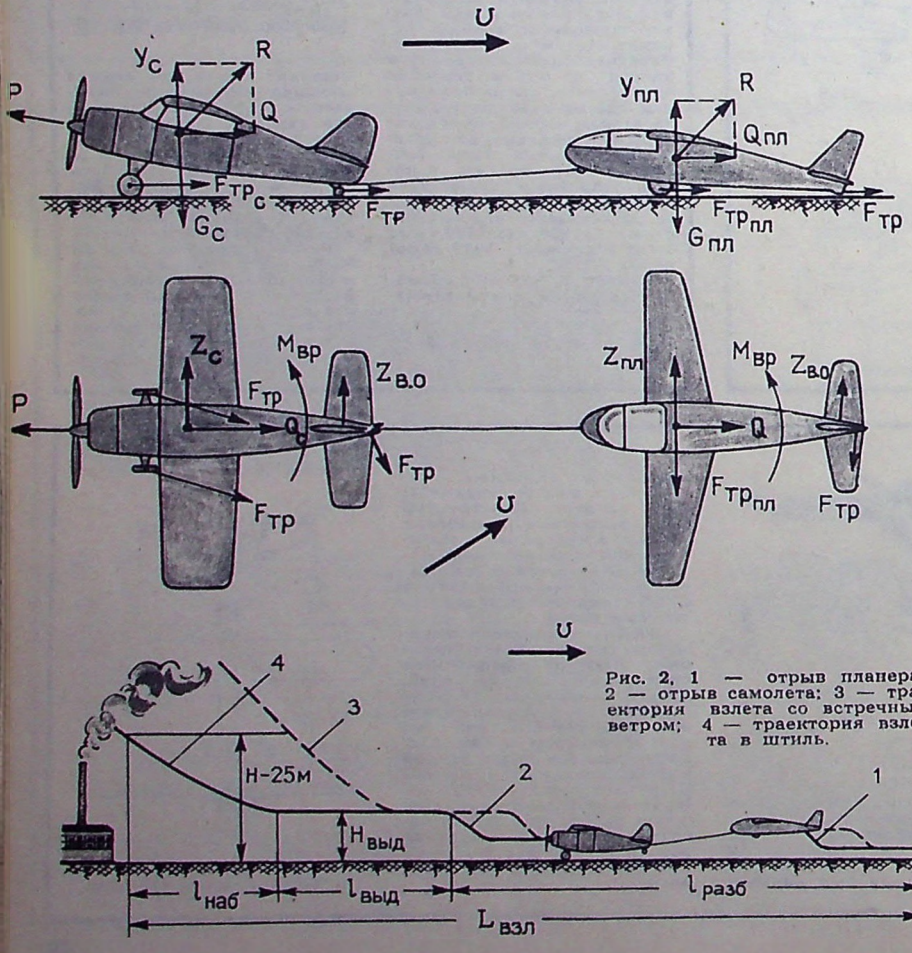


Рис. 2. 1 — отрыв планера; 2 — отрыв самолета; 3 — траектория взлета со встречным ветром; 4 — траектория взлета в штиль.

При встречном ветре путевая скорость меньше скорости полета, а при попутном — больше. Поэтому угол набора увеличивается при встречном и уменьшается при попутном ветре, что сокращает дистанцию набора в первом случае и увеличивает — во втором.

По сравнению с разгоном, в режиме установившегося набора высоты, ускорение равно нулю, а тяга винта уравновешивает кроме сил сопротивления самолета и планера часть их весов (рис. 3).

Набрав необходимую высоту, аэропоезд переходит в горизонтальный полет. На буксире планер может лететь выше, ниже, сбоку и строго на одной высоте с самолетом. Однако положение планера относительно самолета влияет на устойчивость, технику пилотирования и безопасность полета, особенно при болтанке.

Рассмотрим установившийся горизонтальный полет (рис. 4).

В полете с превышением сила натяжения фала направлена под углом $\varphi_{пл}$ к оси планера. Заменим ее двумя составляющими: первой — $T\cos\varphi$, равной силе лобового сопротивления ($T\cos\varphi = Q_{пл}$), и второй — $T\sin\varphi$, которая направлена вниз и пытается повернуть планер вокруг центра тяжести (точнее вокруг оси Z, проходящей через него). Ей противодействует подъемная сила горизонтального оперения, создающая равный момент:

$$T\sin\varphi \cdot l_T = Y_{г.о.} \cdot l_{г.о.}$$ где

l_T и $l_{г.о.}$ — плечи соответствующих сил.

Следовательно, при полете с превышением подъемная сила планера больше его веса, так как уравновешивает три силы:

$$Y_{пл} = G_{пл} + Y_{г.о.} + T\sin\varphi_{пл}.$$

Например, при превышении в 10 метров и длине фала 50 м сумма двух последних сил равна ≈ 6 кг (для планера «Бланик»), а при превышении 35 м ≈ ≈ 40 кг. Как видим, при небольших отклонениях планера эти силы малы по сравнению с весом, но резко растут с увеличением угла фала.

В случае большого превышения может нехватить угла отклонения руля высоты для парирования силы $T\sin\varphi_c$, что приведет к уменьшению углов атаки и снижению самолета. Превышение планера увеличится, угол и сила натяжения фала возрастут, углы атаки еще больше уменьшатся. Благополучный выход из этого опасного положения возможен лишь при немедленной отцепке планера или своевременном обрыве фала. Если из-за больших усилий замки не откроются, то надо резко перевести планер в крутое пикирование, дождаться появления провисания фала и открыть замок.

В полете с принижением силы $Y_{г.о.}$ и $T\sin\varphi_{пл}$ направлены вверх, и подъемная сила будет меньше веса планера. Сравним поведение планера в полете с превышением и с принижением (рис. 4).

В полете с превышением при появлении провисания фала пропадает сила $T\sin\varphi_{пл}$. Подъемная сила становится больше суммы сил $Y_{г.о.} + G_{пл}$ и увеличивает превышение. Кроме того, сила $Y_{г.о.}$ поворачивает планер вокруг центра тяжести, увеличивая угол атаки. Подъемная сила, а с ней и превышение возрастают еще больше.

При отдаче ручки от себя сила $Y_{г.о.}$ изменяет свое направление на обратное и тоже тянет планер вверх, уменьшая угол атаки с некоторым запозданием. В результате фал натягивается, планер опускает нос и, увеличивая скорость, начинает догонять буксировщик. Превышение уменьшается, но снова появляется

Рис. 3.

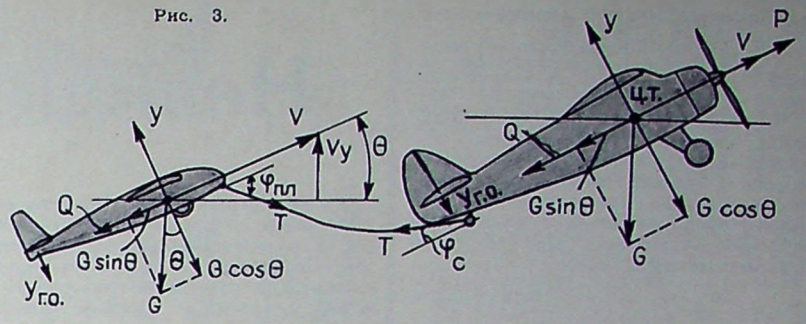
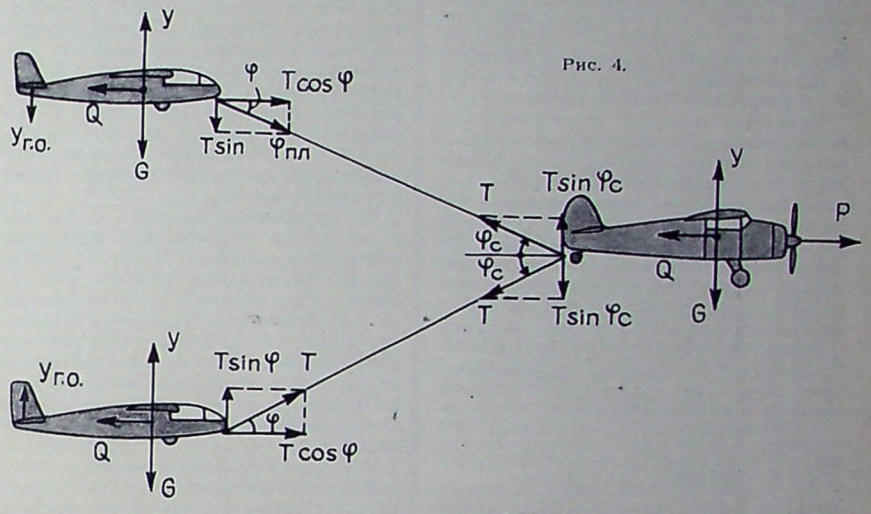


Рис. 4.



провисание фала. Оно устраняется только при точном пилотировании.

В полете же с принижением появление слабины фала вызывает не взмывание, а опускание планера, поскольку сумма сил $Y + Y_{г.о.}$ меньше веса планера. Сила $Y_{г.о.}$ уменьшает угол атаки и планер стремится еще больше увеличить принижение. Но фал натягивается, появляется сила $T\sin\varphi_{пл}$ которая снова увеличивает угол атаки. Подъемная сила и лобовое сопротивление планера возрастают. Скорость его уменьшается, а натяжение восстанавливается без вмешательства планериста, хотя взятие ручки на себя только ускоряет этот процесс.

Следовательно, полет с принижением более устойчив и прост в технике пилотирования, а потому менее утомителен и более безопасен, чем полет с превышением, особенно в сильную болтанку. Планеристы интуитивно поняли это и всегда используют полет с принижением в длительных перелетах.

В буксировочном полете встречается еще один режим — снижение аэропоезда. По технике пилотирования он, пожалуй, самый сложный. Трудность заключается в том, что при снижении составляющая силы веса планера ($G_{пл} \cdot \sin\theta$) добавляется к силе тяги фала. Их сумма даже при малых θ обычно превышает силу лобового сопротивления планера и он нагоняет буксировщик. Из-за этого появляются большие провисания фала, с которыми очень трудно бороться. Болтанка еще более усугубляет положение.

Рис. 5, а — правильная посадка; б — «воронья» посадка.

Полет на этом режиме целиком зависит от правильного выбора летчиком-буксировщиком угла планирования аэропоезда. Угол планирования, вернее, вертикальная скорость снижения аэропоезда должна быть меньше вертикальной скорости снижения самого планера на данной скорости полета. Например, если снижение «Бланика» на скорости 110 км/час равно 1,3 м/сек, то снижение аэропоезда не должно быть больше 1 м/сек.

Увеличение скорости полета и выпуск интерцепторов увеличивают диапазон допустимых вертикальных скоростей. Так, на 140 км/час снижение аэропоезда может быть увеличено до 2 м/сек, а с полностью выпущенными интерцепторами на скорости 110 км/час «Бланик» теряет около 5 м в секунду. Но здесь нужно помнить, что с интерцепторами нельзя держать скорость больше 120 км/час. В необходимых случаях надо ввести планер в

скольжение и выполнять снижение в таком положении.

Заключительным этапом каждого полета является посадка. Задача посадки обратна взлету: во время ее выполнения планер снижается, гасит скорость до минимально возможной, принимает посадочное положение, приземляется и после пробега по земле останавливается.

В процессе снижения для уточнения расчета на посадку планер должен изменять угол наклона траектории планирования в довольно больших пределах. В установившемся полете этот угол равен (без учета ветра):

$$\operatorname{tg}\Theta = \frac{V_y}{V} = \frac{C_x}{C_y} = \frac{1}{K}, \text{ где}$$

V_y — вертикальная скорость снижения планера,

K — аэродинамическое качество.

Поскольку скорость полета меняется очень мало, то величину C_y можно считать постоянной. Поэтому единственным средством изменения угла планирования остается лобовое сопротивление. Его величину в широких пределах регулируют интерцепторами, скольжением и тормозными парашютами. Последние два способа увеличивают C_x планера и почти не влияют на подъемную силу крыла. При выпуске же интерцепторов резко нарушается обтекание крыла, лобовое сопротивление возрастает, а подъемная сила падает, что вызывает резкое увеличение угла планирования Θ.

Гашение скорости полета перед приземлением происходит вплоть до перехода планера на небольшой высоте в горизонтальный полет.

Эта высота (1—1,5 м) называется высотой выдерживания, а участок перехода на нее — выравниванием.

Хотя планер энергично тормозится, его подъемная сила, за счет постоянного увеличения угла атаки, а следовательно и C_y все время равна весу. Однако создавать угол атаки больше посадочного нецелесообразно, так как планер коснется земли сначала костылем, а потом колесом, то есть выполнит так называемую «воронью» посадку (рис. 5).

Поэтому в момент достижения посадочного «двухточечного» положения, планерист прекращает увеличение угла атаки. Подъемная сила становится меньше веса (скорость продолжает падать, появляется вертикальная скорость и планер касается земли сразу колесом и костылем). Скорость полета в момент касания называется посадочной. Она гасится при движении по земле, на пробеге.

Техника выполнения посадки при боковом ветре аналогична взлету, поскольку влияние ветра одно и то же в обоих случаях. Поэтому после выполнения четвертого разворота надо создать крен в сторону ветра, а отклонением руля поворота в противоположную сторону удерживать нос планера точно в центр ворот. На выравнивании по мере уменьшения скорости крен надо увеличивать, чтобы компенсировать возрастающий снос планера с линии посадки. Однако, при этом, надо быть осторожным, чтобы не зацепить консолью о землю. Движения ручки в направлении «на себя — от себя» те же, что и при посадке без бокового ветра.

Таким образом, посадка планера складывается: из снижения, выравнивания, выдерживания, приземления и пробега.

Расстояние, пройденное планером с высоты 25 м до полной остановки после приземления, называется посадочной дистанцией. Сократить ее можно за счет выпуска закрылков и интерцепторов.

Д. ДВОЕНОСОВ,
мастер спорта

Невидимые лучи

Во второй половине 1945 года американцы высадили несколько десантов на японские острова. Пользуясь тем, что боевой дух противника был подорван и сопротивление значительно ослабло, американцы занялись испытанием в боевых условиях новых образцов военной техники, в том числе и некоторых новых прицелов. Стоило японскому солдату сделать неосторожное движение, как несмотря на темноту его поражала пуля. В результате значительно возросли потери японских войск в ночных боях. Объяснялось это тем, что американцы использовали инфракрасные прицелы, позволяющие стрелку видеть цель и в темноте.

На заключительном этапе второй мировой войны инфракрасные лучи стали использоваться для связи через территорию, занятую противником, для облегчения пилотирования самолетов ночью в составе группы, для опознания своих самолетов, для бомбометания в темное время суток по малоразмерным целям и т. д. Инфракрасные системы в ряде случаев успешно заменяли и бортовые, и наземные радиолокационные станции.

Что же такое инфракрасные лучи?

Видимый человеческим глазом свет составляет очень небольшой участок диапазона электромагнитных волн, всего от 0,4 до 0,76 мк*. Остальное электромагнитное излучение, в том числе инфракрасный участок волн, простирающийся от 0,76 мк до 500 мк, для глаза невидим. Все тела, имеющие собственную температуру, отличную от абсолютного нуля, как известно, излучают электромагнитную энергию.

Инфракрасные лучи излучаются и телами, имеющими сравнительно небольшую температуру — двигателями, обшивкой самолета, нагретыми частями кораблей и т. п. Согласно же закону Вина, произведение длины волны на абсолютную температуру есть величина постоянная. Следовательно, можно определить длину волны любого теплоизлучающего объекта и специально создать наиболее чувствительный для этой длины волн приемник, позволяющий находить эти объекты на максимальной дальности.

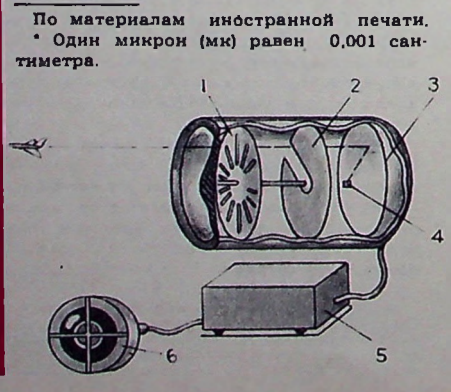
Приемники инфракрасных лучей обычно делят на два типа: фотоэлектрические с внешним фотоэффектом и тепловые с внутренним фотоэффектом. Фотоэлектрические приемники основаны на принципе внешнего фотоэффекта, открытого в 1888 году великим русским физиком Столетовым. Основная идея этого принципа состоит в том, что электроны, освобождаемые под действием света или инфракрасного излучения, полностью покидают освещаемую поверхность светочувствительного материала. Для приборов с внутренним фотоэффектом (с фотосопротивлением) применяют материалы, у которых освобожденные под действием лучистой энергии электроны остаются внутри этих материалов, что приводит к увеличению их электрической проводимости, используемой для получения сигнала, свидетельствующего о том, что в поле действия прибора есть источник инфракрасного излучения — цель.

Преобразование изображения из невидимого в видимое чаще всего осуществляется ЭОПом — электронно-оптическим преобразователем. Приборы ночного видения, в состав которых входили электронно-оптические преобразователи, особенно широкое применение во время прошлой войны нашли в бомбардировочной авиации и в частях ночных истребителей. С их помощью выполнялись полеты в темное время суток, производилась разведка военных объектов, поиск самолетов противника ночью по нагреву их двигателей и по выхлопным газам, а также опознавание своих самолетов по специальным инфракрасным (ИК) огням.

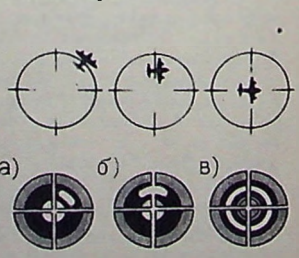
Одновременно с электронно-оптическими приборами шло внедрение и освоение различного рода теплопеленгационных устройств, работающих в более длинноволновом участке инфра-

По материалам иностранной печати.

* Один микрон (мк) равен 0,001 сантиметра.



Вортовой самолетный пеленгатор
1 — диск модулирования сигнала от цели: 2 — диск системы индикации; 3 — вогнутое зеркало; 4 — чувствительное фотосопротивление; 5 — электронный блок; 6 — индикатор. Положение отметки цели на индикаторе: а — цель справа выше оси пеленгатора; б — цель выше оси пеленгатора; в — цель на оси пеленгатора.





Инфракрасная аппаратура самолета-разведчика
1 — двугранное зеркало; 2 — вогнутое зеркало; 3 — приемники инфракрасных лучей; 4 — усилительное устройство; 5 — передатчик; 6 — экран индикатора летчика; 7 — луч просмотра земли.

красного спектра — свыше 2-х микрон. При полетах в сложных метеоусловиях они имели некоторые преимущества перед первой группой приборов. Наземный теплогенератор обычно состоял из вогнутого зеркала диаметром до 600 мм, в фокусе которого устанавливался инфракрасный приемник — фотосопротивление. Тепловая энергия концентрировалась в фокусе устройства и воспринималась приемником. Получаемые с него импульсы усиливались и подавались на индикатор, который давал отметку о цели. Этот прибор пеленговал корабль на расстоянии до 30—35 км с точностью до 0,5°. Несколько ниже были данные этого прибора при пеленгации самолетов.

Бортовой пеленгатор машины имел зеркало диаметром всего около 150 мм и два специальных диска перед фотосопротивлением. Один из них модулировал сигнал от цели, что существенно упрощало электронное усилительное устройство. Второй диск, со специальным вырезом, представлял собой как бы «пропускной пункт» для инфракрасных лучей и делал это в строго определенное время. Индикатор самолетного теплопеленгатора имел две неоновые лампочки. Они вращались синхронно с диском, на котором имелся вырез, и получали зажигающий их сигнал только в тот момент, когда излучение от цели проходило через вырез на диске теплопеленгатора. Скорость вращения диска 12—15 об/сек, практически исключала мигание лампочек и делала индикацию более удобной для зрительного восприятия. Если цель находилась точно в центре поля зрения теплопеленгатора, то на индикаторе все время наблюдалось сплошное светящееся кольцо. Самолет-бомбардировщик обнаруживался теплопеленгатором на расстоянии до 20 км.

Внедрение на вооружение современных армий ракетно-ядерного оружия еще больше повысило роль воздушной разведки и расширило ее поле действия. Зарубежные военные специалисты придают особенно большое значение оснащению воздушных разведчиков электронно-оптическими приборами ночного видения, инфракрасными системами с передачей результатов разведки непосредственно на командные пункты.

В США, например, как сообщал журнал «Интеравиа», разработана группа приборов ночного видения, типа AN/TVS. В основе их конструкции лежит принцип усиления отраженного объектами излучения в инфракрасной области спектра. Прибор AN/TVS-4 уже широко применяется в подразделениях тактической воздушной разведки, в том числе на самолетах, используемых в агрессивной войне США против народов Вьетнама.

Инфракрасная система тепловой разведки TRLS высокой разрешающей способности создана английской фирмой «ЕМИ Электроникс». Ее основным элементом, по сообщению журнала «Электроник Уик», является оптико-механический узел, состоящий из двугранного вогнутого зеркала и приемников инфракрасных лучей. Зеркало непрерывно «просматривает» поверхность земли под самолетом. Принятое им инфракрасное излучение направляется на приемники, где оно преобразуется в электрические сигналы, пропорциональные тепловому излучению целей. Сигналы идут на так называемые лампы тлеющего разряда, которые служат для записи изображения на аэрофотопленку, движущуюся в аппарате пропорционально скорости полета самолета. Помимо фиксации на пленке изображение разведываемой местности передается в кабину пилота и по радиоканалу на наземный командный пункт.

По такому же принципу работает американская система «ЛАЙН-СКЕЙН». Она может действовать в двух режимах: в активном (при искусственной подсветке местности в момент фотографирования) и в пассивном (по инфракрасному излучению самих целей). В пассивном режиме рабочая высота полета достигает почти 15 тыс. м.

За последние годы создано много различных конструкций теплопеленгаторов, разведывательных систем и другой инфракрасной аппаратуры для использования в боевой и транспортной авиации. Мы рассказали лишь о тех, которые дают общее представление о применении этой области техники на самолете. По мнению ряда зарубежных специалистов оснащение самолетов инфракрасной аппаратурой различных систем должно проходить в дальнейшем еще активнее, так как она при выполнении боевых задач в условиях интенсивных радиопомех, когда радиолокационные средства становятся ненадежными, будет серьезным помощником экипажей разведчиков, бомбардировщиков и истребителей.

Инженер-подполковник
Л. ФИЛИППОВСКИЙ

АВТО СМЕСЬ

ЛОНДОН—СИДНЕЙ

39 легких английских самолетов участвовали в состязаниях на дальнюю дистанцию по маршруту Лондон—Сидней (Австралия).

Первенствовали в этом состязании английские летчики капитан Уильям Брайт и Френк Бакстон. Австралийцы Билл Кемпбел и Невел Векхауз заняли соответственно последующие места. Экипаж победителей получил денежную премию в сумме 25 тысяч долларов.

Это авиационное ралли не обошлось без происшествия. Возвращаясь после оказания технической помощи участнице состязаний летчице Шиле Скотт, пропал без вести запрошенный ею на помощь самолет с двумя летчиками и кинооператором австралийского телевидения. Полагают, что самолет попал в полосу урагана и затонул в океане.

ВЕРТОЛЕТЫ — ЗООЛОГИ — МЕДВЕДИ

Вертолеты находят все более широкое применение. На крайнем севере они используются, в частности, для учета... белых медведей.

Делается это так. Находящийся на борту вертолета зоолог, обнаружив белого медведя, стреляет в него химической стрелой, несущей сильнодействующее снотворное средство. Затем, спустившись при помощи подвесной сетки с вертолета, он осматривает, определяет вес медведя и метит его. После этого зоолог поднимается на вертолет и продолжает свою разведку, а пробудившийся медведь улепетывает восвояси.

МИНИ-АВИАЛИНИЯ

Крохотное государство Науру (4 тысячи жителей), расположенное на одноименном острове в Тихом океане, соединено с материком авиалинией. Обслуживается она... одним самолетом, имеющим восемь мест. Летный персонал «Эйр Науру» состоит из двух пилотов и одной стюардессы. Полеты совершаются один раз в две недели по маршруту Науру — Брисбен (Австралия).

ОБЩЕСТВО... ИЗ ДВУХ ЧЕЛОВЕК

«Общество плоской земли» (не перевелись еще чудаки на свете!), объединяющее в США сторонников теории, согласно которой Земля является не шарообразной, а плоской, переживает глубокий кризис. Секретарь этого Общества Бентон так объясняет причину падения престижа Общества:

— После того, как в космических полетах были получены снимки Земли, некоторые члены нашего Общества пережили душевное потрясение и вышли из его состава.

Бентона спросили:

— Сколько же членов насчитывает Общество?

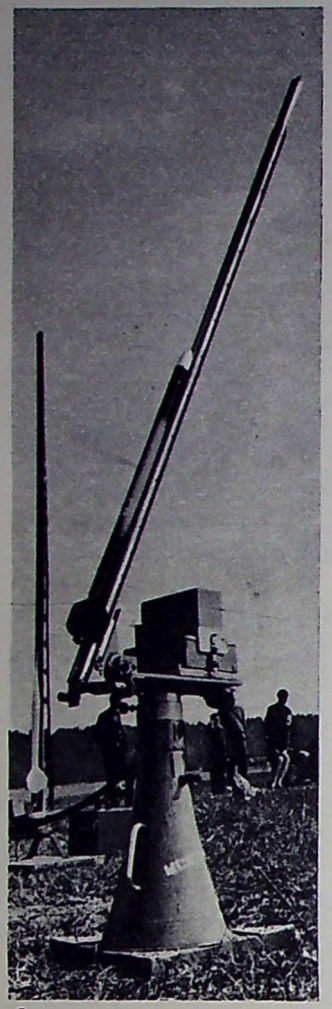
Последовал ответ:

— Нас было шестеро, а теперь осталось двое.

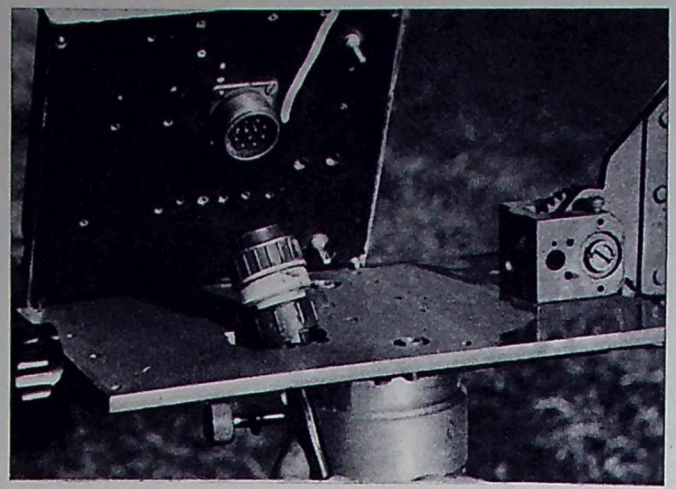
ПЕРЕД ПОЛЕТОМ... ЖЕРТВОПРИНОШЕНИЕ

Служащие королевских авиалиний в Непале перед открытием воздушного сообщения на линии Катманду—Калькутта совершили обряд жертвоприношения. Для этого религиозного обряда понадобилось три козла, что должно, как в то здесь верят, предотвратить катастрофы в воздухе.

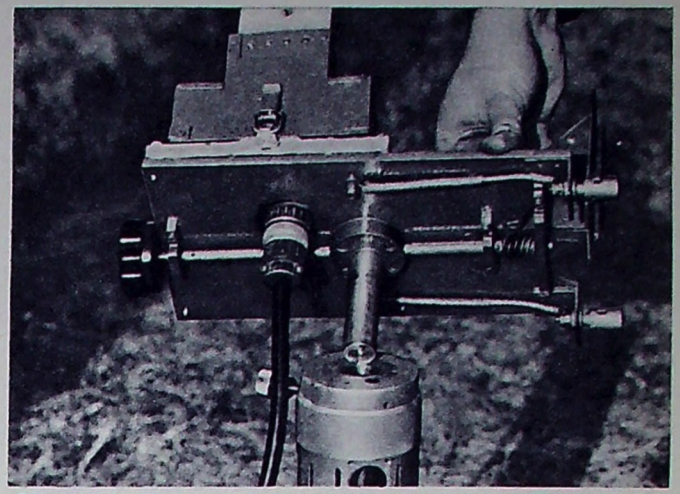
КЛУБ ЮНЫХ РАКЕТЧИКОВ



1



2



3

Техника малых космодромов

ЭЛЕКТРОННО-СТАРТОВОЕ УСТРОЙСТВО

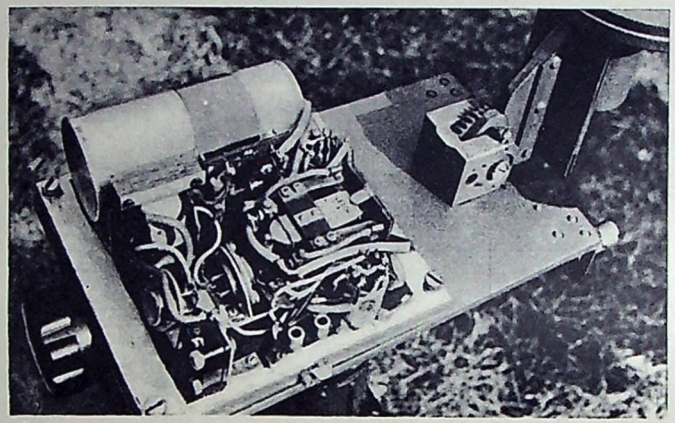
Ракетомоделисты станции юных техников подмосковного города Монино создали под руководством К. Н. Горнова электронно-стартовое устройство (фото 1). Такая установка — сложный агрегат, механические и электрорадиотехнические средства которого помогают рассчитать время старта, наклон траектории.

На снимке 2—коробка с аппаратурой. Мы видим штепсельный разъем, соединяющий аппаратуру с источником питания; справа — механизм, позволяющий регулировать угол наклона стартовой направляющей.

На нижней поверхности стартового стола (фото 3) видно, как подключается штепсельный разъем к аппаратуре, устанавливается наклон стартовой направляющей. А это — электронное «сердце» установки (фото 4).

На старте — копия ракетной системы «Восток», поднявшей в космос первого в мире космонавта Ю. А. Гагарина (на снимке 5 лишь ее двигательный отсек). Пройдут секунды, и ракета, стремительно набирая скорость, уйдет ввысь.

А. ВИКТОРОВ
Фото Т. Мельника



4



5

Высота подъема ракеты: от чего она зависит?

КОНСУЛЬТАЦИЮ ВЕДЕТ КАНДИДАТ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК Э. МИКИРТУМОВ

Модель ракеты на пусковом столе. Отсчитываются последние секунды... 5, 4, 3, 2, 1, пуск!

Рассмотрим общую картину полета ракеты. Будем считать, что она летит по вертикали, устойчиво в безветренную погоду и спускается на парашюте. Траекторию полета можно разбить на три основных участка: подъем с работающим двигателем (активный участок), подъем без тяги и спуск на парашюте. Между этими этапами существуют еще маленькие, промежуточные, но ими мы пренебрежем для простоты.

Теперь об активном участке. На старте на ракету действуют две противоположно направленные силы стартового веса G_0 и тяги P_0 (рис. 1). От соотношения их величин зависят ускорение, скорость, а в конечном счете и пройденный путь, то есть высота подъема на активном участке. Кроме этих величин надо еще знать длительность работы двигателя — продолжительность активного полета — t_a.

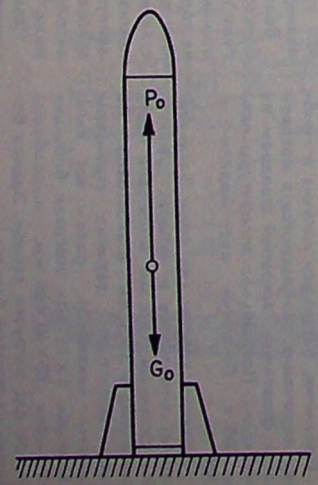


Рис. 1.

Замечу: если тяга меньше стартового веса модели, она не сдвинется с места, сколько бы ни работал двигатель. Для взлета ракеты тяга должна превышать вес. Чем это превышение будет больше, тем значительнее начальное ускорение движения j_0. Оно равно

$$j_0 = g\,\frac{P_0 - G_0}{G_0} = 9{,}81\left(\frac{P_0}{G_0} - 1\right) \qquad (1).$$

Величина отношения тяги к весу называется тяговооруженностью ракеты. Тяговооруженность изменяется в полете. Чем она больше, тем выше ускорение движения.

Вернемся к ракете. Начав свой полет, она с нарастающей скоростью уходит ввысь. Но подъем происходит в атмосфере Земли. Поэтому к силе тяготения (вес модели) прибавляется сила лобового сопротивления Q. Следовательно, в движении ускорение будет меньше, чем при старте, и тем сильнее, чем больше скорость. Это видно и из формулы

$$j = g\,\frac{P - (Q + G)}{G} \qquad (1^1).$$

Все величины, стоящие в ней справа, кроме g, все время меняют свое значение. На рис. 2 показано, как тяга изменяется во времени. Не постоянно и сопротивление, которое пропорционально квадрату скорости. Из-за выгорания горючего вес уменьшается.

Действие всех этих факторов приводит к тому, что ускорение в конце активного участка оказывается меньше, чем при старте, хотя скорость непрерывно растет, достигая максимума в момент окончания работы двигателя.

Величина тяги зависит от секундного расхода (C_s) и от удельной тяги топлива (или удельного импульса) $P_{уд}$. Обе эти величины связаны зависимостью.

$$P = P_{уд} \cdot C_s \qquad (2).$$

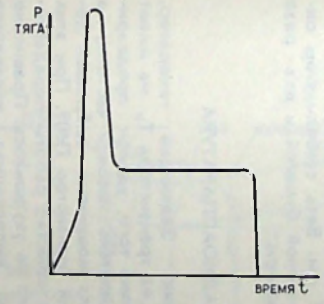


Рис. 2

Интересно, что умножив удельную тягу на ускорение силы тяжести g=9,81, мы получим скорость истечения продуктов сгорания из двигателя:

$$V_{истеч} = g \cdot P_{уд} \qquad (3).$$

Величину удельной тяги определяют опытным путем.

За время движения на активном участке модель разгоняется до скорости конца активного участка V_a и набирает высоту H_a. Скорость определяем по формуле К. Э. Циолковского (ее пока даем без вывода), которая учитывает влияние сил тяготения и сопротивления воздуха:

$$V_a = 2{,}3\,P_{уд} \cdot g \cdot \lg G\left[1 - \left(\frac{Q}{P}\right)_{ср}\right] - g \cdot t_a \qquad (4).$$

В ней дробь $\left(\frac{Q}{P}\right)_{ср}$ учитывает потерю в скорости за счет сопротивления воздуха, а слагаемое gt_a — влияние сил тяготения. Величина $\overline{G} = \frac{G_0}{G_{кон}}$ характеризует степень изменения веса модели на активном участке. Но обычно вес меняется только потому, что выгорает топливо. Следовательно:

$$G_{кон} = G_0 - G_{топ} \qquad (5).$$

Для расчета высоты подъема на активном участке пользуемся формулой:

$$H_a = \Sigma\, V_{ср} \cdot \Delta t, \qquad (6).$$

в которой:

Σ — знак суммирования (греческая буква «сигма», что означает «сумма»),

$V_{ср}$ — средняя скорость на интервале,

Δt — интервалы, на которые разбивается время активного полета t_a.

В процессе подъема с неработающим двигателем ускорение все время отрицательно, из-за этого скорость падает, что видно из приводившейся нами формулы 1', в которой тягу надо принять равной нулю. Следовательно:

$$j_n = -\,g\,\frac{Q + G_{кон}}{G_{кон}} \qquad (7).$$

Вес на пассивном участке неизменен, скорость, а значит и сопротивление постепенно уменьшаются. В итоге, в какой-то момент скорость становится равной нулю, а затем меняет знак, что означает движение вниз, то есть падение. Этим заканчивается пассивный участок подъема. Высоту его можно оценить по формуле

$$H_п = \frac{1}{1 + \left(\frac{Q}{G_{кон}}\right)_{ср}} \cdot \frac{V_a}{2g} \qquad (8).$$

Из нее видно, что увеличение сопротивления уменьшает высоту $H_п$. Время подъема без тяги равно:

$$t_п = \frac{V_a}{g\left[1 + \left(\frac{Q}{G_{кон}}\right)_{ср}\right]} \qquad (9).$$

Далее происходит спуск ракеты на парашюте, скорость в процессе которого почти постоянна, она слегка уменьшается по мере приближения к земле. Время спуска определяется вертикальной скоростью:

$$t_{сп} = \frac{H_a + H_п}{V_{сп}} \qquad (10).$$

Следовательно, полное время полета будет:

$$t = t_a + t_п + t_{сп} \qquad (11).$$

Москва

Реши сам!

1. Есть ракетные двигатели с твердым и жидким топливом Каковы достоинства и недостатки каждого из них?
2. Зависит ли высота подъема ракеты от вида топлива, при одном и том же весе заряда?
3. Почему все известные нам ракеты стартуют по вертикали?
4. Возможно ли создать ракету без стабилизаторов?
5. Какая ракета при одном и том же стартовом весе поднимется выше — одноступенчатая или многоступенчатая?
6. Что такое «связка», где, когда и почему она применяется? Приведите примеры.

Знаешь ли ты...

●

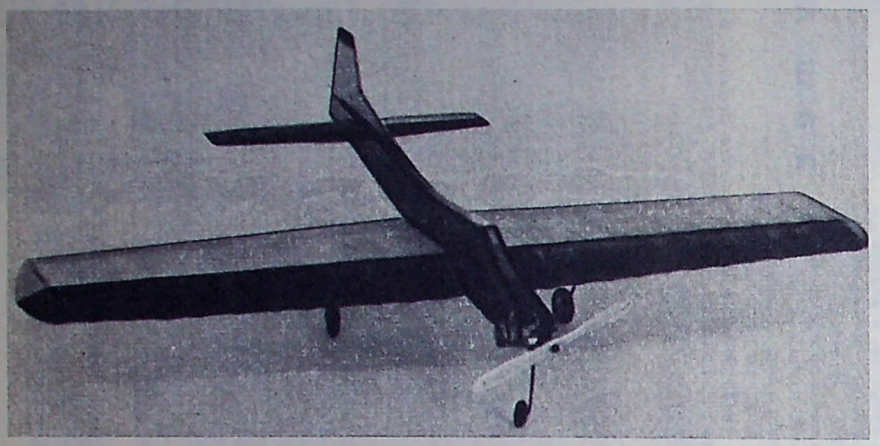
...что первые в Советском Союзе экспериментальные работы по жидкостным ракетным двигателям начались 15 мая 1929 года в Отделе жидкостных и электроракетных двигателей Газодинамической лаборатории (ГДЛ) Военно-научно-исследовательского комитета при Реввоенсовете. С 1929 по 1933 год здесь были созданы первый в мире электротермический ракетный двигатель и первые в нашей стране жидкостные ракетные двигатели.

Газодинамическая лаборатория — предшественник Опытно-конструкторского бюро, чьи двигатели уносят ныне в фантастические полеты искусственные спутники Земли, Луны и Солнца, автоматические экспрессы-лаборатории и пилотируемые космические корабли.

●

...что первые модели ракетопланов в нашей стране начали строить сорок шесть лет назад. В 1924 году на соревнованиях в Тбилиси с такой моделью, оснащенной мощным пороховым двигателем, стартовал И. Туркестанов. В тридцатые и сороковые годы отличились спортсмены из Башкирии, Краснодара и Москвы. Так, модель Т. Шиляева за 1 мин. 32 сек. пролетела 725 м. Ракетоплан В. Ногайцева продержался в воздухе 1 мин. 32 сек. Москвич Б. Слесарев запускал пятикилограммовую модель, которая была оснащена жидкостно-ракетным двигателем.

РАДИОУПРАВЛЯЕМАЯ...



РАДИОУПРАВЛЯЕМАЯ МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА, КОТОРУЮ МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ, ПРИНЕСЛА СВОИМ КОНСТРУКТОРАМ НЕМАЛО ПОБЕД НА ВСЕСОЮЗНЫХ И ГОРОДСКИХ СОРЕВНОВАНИЯХ. ЕЕ ПОСТРОИЛИ АВИАМОДЕЛИСТЫ ОТЕЦ И СЫН ПАВЛОВЫ.

Наша радиоуправляемая модель планера — свободнонесущий моноплан, изготовлена из бальзы, фанеры и сосны. Относительно большая площадь стабилизатора обеспечивает хорошую продольную устойчивость, а руль поворота с компенсацией при сравнительно малой площади дает наибольшую эффективность и уменьшает нагрузку на исполнительный механизм. Небольшие размеры и две консоли разной площади способствуют удачным запускам модели в тихую и ветреную погоду.

КОНСТРУКЦИЯ

Общий вид на рисунке. Крыло: размах — 1870—2150 мм, хорда максимальная — 200 мм, площадь—33,4—39,0 дм², удлинение — 10,5—11,9, поперечное V=8°, профиль CLARK с относительной толщиной 11,7%. Длина — 1200 мм, мидель фюзеляжа — 88,5 см². Стабилизатор: 710 мм, площадь — 10,6 дм², удлинение 4,76, площадь вертикального оперения — 1,9 дм², руля поворота — 0,6 дм², процент компенсации от площади руля поворота 25%. Общий вес модели 1456 г (бывает 1477 г); нагрузка на крыло — 42,6 и 38,0 г/дм², на несущую поверхность — 32,3 и 29,1 г/дм².

Приемник, батарейки питания и тумблер включения размещаются в носовой части фюзеляжа, закрытой фонарем из оргстекла. Полный вес аппаратуры около 300 г. Полетный вес модели — 1800 г.

Фюзеляж собран из семи 3-мм фанерных шпангоутов и четырех стрингеров сечением 5×5 мм в носовой части фюзеляжа и 3×3 мм в хвостовой. До 4-го шпангоута верхние стрингеры усилены наклейкой реек из липы сечением 5×15 мм. Носовая бобышка из липы 80×60×60 мм, выдолблена внутри для загрузки свинца. Задняя бобышка из твердой бальзы.

С нижней стороны бобышки, а также 1, 2, 3 и 4-го шпангоутов вклеена лыжа, сделанная из дюралюминия толщиной 2 мм (усилена с двух сторон 3-мм фанерными накладками). Для запуска с леера в лыже пропилены пазы (крючки).

Штырьки для крепления крыла к фюзеляжу сделаны из листового дюралюминия толщиной 2 мм, тремя болтами диаметром 3 мм крепятся к 2 и 3-му шпангоутам. На 4-м шпангоуте установлен исполнительный механизм с тягой к рулю поворота.

Каркас фюзеляжа закрыт бальзовыми пластинами толщиной 3 мм, а затем оклеен микалентной бумагой, предварительно окрашенной анилиновой краской. Весь фюзеляж покрывается тремя слоями эмалита.

Съемный фонарь, закрывающий открытую переднюю часть фюзеляжа, — из оргстекла толщиной 1,5—2 мм (штамповка на болванке из липы).

У задней бобышки вертикально закреплен болтик диаметром 3 мм и длиной 50 мм (для регулировки установочного угла стабилизатора). На болтик надета спиральная пружина, отжимающая стабилизатор от бобышки. Сверху стабилизатора навинчена гайка, фиксирующая его угол при регулировке модели на планирование с рук.

Вертикальное оперение из цельной бальзовой пластины толщиной 8 мм. Руль поворота вырезан из липовой пластинки, передняя кромка закруглена, а на торцы наклеены кусочки целлулоида. Оси вращения руля — из булавок или стальной проволоки диаметром 1 мм. В нижней части руля врезана качалка из целлулоида толщиной 2 мм. После изготовления вертикальное оперение (эмалитом) вклеивается в фюзеляж, в прорези, что в бальзовой обшивке.

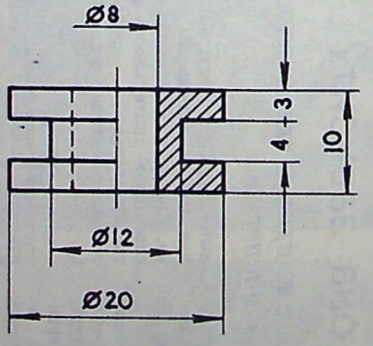
Крыло состоит из набора продольных сосновых лонжеронов, передней и задней кромок и нервюр из фанеры толщиной 1 мм. Сечение лонжеронов у корня 4×4 мм и в конце крыла — 3×3 мм. Передняя кромка сосновая сечением 3×5 мм и в конце — 3×4 мм. Задняя кромка склеена из двух бальзовых пластин 1,5×25 мм. Для предохранения крыла от скручивания средняя часть усилена раскосами 3×4 мм.

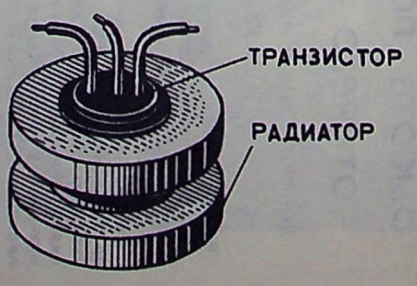
Для крепления консолей к фюзеляжу в торцовой части крыла эпоксидной смолой приклеиваются коробки из жести (по размерам штырьков). Высота переднего штыря 20 мм, заднего — 14 мм.

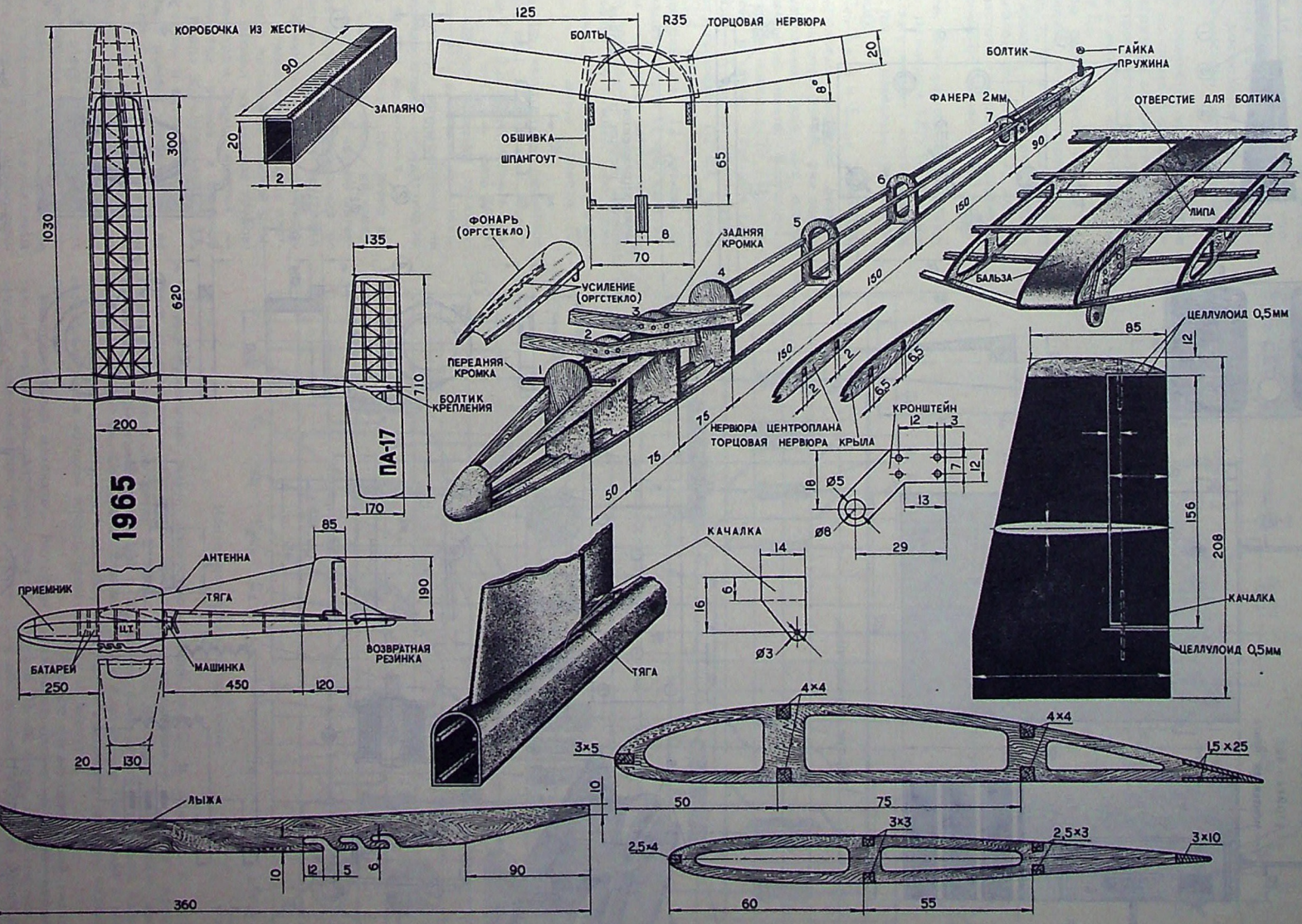
Два сектора, между нервюрами, в торцовой части консолей оклеены бальзовыми пластинками. Торцовые нервюры из липовых пластин толщиной 5 мм. Такие же нервюры приклеены и к фюзеляжу. Законцовки крыла выпилены из 2-мм фанеры. Стабилизатор — неразъемный — по своей конструкции аналогичен крылу. Профиль симметричный с относительной толщиной 9%. Две средние нервюры из фанеры толщиной 2 мм не облегчаются. К ним приклепаны кронштейны для крепления к фюзеляжу. Кроме того, в средней части стабилизатора между нервюрами приклеена пластинка из липы. После того, как сделан стабилизатор, в пластинке для регулировочного болта сверлится отверстие 3,5 мм. Весь стабилизатор оклеен микалентной бумагой и два раза покрыт эмалитом.

РАДИОАППАРАТУРА

Передатчик. Задающий генератор, собранный на транзисторе T_1, не имеет кварца. Кроме того, удален предварительный усилитель высокой частоты, а из усилителя мощности выброшен дорогостоящий транзистор П609. При этих изменениях качество работы передатчика нисколько не ухудшилось. Правильно и аккуратно выполненная аппаратура обеспечивает надежную связь с моделью в пределах видимости.







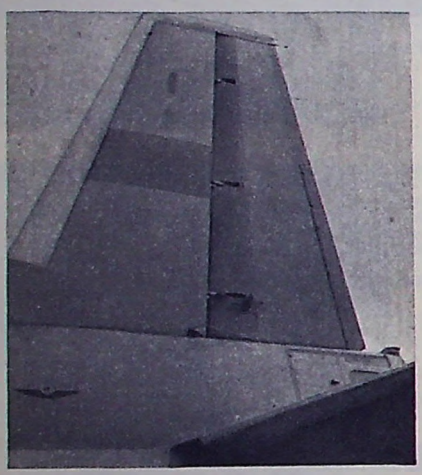
Конструкция модели.



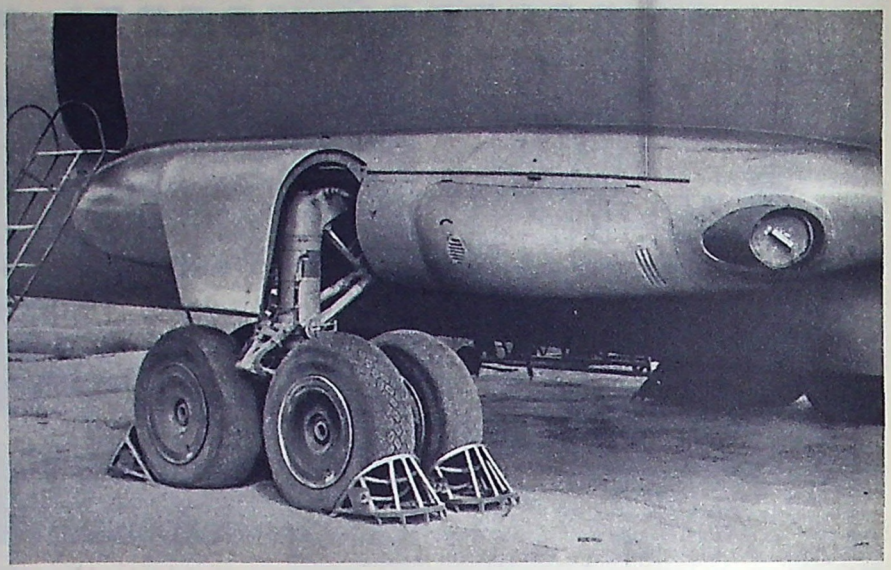
Хвостовой обтекатель и рули высоты.



Консоль крыла.



Вертикальное оперение.



Обтекатель и створка шасси.

Компоновочная схема Ан-12. 1 — передний аварийный люк; 2 — створки передней ноги шасси; 3 — багажный люк; 4 — фара; 5 — створки основной ноги шасси; 6 — выхлопная труба двигателя системы запуска (в левом обтекателе); 7 — багажный люк; 8 — створки грузового люка; 9 — триммер руля высоты; 10 — руль высоты; 11 — стекатели статического электричества; 12 — верхний аварийный люк; 13 — закрылки; 14 — аэронавигационный огонь (левый — красный, правый — зеленый); 15 — кресло бортинженера; 16 — кресло левого летчика (командира корабля); 17 — антенна; 18 — кресло радиста; 19 — кресло правого летчика (второго пилота); 20 — кресло штурмана; 21 — выпускная посадочная фара; 22 — воздухозаборник охлаждения генератора; 23 — вид снизу на правый обтекатель шасси; 24 — фара; 25 — выдвижные интерцепторы; 26 — триммер элерона; 27 — элерон; 28 — обтекатель маслорадиатора; 29 — фара (на внутренних мотогондолах); 30 — створки грузолюка в открытом положении; 31 — верхний проблесковый маяк; 32 — триммер руля поворота; 33 — хвостовой огонь (белый); 34 — обтекатель антенны радиовысотомера; 35 — сечение колеса основной стойки шасси; 36 — сечение колеса носовой стойки шасси; 37 — электрокассеты сигнальных ракет (справа); 38 — нижний проблесковый маяк; 39 — створка вспомогательного двигателя (на левом обтекателе); 40 — основная стойка шасси; 41 — воздухозаборник вспомогательного двигателя (на левом обтекателе); 42 — входная дверь (только слева); 43 — гермошпангоут; 44 — антенны; 45 — обтекатель антенны радиолокатора; 46 — вид сбоку на правый обтекатель шасси; 47 — шлейфовая антенна; 48 — фара подсвета мотогондол; 49 — аэронавигационный огонь; 50 — жалюзи противообледенительной системы. (Схема окраски самолета дана на чертеже).

Впереди — саратовские спортсмены

Четыре дня длились острые поединки спортсменов областей Юго-восточной зоны Российской Федерации. Командную победу одержали авиамоделисты Саратовской области (7701 очко). В личном зачете первые: Е. Дегтярев из Волгограда — скоростные модели, 202,2 км/час; Г. Рогожников (Куйбышев) — пилотажные, 2043 очка; В. Барков — А. Космынин (Куйбышев) — гоночные, 11 мин. 37 сек. На старте моделей-копий впереди Э. Кожухов из Волгограда — 747 очков. Среди воздушных бойцов сильнейший — экипаж Ю. Костин — Я. Княженцев из Саратова.

По моделям свободного полета лучшие: А. Бурцев (Ульяновск) — модели планеров, 1155 очков; К. Ковалев (Волгоград) — резиномоторные, 1121; С. Нилов (Куйбышев) — таймерные, 1126 очков.

(Наш корр.)

Саратов

Спортивная хроника

ХАРЬКОВ. На традиционной матчевой встрече по свободнолетающим моделям выступили спортсмены Москвы, Еревана и Харькова. Отличная погода обещала хорошие летные показатели. Но многих участников соревнований подвела автоматика для принудительной посадки. В течение первых туров у В. Клока, С. Качуры, Г. Маркова, Е. Вербицкого, Г. Хачатряна улетели основные модели. Пришлось налаживать запасные, и это, конечно, сказалось на результатах.

В командном зачете впереди харьковчане, за ними — москвичи. Ереванцы — третьи. Победителем по моделям планеров стал В. Клок (953 очка), по резиномоторным — Ф. Карибян (1235 очков). Среди строителей таймерных моделей первый — Е. Вербицкий (1212 очков).

В. НАЙДОВСКИЙ,
главный судья соревнований

●

ДНЕПРОПЕТРОВСК. Более 40 юных ракетомоделистов соревновались в личном командном первенстве на продолжительность спуска ракеты на парашюте и на длительность планирования ракетоплана. Ракета Саши Мироненко, пятиклассника из 29-й школы, продержалась в воздухе 9 мин. 53 сек. — первое место. На втором Иван Шрам — 6 мин. 33 сек. Среди строителей ракетопланов первые Л. Емельяненко, В. Дунаевский и Ю. Кошик.

В командном зачете лучших результатов добились ребята из 118-й школы (руководитель А. Чесноков).

Ю. СЫТНИК.

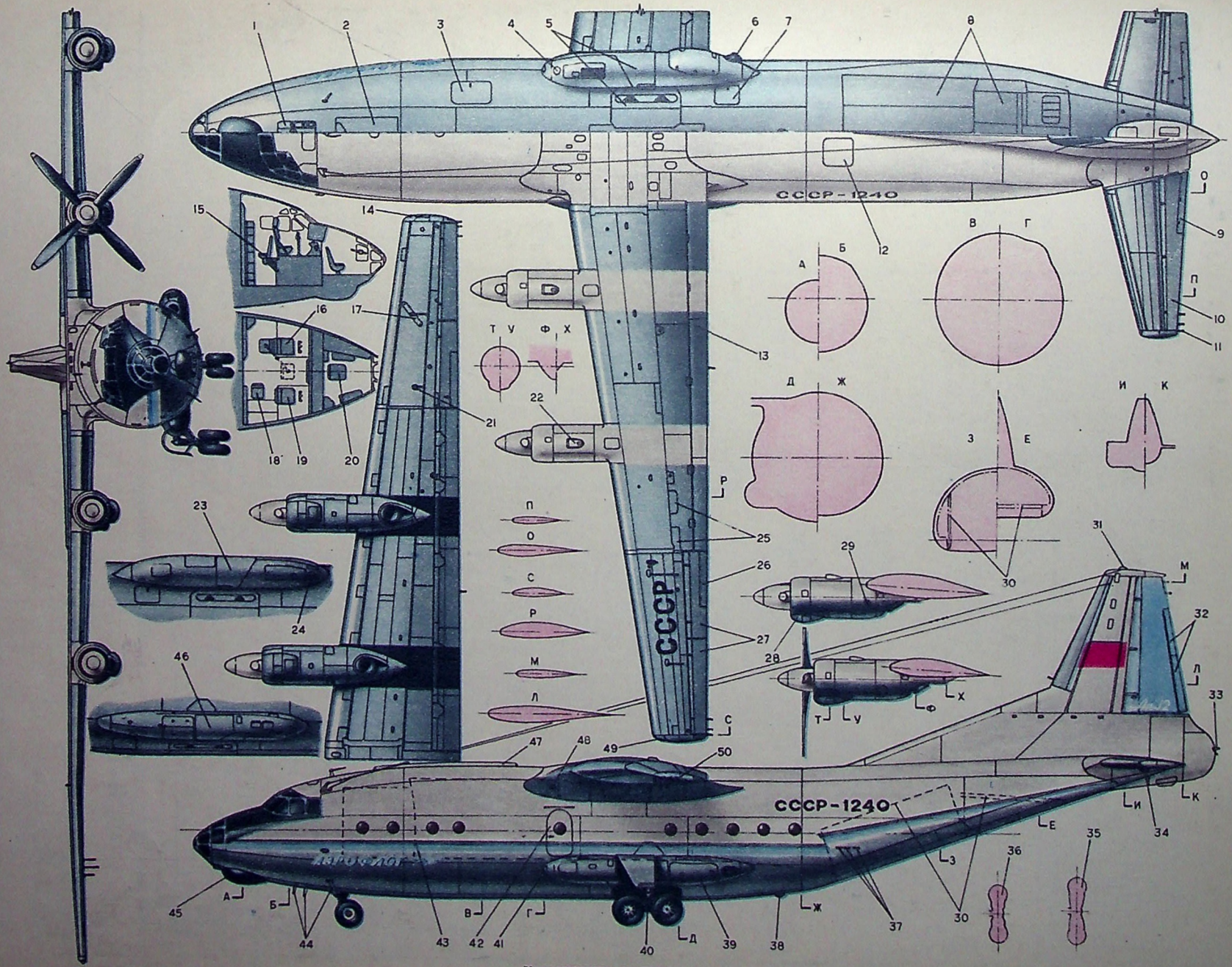
●

МОСКВА. Операции «Щит и меч», «Звезда», «Серп и молот» — это этапы военно-патриотической работы ребят из 114-й школы. На торжественной линейке (ее проводили в п. Дубосеково у могилы панфиловцев) отряды следопытов получили задание. За последнее время школьники не один раз побывали в Музее Вооруженных Сил, принимали участие в сборе биографических данных героев гражданской и Великой Отечественной войн, знакомились с историей родов войск.

Сейчас в школе создан Музей истории Краснознаменного Северного флота. В школьном конструкторском бюро для музея и для зала революционной, боевой и трудовой славы построили модели самолетов и военных кораблей.

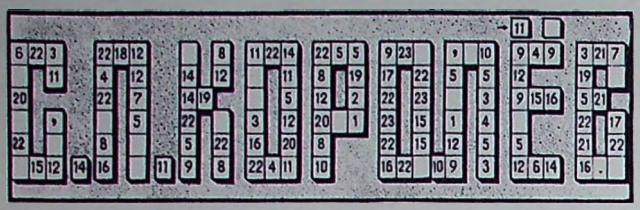
После экзаменов на аттестат зрелости многие из ребят поступают в военные училища, среди них братья Сергеевы и Валерий Суханов, Сергей Зайцев и Валерий Шалаев.

(Наш корр.)



Конструкция модели

КРИПТОГРАММА



Прежде всего найдите следующие ключевые слова, помня, что каждой цифре соответствует определенная буква: I. 17-16-4-9-10 — элемент механизации самолета. II. 2-4-1-3-7-12-5 — авиационная специальность. III. 12-5-4-22-23 — название самолета. IV. 15-21-7-10-12 — ухудшение горизонтальной видимости. V. 6-22-5-20-16-5 — авиационное топливо. VI. 19-10-9-8-14-22-8 — авиаконструктор. VII. 18-9-3-10-12 — фигура высшего пилотажа. VIII. 11-4-12-3-4-22-3-устройство для запуска двигателей.

С помощью этих слов прочтите по горизонтальным рядам, начиная с клетки, отмеченной стрелкой, высказывание конструктора космических кораблей С. П. Королева.

Составил
А. ПЕТРУНОВСКИЙ

Рязанская область,
Сасово

НА КАКИХ ВЫСОТАХ!

Один спортсмен-пилот, отличавшийся хорошим глазомером, любил определять с земли высоту полета. В данном случае, увидев самолет, он сказал:

— Тысяча метров.

Инструктор решил воспользоваться случаем, чтобы еще раз проверить штурманские познания спортсмена.

— Согласен,— сказал он,— что от самолета до местности, над которой он летит, тысяча метров. Но сама местность находится над уровнем моря на высоте трехсот метров, а аэродром вылета — на высоте ста метров над уровнем моря.

Какие же высоты получатся, если учесть все эти данные?

Составил С. ИГНАТЬЕВ

ВРАЩАЯ ТЕЛЕФОННЫЙ ДИСК



На телефонном диске наберите в числовом выражении:

а) дату запуска первого в мире искусственного спутника Земли; б) вес первого искусственного спутника Земли; в) нес корабля-спутника «Восток», на котором Ю. Гагарин впервые в мире поднялся в космос; г) протяженность диаметра Луны; д) число оборотов вокруг Земли третьего искусственного спутника Земли; е) рекорд дальности по прямой на самолете, установленный в 1937 г.; ж) женский рекорд дальности полета на планере.

Если вы в той же последовательности, как и числа, будете брать буквы, прочтете слова академика С. П. Королева.

Составил В. ШЕСТАКОВ
Архангельск.

ДВА ЗНАЧЕНИЯ

1. Мной называется не
только нота,
Но также и машина для
полета.
2. Не только тара я,
но также —
Фигура в высшем
пилотаже.

Составил Г. МАКАРЧУК
Минск

ЗАМЕНИВ БУКВУ...

Заменив в каждом слове одну букву, преобразуйте:

1. Тропическое дерево в сооружение для обслуживания и ремонта самолетов;
2. Сеть для ловли рыбы с судов в передвижную лестницу для выхода из самолета;
3. Часть градуировки на круге компаса в строй самолетов;
4. Машину для подъема и перемещения грузов в наклонное положение самолета, при котором между поперечной осью и горизонтальной плоскостью образуется угол.

Составил В. ШИРЯЕВ,
Братск

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 7)

ШИФРОГРАММА

Каждый знак соответствует какой-либо букве. Расшифровать эти знаки можно при сравнении их с конфигурацией линий, прилегающих к той или иной букве.

Итак прочтем: «Победа в космосе куется на Земле».

ПЛАНЕТЫ



При помощи астрономических знаков, обозначающих планеты, прочитайте зашифрованный здесь текст.

Составил В. ШИШКОВ
Ярославль.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 9 1970

К новым спортивным победам! 2

А. Цынин. Завершающий удар 3

В. Нелаев. Огненный человек 5

Самолеты над полями . . 6

Б. Васина, Т. Леонтьева, Н. Баланин. На финальных стартах России 7

А. Винокуров, Э. Гладков. Победили ростовские спортсмены 12

В. Гончаренко. В сложных условиях 14

М. Арлазоров. Фронт проходит через КБ . . . 15

В. Малолетнев. Над синими сопками 17

Я. Шварцман. Ночи войны 18

Д. Землянский. О самом памятном 19

В. Ипатов. На заводе имени Чкалова 20

С. Лянишев. Мы одна боевая семья 20

Э. Гладков. С неба — в воду 22

П. Радзевич. Успехи обязывают 24

А. Подгорный. Высокая награда 24

А. Сидорова. Глазами матери солдата 25

Д. Жорнин. Дисциплина — залог безопасности прыжков 26

М. Анненков. Тренажер — первый помощник . . 27

Самолеты страны Советов 28

Д. Двоеносов. Взлет и посадка планера . . . 30

Л. Филипповский. Невидимые лучи 32

Аэросмесь 33

Клуб юных ракетчиков . 34

П. Павлов, А. Павлов. Радиоуправляемая . . . 36

Наш фотоэкран 40

А. Потамошнев, С. Онищенко. Ан-12 41

Впереди — саратовские спортсмены 42

Спортивная хроника . . 42

На 1—4-й стр. обложки. На небесных стадионах
Фото Б. Антонова, Т. Мельника и Ю. Сытника.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский. Корректор М. Ромашова

Издательство ДОСААФ.

Сдано в производство 22.VII. 70 г. Подписано в печать 24.VIII.70 г. 60×90¹/₈. 2¾ б. л. 5, п. л. Г-77787 Тир. 70 000. экз. Зак. 283. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35



Выписывайте и читайте журнал

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЕСЛИ ВЫ ИНТЕРЕСУЕТЕСЬ АВИАЦИЕЙ, мечтаете о небе, о поступлении в военное авиационное или воздушнодесантное училище, о службе в Военно-Воздушных Силах, если вы хотите быть в курсе всех крупнейших событий в области авиации, авиационной науки и техники, авиационного спорта — **ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ».**

ЖУРНАЛ ЗНАКОМИТ МОЛОДЕЖЬ со славными боевыми традициями советской авиации, с летчиками — героями Великой Отечественной войны, с жизнью военных и гражданских летчиков, воздушных десантников, курсантов авиационных училищ, с деятельностью авиационно-спортивных клубов и первичных организаций ДОСААФ.

ЗА ГОД ПОДПИСЧИК ПОЛУЧИТ 12 НОМЕРОВ ИЛЛЮСТРИРОВАННОГО МНОГОКРАСОЧНОГО ЖУРНАЛА С ЦВЕТНЫМИ ВКЛАДКАМИ.



ВЫ УЗНАЕТЕ, ЧТО НОВОГО В ОСВОЕНИИ КОСМОСА, как работают наши авиаконструкторы, узнаете о новинках авиационно-спортивной техники у нас и за рубежом, о мастерстве чемпионов и рекордсменов — летчиков, планеристов, вертолетчиков, парашютистов и авиамоделистов. Журнал подробно освещает чемпионаты страны, мировые и европейские первенства, крупнейшие встречи с зарубежными спортсменами.

ТЕ, КТО ДЕЛАЕТ СВОИ ПЕРВЫЕ ШАГИ В ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМ СПОРТЕ и стремится к дальнейшему повышению мастерства, найдут в журнале полезные советы, которые помогут им в самостоятельных занятиях.

«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» рассказывают о школах юных космонавтов, авиаторов, ракетчиков, о лучших авиамодельных кружках и юных авиаконструкторах.

В журнале печатаются очерки, рассказы, стихи.

НА страницах «Крыльев Родины» вы увидите много типов советских самолетов и вертолетов и узнаете их «биографии», а специально для авиамоделистов будут опубликованы чертежи самолетов, предназначенные для постройки моделей-копий.

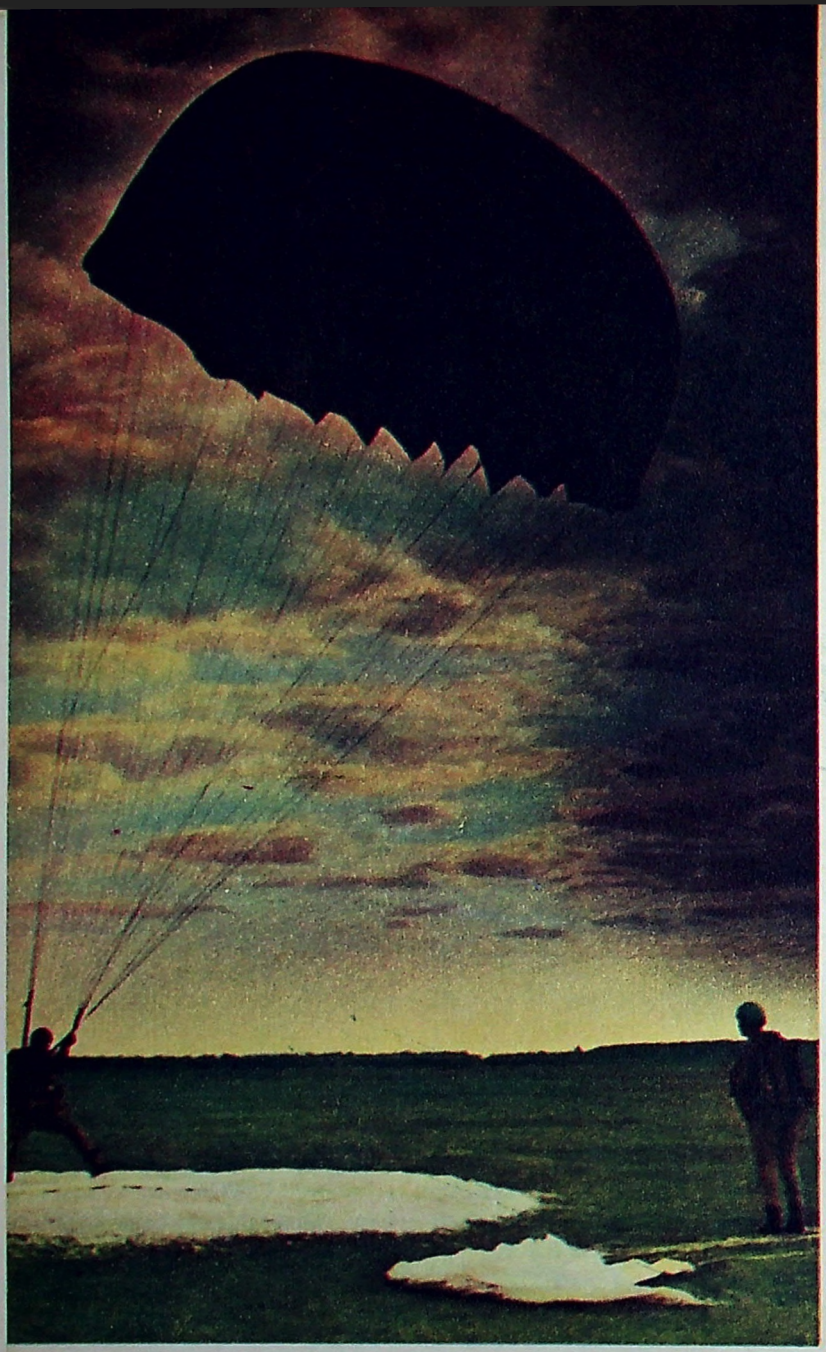
НАШИ АВТОРЫ — летчики, космонавты, маршалы, генералы, офицеры, солдаты Советских Военно-Воздушных Сил и воздушнодесантных войск, ученые и конструкторы, авиационные спортсмены и инженеры, руководители и активисты первичных организаций ДОСААФ, инструкторы авиаспортивных клубов...



ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

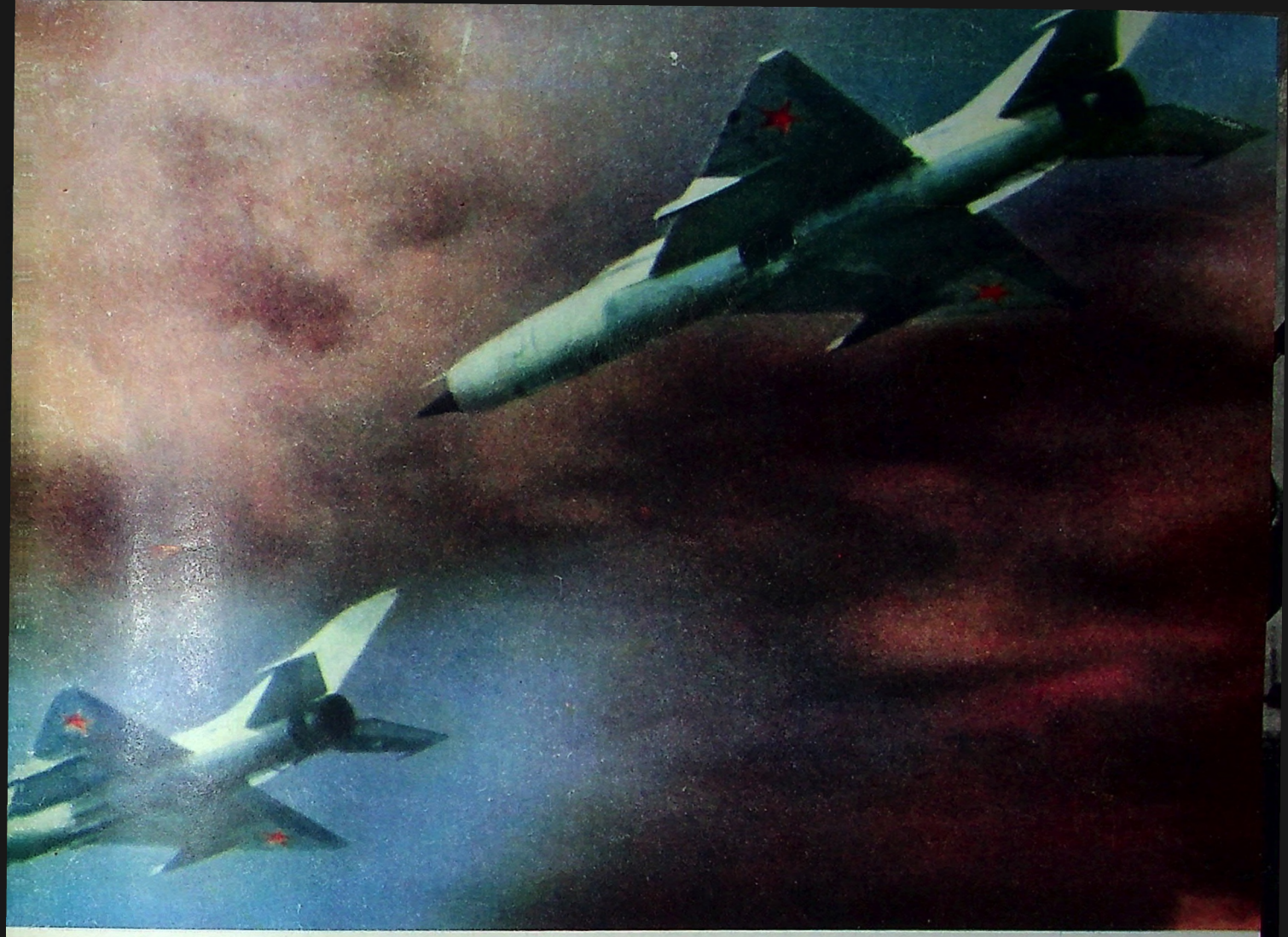
ПРИНИМАЕТСЯ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ В ПУНКТАХ ПОДПИСКИ «СОЮЗПЕЧАТЬ», ПОЧТАМТАХ, КОНТОРАХ И ОТДЕЛЕНИЯХ СВЯЗИ, ОБЩЕСТВЕННЫМИ РАСПРОСТРАНИТЕЛЯМИ ПЕЧАТИ. ПОДПИСНАЯ ПЛАТА НА ГОД — 3 р. 60 к., ЦЕНА ОДНОГО НОМЕРА — 30 коп.





Индекс
70450





КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

• • • НОЯБРЬ • • • 11 • 1970 • • • •

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР











ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

НОЯБРЬ 11 1970





Сегодня мы продолжаем рассказ, начатый в № 6 нашего журнала, о молодых рабочих куйбышевского завода им. А. А. Масленникова, ныне воинах-десантниках. По установившейся традиции юноши, подготовленные организацией ДОСААФ этого завода, служат в одном подразделении воздушнодесантной части.

В ежедневных занятиях и тренировках оттачивается мастерство десантников. Занятия на парашютном тренажере (вверху слева). Специальная десантная полоса препятствий помогает выработать ловкость и силу. Вверху в центре — преодоление «висячего моста»; на переднем плане Анатолий Ремизов (слева) и Николай Калашников. Многое должен уметь десантник: остановить автомашину — в прыжке Валентин Акимов, внизу Анатолий Шеин; форсировать водную преграду.

Отличными воинами зарекомендовали себя Николай Денисов (слева) и Александр Соболев (вверху справа).

Слева внизу: друзья, воспитанники завода им. Масленникова (слева направо) Павел Востров, Анатолий Шеин, Николай Денисов, Анатолий Ремизов и Александр Соболев беседуют с командиром роты Николаем Михайловым.

Фото Э. Гладкова

(Рассказ о воинах-десантниках см. на стр. 7)

ПАРНИ ИЗ НАШЕЙ РОТЫ



Великое знамя Октября

Наша Родина вступает в пятьдесят четвертый год Великой Октябрьской социалистической революции. Советские люди пришли к этому знаменательному рубежу с чувством законной гордости за все то, что свершено и создано ими под руководством Коммунистической партии. Окидывая мысленным взором пройденный путь, мы видим нелегкие, но славные годы героической борьбы, самоотверженного труда и исторических побед. Всматриваясь в будущее, мы уверены, что оно принесет нам новые величественные успехи и достижения, ибо ведет нас мудрая ленинская партия, ибо осеняет нас непобедимое знамя Революции.

Это знамя, поднятое В. И. Лениным, созданной им партией коммунистов на рубеже двух эпох, вело могучую пролетарскую армию через все препятствия и повороты истории на штурм старого мира и привело к блистательной победе в Октябре 1917 года. Под ленинским знаменем партии советский народ одержал всемирно-исторические трудовые и ратные победы, первым в мире построил социализм и ныне успешно строит коммунизм.

Овет Октября не только вырвал из тьмы и возвысил, поставил в авангарде человечества нашу Родину. Дело революционного обновления мира, начатое в незабываемом семнадцатом году, продолжено победами социалистических революций в других странах. На путь социализма уже стала треть населения земного шара. Свет Октября озаряет национально-освободительные движения, под напором которых рухнула колониальная система империализма; служит путеводным маяком для трудящихся буржуазных стран в их борьбе против гнета капитала. Годовщина Октябрьской революции в России — праздник и советского народа, и всего передового и прогрессивного человечества.

Октябрьские дни нынешнего года ознаменованы в нашей стране особым трудовым и политическим подъемом, вызванным подготовкой к XXIV съезду Коммунистической партии Советского Союза. Продолжая ударную юбилейную ленинскую вахту, трудящиеся городов и сел взяли на себя повышенные социалистические обязательства и успешно их выполняют, готовя трудовые подарки предстоящему съезду. Тысячи передовых коллективов заводов и фабрик, колхозов и совхозов, крупных строек и научных учреждений уже рапортовали о досрочном выполнении годового плана и завершении своих пятилеток.

И хотя впереди еще два месяца, уже сейчас ясно: директивы XXIII съезда КПСС и главная экономическая задача текущей пятилетки в основном будут выполнены.

Развивая социалистическое производство в соответствии с требованиями науки и передового опыта, партия учит советских людей работать умело, продуктивно, добиваться с наименьшими затратами труда и материальных ресурсов наибольших результатов. Такая работа доставляет человеку глубокое удовлетворение, развивает его творческие способности, энергию, инициативу. И именно такая работа характеризует передовиков предсъездовского соревнования, девиз которых: «К высшей эффективности труда на каждом рабочем месте!» В этом с особой силой проявляются трудовой героизм народных масс, их политическая сознательность, наиболее полно раскрываются черты советского человека — творца и созидателя новой жизни.

Всенародный характер социалистического соревнования в честь XXIV съезда партии — еще одно убедительное подтверждение мудрости указания Владимира Ильича Ленина о том, что социализм не только не угашает соревнования, а, напротив, впервые создает возможность применить его действительно широко, действительно в массовом размере, втянуть действительно большинство трудящихся на арену такой работы, где они могут проявить себя, развернуть свои способности, обнаружить таланты, которых в народе непочатый родник.

Беспримерны свершения советского народа на пути строительства коммунизма, величественны его достижения в развитии экономики, культуры, науки, подъеме благосостояния. Но мы живем в мире, значительная часть которого еще находится под властью империализма, вынашивающего враждебные, агрессивные планы в отношении нашей страны, всего социалистического лагеря. Поэтому предметом особой заботы Коммунистической партии является неустанное укрепление оборонного могущества Советской Родины. КПСС, ее Центральный Комитет рассматривают постоянную готовность народа и армии отразить любую агрессию, защитить социалистическое Отечество, как одно из основных условий успешного решения задач коммунистического строительства.

За последние годы на основе научно-технической революции неизмеримо возросла боевая мощь наших Вооруженных Сил. Все их виды, все рода войск оснащены оружием и техническими средствами, воплотившими в себе новейшие открытия и достижения передовой советской науки и техники. Ракетные войска стратегического назначения, способные нанести ответный сокрушительный удар агрессору в любой точке земного шара; могучая реактивная, сверхзвуковая, ракетоносная авиация, не зависящая от условий погоды; сухопутные войска, насыщенные современными танками, артиллерией, ракетами, транспортными средствами; военно-морской флот, основную ударную силу которого составляют атомные подводные лодки, — все они находятся в постоянной и высокой боевой готовности.

Обеспечивают эту высокую боевую готовность люди, советские воины, в совершенстве владеющие оружием, беззаветно преданные Родине, глубоко сознающие свою личную ответственность за охрану государственных интересов Советского Союза. Наши солдаты, сержанты, старшины и офицеры с честью оправдывают высокое доверие народа. В повседневной учебе и на больших маневрах, таких как «Двина» и «Океан», они показали отличную специальную и боевую выучку, высокую физическую и морально-психологическую подготовку, умение действовать в сложных условиях современной войны.

Насыщение всех родов войск многочисленными двигателями, агрегатами, механизмами и приборами, электроникой и кибернетикой породило десятки сложных военно-технических специальностей, требующих глубокой теоретической подготовки и совершенных практических навыков. Юноши, приходящие на службу в Вооруженные Силы, должны быть способны в короткий срок освоить теорию и практику своих боевых специальностей, стать полноценными воинами. Помогают им наилучшим образом подготовиться к армейской и флотской службе, приобрести основы военных знаний и технических специальностей организации, клубы и кружки ДОСААФ.

Начальная военная подготовка допризывников, обучение молодежи техническим специальностям, проводимые оборонным Обществом, в последнее время заметно улучшились. Все чаще в комитеты и организации ДОСААФ приходят письма из воинских частей с выражением благодарности за хорошую подготовку юношей к службе в Армии. Это очень отрадно, так как свидетельствует о выполнении Обществом своей основной задачи — содействия укреплению обороноспособности страны. Вместе с тем комитетам, организациям и клубам ДОСААФ предстоит еще очень много сделать для дальнейшего совершенствования начальной военной подготовки и военно-патриотического воспитания молодежи, для еще более широкого развития военно-технических видов спорта. Хорошо, что именно эти задачи составляют основу социалистических обязательств организаций Общества, включившихся в предсъездовское соревнование.

Менее пяти месяцев отделяют 53-ю годовщину Октября от XXIV съезда партии. Превратить каждый предсъездовский день в день ударного труда и образцового выполнения своих обязанностей! С этой мыслью спускаются в забой шахтеры, становятся к мартенам сталевары, поднимаются на леса новостроек монтажники, приступают к очередным исследованиям ученые. С этой мыслью несут боевую вахту пограничники, поднимают в воздух сверхзвуковые ракетоносцы летчики, уходят в море военные моряки. Советские люди не жалеют сил и труда, чтобы еще богаче, краше и могущественнее становилась наша любимая Родина, чтобы еще выше реяло над миром великое и непобедимое знамя Октября.

XXIV съезду КПСС — достойную встречу

Социалистическое соревнование в честь XXIV съезда КПСС, начатое по инициативе первичной организации ДОСААФ Горьковского авиационного завода имени Серго Орджоникидзе, широко распространилось в оборонном Обществе. На заводах и фабриках, в колхозах и совхозах, учреждениях, школах и вузах — повсюду активисты ДОСААФ принимают высокие обязательства. И каждый труженик, на каком бы участке он ни работал, стремится внести свой вклад в общенародное дело укрепления обороноспособности Отчизны, встретить знаменательное событие в жизни партии и народа новыми успехами.

Корреспондент «Крыльев Родины» попросил ряд работников и активистов ДОСААФ рассказать о предсъездовском соревновании. Вот что они сообщили.

ГОДОВОЙ ПЛАН — К 20 ДЕКАБРЯ

Мастер спорта А. ТАУТЬКО,
главный инженер Киевского завода ДОСААФ

— Продукция нашего завода пользуется большой популярностью в первичных организациях ДОСААФ и у спортсменов. Мы изготовляем учебно-наглядные пособия, микродвигатели для авиационных моделей. Из года в год увеличиваем выпуск изделий. Активное участие коллектива в соревновании за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и наши успехи в этом соревновании позволили принять новые повышенные обязательства в честь партийного съезда. Мы решили завершить годовой план к 20 декабря, а пятилетнее задание по объему производства — к 7 ноября 1970 года.

В обязательствах особое место отводится вопросам технического перевооружения предприятия. Собственными силами разрабатываем и внедряем новое оборудование и технологию (например, литье под давлением), что позволило за пятилетку увеличить производительность труда и среднегодовые темпы ее прироста. Впервые в стране нами будет освоен мелкосерийный выпуск авиамодельных двигателей с рабочим объемом цилиндра 10 см^3.

С каждым днем множатся ряды передовиков предсъездовского соревнования. Среди них — ударники коммунистического труда токарь И. Поляндра и слесарь А. Мартынов, фрезеровщик авиамоделист-перворазрядник С. Сергиенко и другие.

ПОВЫШЕННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

П. КУПАТАДЗЕ,
председатель Тбилисского горкома ДОСААФ

— Городская организация ДОСААФ Тбилиси за высокие показатели в социалистическом соревновании удостоена Ленинской Юбилейной Почетной Грамоты. Эта награда ко многому обязывает. Первейшая наша обязанность всемерно содействовать дальнейшему укреплению оборонной мощи нашей Родины. Единодушные в своем стремлении достойно встретить XXIV съезд партии, мы с еще большей настойчивостью будем изучать ленинское идейно-теоретическое наследие, свято выполнять заветы В. И. Ленина, воспитывать в себе лучшие качества советского патриота — высокую идейную убежденность, беззаветную преданность делу Коммунистической партии, готовность к защите социалистической Родины.

Оборонные коллективы Тбилиси горячо одобрили инициативу горьковчан и включились в предсъездовское соревнование. Приняты повышенные обязательства, направленные на дальнейшее улучшение военно-патриотической работы, качества подготовки молодежи к службе в Советской Армии, массовое развитие военно-технических видов спорта.

Вот, например, авиационный завод. Здесь молодежь увлекается воздушным спортом. Особенно много любителей парашютизма и авиамоделизма. Рабочие, участвуя в юбилейной Спартакиаде, повысили свои спортивные разряды, а мастер спорта И. Токарев стал призером ее финальных соревнований по копиям самолетов. Это, конечно, серьезный успех. В этой связи напомню, что все районы нашего города выставили команды, выступавшие по всем 15 военно-техническим видам спорта, включенным в программу Спартакиады. По предварительным данным более 30 спортсменов показали результаты мастеров и кандидатов в мастера спорта. Особенно отличились спортивные коллективы заводов — авиационного, имени Кирова, 1-й и 23-й легкотаксомоторных контор, 66-й и 78-й школ.

Теперь, готовясь к партийному съезду, первичные организации намечают новые рубежи: помочь новичкам приобщиться к военно-техническому спорту, увеличить в два раза ряды спортсменов. Так, на станкостроительном заводе имени Кирова (председатель комитета ДОСААФ Г. Усаниташвили) создан самодеятельный спортивно-технический клуб, здесь готовят парашютистов, радиотелеграфистов, мотоциклистов и других. Активисты ДОСААФ делают все, чтобы юноши, которым предстоит служить в армии, имели военно-технические специальности, сдали нормы на значок «Готов к защите Родины», полностью прошли программу начальной военной подготовки. Вовлекая молодежь в работу спортивно-технического клуба, на заводе решили подготовить к 1 марта 1971 года десятки новых технических специалистов.

ГОТОВИМ ИНСТРУКТОРОВ И СУДЕЙ

П. РЫВКИН,
начальник Московского авиамодельного клуба

— Коллектив наш горячо поддержал призыв Омского образцового автомотоклуба ДОСААФ широко развернуть предсъездовское соревнование клубов и школ ДОСААФ за дальнейшее повышение уровня оборонно-массовой работы среди молодежи.

Мы обязуемся:

— добиться, чтобы не менее 1000 юношей, обучающихся в авиамодельных кружках, стали разрядниками; провести 5 внутриклубных соревнований; создать новые спортивные секции;

— к марту 1971 года подготовить для первичных организаций ДОСААФ 100 инструкторов и общественных судей.

КРУЖКИ В СЕЛЬСКИХ ШКОЛАХ

Ю. ЧЕРНОВ,
заслуженный тренер РСФСР, тренер сборной команды Новосибирской области

— Наша команда авиамоделистов успешно выступила на соревнованиях Спартакиады: мы заняли первое место на зональной встрече. Новосибирцы в составе сборной России достойно защищали спортивную честь республики и родного города на финальных соревнованиях. Так, В. Маланчук — третий призер по скоростным моделям, А. Волков — член сборной страны, он выступал на чемпионате мира в Бельгии. Возросшую выучку показали спортсмены И. Гусев, А. Валухов, А. Лабецкий, И. Зильберг и другие. В ходе Спартакиады 6 ее участников впервые выполнили нормативы мастеров и кандидатов в мастера спорта, а более 300 повысили спортивные разряды. Вот один из них — А. Руденко, директор Карасукского Дома пионеров. Он заботится не только о личных спортивных успехах, но и о широком развитии авиамоделизма. Ныне в 14 школах Карасукского района работают авиамодельные кружки. И это, разумеется, достигнуто не без усилий Руденко.

В честь партийного съезда мы взяли на себя такие обязательства: к марту 1971 года создать более 50 авиамодельных кружков в сельских школах и подготовить для них инструкторов; провести межобластные авиамодельные соревнования; организовать областную выставку работ юных техников.

ИССЛЕДОВАНИЯ ЛУНЫ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Советской космической наукой и техникой блестяще решена сложнейшая научно-техническая проблема. Впервые в истории космонавтики созданная в нашей стране автоматическая станция «Луна-16», совершив рейс Земля — Луна — Земля, доставила на Землю образцы лунной породы. Полет к Луне, выполнение мягкой посадки, бурение и забор грунта в условиях лунной ночи, осуществление автоматического старта космической ракеты с поверхности Луны является наглядным подтверждением успешного решения нашими учеными, инженерами и техниками целого комплекса принципиально новых задач. Полет станции «Луна-16» представляет собой выдающееся достижение отечественной науки и техники. Оно открывает новые широкие возможности для проведения систематических научных исследований небесных тел с помощью автоматических аппаратов.

Новый успех в исследовании космоса одержан в знаменательный для нашего народа, для всего прогрессивного человечества год — год столетия со дня рождения организатора Коммунистической партии, основателя советского государства В. И. Ленина. С его именем, с организаторской работой нашей партии связаны все успехи советской науки и техники, создание и развитие нашей индустрии. И естественно, что коллективы, участвовавшие в создании станции «Луна-16», ракеты «Луна — Земля» с возвращаемым аппаратом и в осуществлении программы полета, посвятили свое достижение предстоящему XXIV съезду Коммунистической партии — вдохновителю всех побед советского народа.

Как же был осуществлен этот поистине исторический научно-технический эксперимент, открывший новую страницу в истории покорения космоса, положивший начало принципиально новому способу изучения Луны и планет Солнечной системы.

ПО ТРАССЕ ЗЕМЛЯ — ЛУНА

12 сентября 1970 года. На космодроме Байконур заканчивается подготовка к пуску мощной многоступенчатой ракеты. Уже заправлены топливные баки ракеты. Специалисты в последний раз проверяют многочисленную аппаратуру ракеты-носителя и установленной в ее головной части научной станции «Луна-16». Отведены фермы обслуживания. Приближается время старта. Проходят предпусковые команды. Еще минуты, и грохот могучих двигателей ракеты катится над казахстанскими просторами.

Сначала медленно, а затем быстрей и быстрей огромная ракета уходит ввысь. Обтекатель надежно защищает космическую станцию от силовых и тепловых нагрузок. Скорость все нарастает. Одна за другой отделяются ступени ракеты-носителя. Вот сброшен и головной обтекатель. Теперь он не нужен, так как ракета достигла высоты, где атмосфера практически отсутствует, а значит и не угрожает станции.

Во многих тысячах километров от места старта станция вместе с последней ступенью ракеты мчится с первой космической скоростью. На расчетной высоте она перешла на трассу искусственного спутника Земли. Специалисты наземных станций командно-измерительного комплекса произвели траекторные измерения, уточнили параметры орбиты «Луна-16». Данные по линиям связи пошли в координационно-вычислительный центр, а отсюда, после обработки с соответствующими рекомендациями — в центр дальней космической связи.

После старта прошло совсем немного времени, а в залах координационно-вычислительного центра уже звучит сообщение «Станция выведена на расчетную орбиту. Состояние бортовых систем нормальное». На экране в зале управления — карта земного шара. На ней в виде огромной синусоиды проложена расчетная трасса полета «Луны-16» по околоземной орбите. Работники Центра наблюдают за передвигающейся по этой трассе светящейся точкой, изображающей автоматическую станцию. «Луна-16» с последней ступенью ракеты приближается к расчетному району. Еще минута и там в ближнем космосе вспыхивает огненный шлейф — еще раз включаются двигатели последней ступени ракеты-носителя. В заданное время в расчетной точке орбиты искусственного спутника Земли «Луна-16» стартовала вторично. Теперь к естественному спутнику Земли.

Разогнав станцию почти до второй космической скорости, последняя ступень ракеты отделилась. «Луна-16» — одна отправилась в длительное путешествие. Двигатели системы ориентации погасили возникшие после отделения от носителя возмущающие колебания и стабилизировали положение станции в пространстве. Служебные бортовые системы, включившись в действие, заботливо следят за тем, чтобы у всех приборов и агрегатов были нормальные условия для работы. Экранно-вакуумная теплоизоляция надежно защищает основные системы станции от перегрева. Кроме того, на некоторых участках полета, чтобы обеспечить заданные температурные условия, используется и «закрутка», как называют искусственное вращение станции вокруг одной из ее осей, перпендикулярной направлению на Солнце.

Разработанная задолго до старта программа предусматривала, что во время полета к Луне траекторию станции придется дважды подправлять. Для расстояний в сотни тысяч километров это — естественная мера. Но точность выведения станции на траекторию полета к Луне была так высока, что вторая коррекция пути не потребовалась. Оказалось достаточным включить 13 сентября на 6,4 секунды двигатель, и «Луна-16» пошла точно в расчетный район окололунного пространства.

С каждым часом полета снижалась скорость. Ее «съедало» поле тяготения Земли. Когда до Луны оставалось примерно 66 тысяч километров, станция имела скорость лишь немного превышающую 1 километр в секунду. Но вот станция уже в поле действия Луны. Скорость вновь стала возрастать и превысила вторую космическую для Луны — то есть 2,35 км/секунду. На Земле уже рассчитали величину импульса тяги двигателя, чтобы снизить эту скорость и перевести станцию на орбиту спутника Луны. И 17 сентября, когда станция достигла окололунного пространства, заработали двигатели ориентации. Они заставили станцию медленно вращаться до тех пор, пока в поле зрения одного из оптических датчиков не появилось Солнце. Тут же начали работать другие дви-

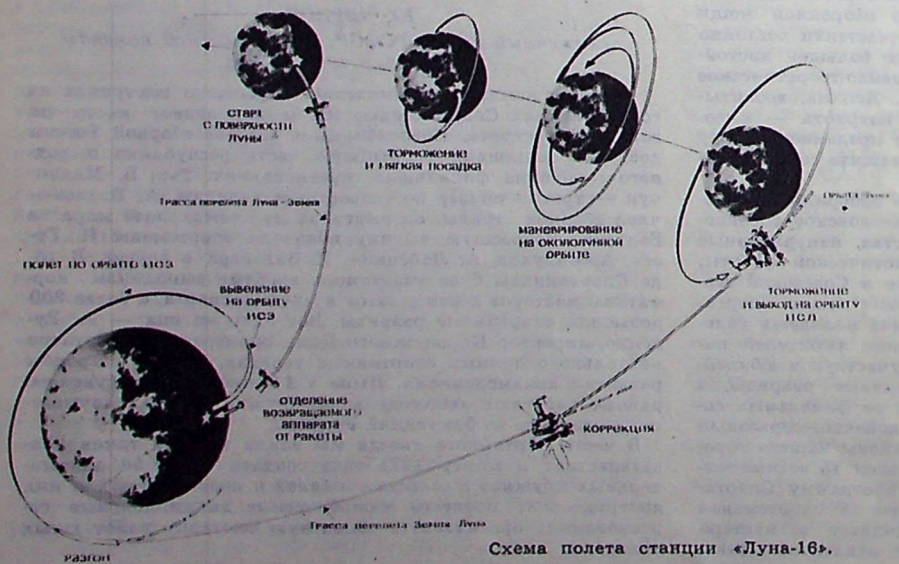


Схема полета станции «Луна-16».

гатели. И «Луна-16» начала разворот вокруг оси станция — Солнце. Он продолжался до тех пор пока в центральную часть «глаза» второго датчика не попала Земля. После этого маневра основной двигатель станции «глядел» соплом вперед и был тут же включен вторично. Скорость станции снизилась примерно до 1,6 км/сек. «Луна-16» перешла на селеноцентрическую орбиту с высотой в 110 км.

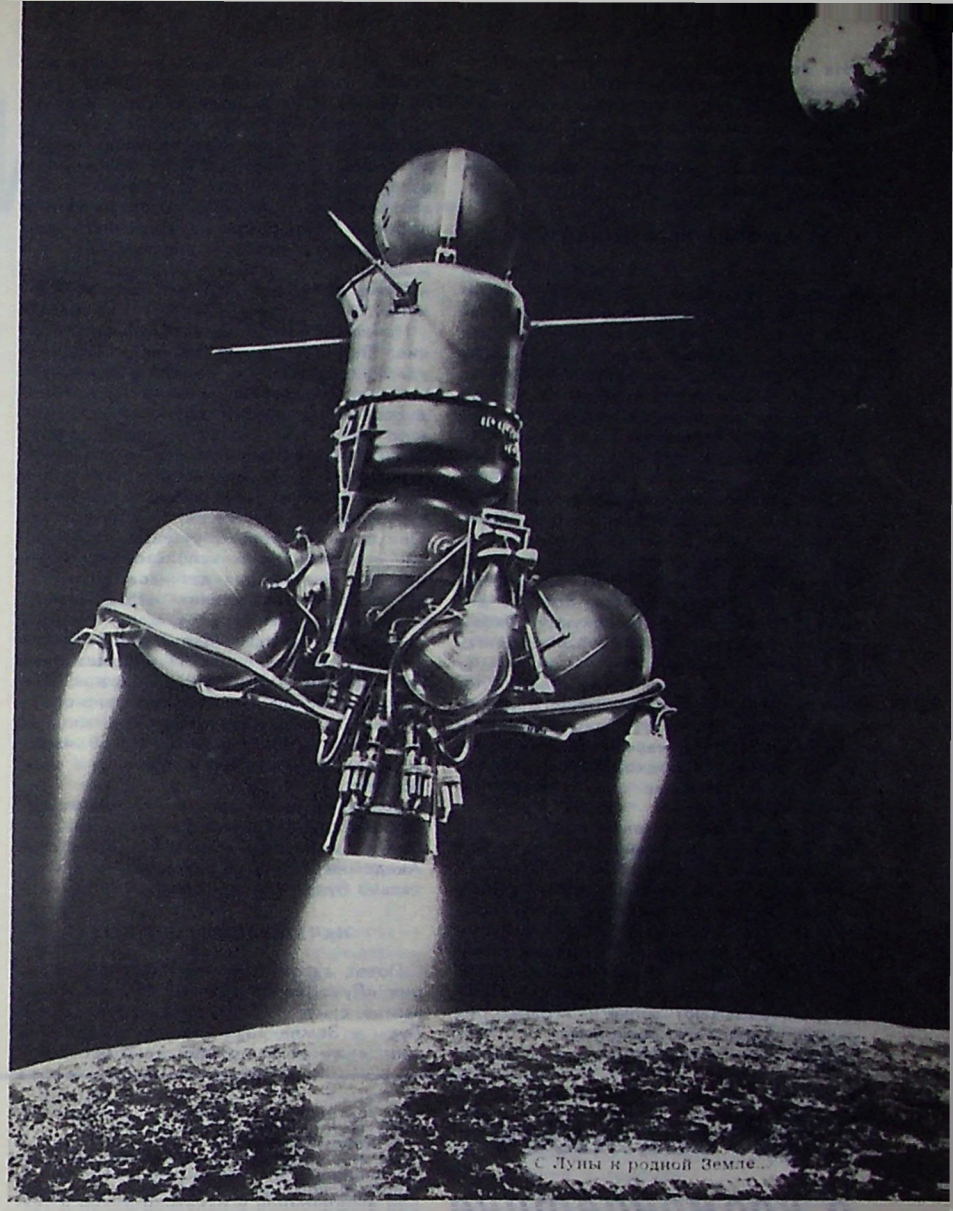
Почти трое суток посланец Земли летал вокруг Луны. В это время специалисты наземного командно-измерительного комплекса, сопоставляя расчетные данные с фактическими, успели неоднократно и очень тщательно измерить и уточнить все данные, характеризующие гравитационное поле Луны, неоднородность которого оказывала существенное влияние на движение станции по селеноцентрической орбите. Задача состояла в том, чтобы «Луна-16» была переведена на орбиту, с которой можно осуществить спуск в заранее выбранный район моря Изобилия, северо-западнее кратера Уэбб. Ученых интересовало море Изобилия потому, что еще ни один космический аппарат не совершал здесь посадку, а данные из этого района представляли большую ценность, расширяли знания геолого-минералогических и физических особенностей лунной поверхности, истории ее образования. Сыграло свою роль и то, что старт космической ракеты из района моря Изобилия, при условии высокой точности времени старта и работы двигателя ракеты Луна — Земля обеспечивал возвращение космического путешественника не вообще на Землю, а в заданный район территории Советского Союза.

В соответствии с этой задачей по команде с Земли станция выполнила два сложных маневра. После первого она перешла с круговой на эллиптическую орбиту с высотой над поверхностью Луны в периселении 15 километров. После второго, несколько повернув плоскость орбиты, заняла нужное положение в пространстве. Оба маневра прошли отлично, и Земля дала команду на спуск. Вновь включилась основная двигательная установка станции. «Луна-16» начала сход с орбиты.

Вскоре до поверхности Луны осталось всего 600 метров. В соответствии с программой управления и информацией о скорости снижения и остающейся высоте, поступающей с бортового измерителя скорости и высотомера, менялся и режим тяги двигателя. Когда до поверхности Луны осталось всего 20 метров, основной двигатель выключился. Дальнейшее торможение космического аппарата взяли на себя два двигателя малой тяги. Они выключились по сигналу гамма-высотомера, зафиксировавшего высоту до лунной поверхности — 2 метра, и мягкая посадка на поверхность Луны была совершена.

26 ЧАСОВ НА ЛУНЕ

Сразу после прилунения по команде с Земли начал работать бортовой радиокомплекс станции. Он «доложил», что посадка прошла нормально, станция и ее системы в порядке. Земля сделала вывод: можно начинать забор грунта. На Луну пошли соответствующие команды.



Приняв их, станция начала свою главную работу. Наступил один из ответственнейших этапов исторического эксперимента. До «Луны-16» ни один аппарат, созданный человеком, не действовал в таких условиях: пункт управления почти в четырехстах тысячах километров, температура ниже 100°С, глубокий вакуум, при котором движущиеся части конструкции могут сами собой свариваться. Но «Луне-16» это не грозило. Ее механизмы еще на Земле «тренировались» в подобных условиях, и материалы выдержали испытания в вакууме и при сверхнизких температурах.

Выполняя приказ Земли, механическая «рука» — штанга с буровым станком пришла в движение. Сначала она заняла вертикальное положение, затем повернулась вокруг вертикальной оси на 180° и опустила буровой станок на поверхность Луны. Получив информацию о положении штанги и что крышка бурового станка открыта, оператор с Земли дал команду на включение привода бурового механизма. Она была выполнена точно. Бур — пустотелая труба с резцами на торце — углубился в лунную породу. Забрав пробы, он снова вошел в корпус бурового станка, и штанга подняла его к приемному отверстию герметичного контейнера возвращаемого аппарата. Снова с Земли идет радиокоманда, и опять автомат исполняет ее с предельной точностью. Бур с лунной породой перемещен в контейнер, отделен от буровой установки, и штанга отошла от спускаемого аппарата.

Важнейшая часть эксперимента закончена. Но домой, на Землю лететь пока рано. В течение еще суток станция остается на Луне, проводит исследование уровня радиации, проверяет и передает на Землю температуру элементов своей конструкции, сообщает данные для определения углового положения станции относительно местной вертикали и т. д.

На Земле тщательно анализируют все данные. Они свидетельствуют о том, что на «Луне-16» все в порядке. Посадочная ступень выполнила все, что ей было положено сделать по программе, а ракета со спускаемым аппаратом готова стартовать к Земле.

С ЛУННЫМ КАМНЕМ ДОМОЙ

Наступило утро 21 сентября. В своем извечном движении Земля и Луна пришли в те точки космического пространства, которые ученые определили как наиболее выгодные для старта ракеты с возвращаемым аппаратом к Земле, чтобы без коррекции по баллистической траектории посланец «Луны-16» с ценным багажом прилетел в тот район Советского Союза, где все готово к его встрече.

На Луну летит очередная команда. Включился двигатель ракеты Луна—Земля. Используя посадочную ступень станции как стартовую площадку, космическая ракета бесшумно рванулась в высь. Быстро нарастает скорость. Вот она достигла 2,7 километра в секунду. Оковы лунного притяжения не страшны. Двигатель выключился — теперь он не нужен. Через некоторое время станция попадет в сферу преобладающего действия земного тяготения, и оно уже не выпустит аппарат из своей власти. И чем ближе он будет подходить к родной планете, тем сильнее она будет притягивать его к себе.

Огромные чаши антенн наземных станций слежения развернулись в сторону космического путешественника. Они ловят каждый его сигнал. Земля внимательно следит за полетом своего автоматического посланца. В Центре дальней космической связи непрерывно ведутся траекторные измерения, контролируется состояние систем станции. Данные не вызывают тревоги. Траектория полета совпадает с расчетной.

Все ближе и ближе планета Земля. Вот до нее осталось лишь несколько десятков тысяч километров. Ракета уже не нужна. Она выполнила свою задачу, и в 4 часа 50 минут утра 24 сентября возвращаемый аппарат, получив команду с Земли, отделился от приборного отсека ракеты. Через 3 часа 20 минут возвращаемый аппарат, развернувшись лобовой частью против встречного потока воздуха, вошел в плотные слои атмосферы. Его скорость к этому времени уже превысила 11 километров в секунду.

Началось аэродинамическое торможение. Перед станцией возникли мощные ударные волны. Температура пограничного слоя перевалила за 10 тысяч градусов, а перегрузки достигли 350 единиц. Но и они не были страшны для возвращаемого аппарата. Для его изготовления были применены такие материалы, которые выдержали и температуру плазмы и гигантские перегрузки. Они были не только учтены создателями аппарата, но и использованы в качестве сигналов для датчиков. И датчики, после прохождения максимальных температур и перегрузок, дали команды на отстрел крышки парашютного отсека, а на высоте около 11 километров— на отделение тормозного парашюта и открытие основного. Под его бело-оранжевым куполом возвращаемый аппарат плавно опустился на землю. В 8 часов 26 минут Земля приняла «лунник» в свои объятия.

Возвращаемый аппарат с бесценным лунным грунтом в тот же день был доставлен в Москву в один из институтов Академии наук СССР. Теперь его тщательно будут изучать ученые.

НАЧАЛО НОВОГО ЭТАПА

Полет автоматической научной станции «Луна-16» на другое небесное тело, взятие с него образцов грунта, старт с Луны к Земле ракеты с возвращаемым аппаратом — настоящий триумф советской науки и техники. Это великолепное достижение в создании автоматических космических станций стало возможно благодаря вдохновенному труду нашего рабочего класса, советской научно-технической интеллигенции. Успешное завершение этого исключительно важного эксперимента открывает принципиально новые возможности в изучении планет Солнечной системы, является началом нового этапа в освоении космоса.

Создание станции «Луна-16» не просто дальнейшее развитие и совершенствование наших «лунников». Это принципиально новый шаг в космической технике. Широкий диапазон действий, высокая надежность и конструктивное совершенство «Луны-16» открывают большие возможности в создании совершенных образцов космической техники настоящего и будущего, позволяющей вести систематическое изучение районов космоса и небесных тел надежными и экономически выгодными способами. Ведь рейс автоматов в десятки раз экономичнее полета пилотируемого корабля. И, что не менее важно, автоматы могут работать там, где человек пока работать не может или эта работа связана с опасностью для его жизни.

Советские ученые, разрабатывая программу исследования и освоения космического пространства, подчинили ее интересам науки, народного хозяйства страны, познания и практического освоения сил и законов природы на благо человека. Успешный рейс советского автомата по трассе Земля — Луна — Земля был выполнением одного из пунктов этой программы. Не исключено, что в будущем естественная спутница нашей Земли может стать базой для автоматической обсерватории, для географических и геофизических наблюдений Земли, местом наблюдения за возникновением тайфунов и ураганов на Земле, районом проведения различных технических и биологических экспериментов.

Инженер И. СМИРНОВ

60 докладов о космонавтике

15—18 сентября 1970 года в Калуге, где жил и творил Константин Эдуардович Циолковский, состоялись пятые, ставшие уже традиционными «Циолковские Чтения». Для участия в них из Москвы, Ленинграда, Киева и других городов прибыло более 150 ученых, инженеров, медиков и историков.

С большим вниманием было выслушано сообщение бортинженера космического корабля «Союз-9» В. И. Севастьянова, который рассказал о самом продолжительном в истории космонавтики 18-суточном полете человека, выполненном им вместе с А. Г. Николаевым.

В приветствии, присланном участникам Чтений, председатель комиссии по исследованию и использованию космического пространства Академии Наук СССР академик А. А. Благонравов отметил важную роль традиционных Чтений, назвал ряд проблем, над которыми следует работать, развивая дальше идеи К. Э. Циолковского.

«Большой заслугой участников Чтений Циолковского, — говорится в приветствии, — является то, что они пропагандируют величественные достижения советского государства в освоении космоса, пытливо исследуют и показывают заслуги К. Э. Циолковского...

В тематику Чтений Циолковского следует и впредь включать исследования, посвященные изучению творчества К. Э. Циолковского, развитию его идей, истории авиационной и ракетной науки и техники, а также современные исследования, представляющие собой дальнейшее развитие идей К. Э. Циолковского. ...Заслуживает одобрения то, что на Чтения, посвященные К. Э. Циолковскому, открыт доступ работам, относящимся к далеким перспективным проблемам науки...

Эту смелую постановку научных проблем далекого будущего следует продолжать и впредь, ибо где же как не на Чтениях Циолковского ученым подумать и помечтать о виднеющихся сквозь туман в далеком будущем обольстительных и важных перспективах, как об этом мечтал сам великий ученый...»

И надо сказать, что уже сделано немало докладов, посвященных разработке проблем космонавтики далекого будущего.

На пятых Чтениях прочитано более 60 докладов по различным проблемам космонавтики. Участники пленарных заседаний с интересом выслушали доклады: «Ленинская теория отражения и проблемы космической биологии и медицины» — профессора И. М. Хазена, «К. Э. Циолковский и будущее», сделанный старейшим специалистом ракетно-космической техники, конструктором первой советской жидкостной ракеты, членом Международной академии астронавтики М. К. Тихонравовым, «Специальная теория относительности и межзвездные полеты» — профессора В. В. Добронравова.

На Чтениях работало пять секций: «Исследование научного творчества К. Э. Циолковского», «Механика космического полета», «Проблемы космической медицины и биологии», «Проблемы ракетной и космической техники» и секция «Авиация и воздухоплавание». Прочитанные на их заседаниях доклады вызвали оживленное обсуждение. Об исследовании «О безразмерных коэффициентах К. Э. Циолковского при предварительном аэродинамическом расчете самолетов» доложил Н. А. Жемчужин. Он показал, что К. Э. Циолковский в известной мере предвосхитил некоторые современные методы расчета самолетов. В своеобразном отчете о своей сорокалетней работе Е. Л. Букш рассказал о развитии ракетного моделизма в СССР и его роли в пропаганде идей К. Э. Циолковского. Доклады Б. К. Федюшина и В. Я. Грабуна были посвящены проблемам межзвездных полетов со скоростями, близкими к скорости света.

Участники пятых Чтений единодушно приняли обязательство к марту 1971 года, в честь XXIV съезда КПСС, подготовить для печати сборник наиболее интересных докладов, сделанных на Чтениях Циолковского за пять лет.

И. МЕРКУЛОВ,
заместитель председателя комитета космонавтики ДОСААФ СССР

ПАРНИ ИЗ НАШЕЙ РОТЫ

— Познакомьтесь, товарищи, — сказал командир роты, представляя вошедшего вслед за ним в Ленинскую комнату десантника, — ваш новый командир отделения гвардии младший сержант Анатолий Шеин. Прибыл из учебного подразделения.

Дружеские руки. Пытливые взгляды...

— Наш секретарь комсомольского бюро роты Павел Востров.

— Ну, здравствуй, Павел, — шагнул Анатолий навстречу Вострову и крепко обнял товарища.

— Здравствуй, Толя. Вот мы и снова вместе. В нашей роте прибыло, — улыбаясь, ответил Востров.

...Жили на одной улице. Учились в одной школе. Это роднит, особенно, если встретишь одноклассника за тридевять земель, там, где ульяновские и куйбышевские называют друг друга земляками.

После школы, казалось, пути товарищей разошлись. Павел учился в техникуме, Анатолий — в профтехучилище. Но пришло время — они встретились в одной и той же заводской проходной. «Рабочие куйбышевского завода имени А. А. Масленникова», — это они произносили с гордостью. Да и есть чем гордиться. Старейший завод, пользующийся всероссийской известностью и славой.

Общего было много, но по-настоящему сблизила Павла и Анатолия мечта. Они знали, что завод с 1942 года взял шефство над фронтовой частью. Из рассказов ветеранов слышали, что восемь раз делегации рабочих уезжали на фронт, в часть. Везли с собой вагоны подарков, в самое тяжкое время находили свою часть у стен Сталинграда. Потом на Украине, в Белоруссии, Польше. Даже в Германии.

Знали, что лучшие парни завода удостаивались чести служить в подшефной части. Не только лучшие, но и самые сильные, самые смелые. Часть воздушнодесантная. Возьмут ли их?

Это и было мечтой. Стало жизнью. В недалеком прошлом вызов на заседание комитета ВЛКСМ завода и решение: «Комсомольцы Шеин и Востров достойны служить в подшефной части». Сейчас Павел Востров принят в ряды ленинской партии. У Анатолия Шеина за плечами учебное подразделение. И вот они встретились.

В этом нет никакой случайности. Часть через все годы пронесла благодарность своим шефам с завода им. Масленникова. На традициях дружбы и единства армии и народа воспитывается и сегодняшняя молодежь. В части создана рота, в которую прибывают призывники с комсомольскими путевками с завода. Павел их комсомольский вожак. Анатолий стал командиром. Они шли к своей мечте нелегкой тропой: отлично работали, занимались спортом. И мечта стала жизнью.

Когда у нас говорят о роте воспитанников завода, то не добавляют «отличная». Это само собой разумеется. В тот первый день младший сержант Шеин, прежде чем придти в отделение, с волнением открыл список своих будущих подчиненных. Знакомые фамилии: гвардии рядовые Владимир Солодков, Александр Бурматнов, Валерий Сундуков, Геннадий Салдакаев... Всех знал по заводу, по совместной работе. Этот футболист, тот был в «Комсомольском прожекторе»...

...Недавно в приказе по части с лучшей стороны были отмечены десантники гвардии старшего сержанта А. Шеина. Они вылетели в Заполярье. Задача — захватить аэродром в тылу «противника». Прыгнули в сопки, ночью. Резкая смена климата. Все непривычно, незнакомо. Трудно.

После налета на аэродром бойцы Шеина вышли на отдельное направление. Нужно захватить мост на главной магистрали, закрыть путь резервам «противника». На стороне десантников только внезапность и дерзость. Те большие и трудные километры к объекту атаки они прошли за рекордно короткий срок. Рекордно? Нет, просто сделали так, как нужно.

В этом взводе каждый десантник — спортсмен. За это надо благодарить гвардии ефрейтора Владимира Леонтьева, спорторганизатора роты. У Владимира первый разряд по лыжам, по военному троеборью, второй — по легкой атлетике, стрельбе. Но прежде всего, Леонтьев — организатор.

Володя достает записную книжку. И не глядя в нее, докладывает: в роте один кандидат в мастера спорта, 14 перворазрядников, 42 спортсмена 2-го разряда. Остальные, их немного, — третьеразрядники. Но спортивный девиз роты: каждый десантник — спортсмен 2-го и 1-го разряда!

Ни в спорте, ни в учебе не приходится роте краснеть перед заводом, чье имя она носит. На празднование пятидесятилетия заводской комсомольской организации часть направила в Куйбышев своих делегатов. Лучших из лучших. В их числе Анатолий Шеин и Павел Востров. Каждый отпускник в первый же день приезда приходит на завод. Ведь там новые парни мечтают о службе в части. Не спрашивают: трудно ли служить, как прыгать с парашютом? — это они узнали в парашютном кружке при заводской организации ДОСААФ. Достойны ли они? — вот что их волнует.

Взаимные посещения и регулярная переписка еще больше крепят дружбу воинов и рабочих. Недавно в часть снова приезжали рабочие завода им. Масленникова. За столом президиума на торжественной встрече Николай Петрович Востров — почетный токарь завода, ему он отдал 30 лет жизни. Рядом с ним его сын, Павел Николаевич Востров. Еще никогда отец не разговаривал так с Павлом. Обращается по-командирски: товарищ ефрейтор, требует отчета обо всех делах.

Еще больше, чем Павлу, «досталось» ефрейтору Владимиру Леонтьеву. Вострова-отца все интересовало, он быстро разобрался в сложной системе зачетов военно-спортивного комплекса, требовал не просто цифр, а сравнений с другими ротами. Еще бы, Володя Леонтьев — его ученик по токарному делу. К тому же Николай Петрович — секретарь партбюро цеха. Ему и в спорте, и в самодеятельности, и даже в незнакомой ВДП (воздушно-десантной подготовке) важно, чтоб была видна марка их бригады коммунистического труда. Так потом и сказал: «Вижу нашу марку!».

«Наша марка». Рабочая! Это особое мерило. И когда трудно, когда на исходе силы, а что-то нужно, очень нужно, — вперед уходит рота куйбышевцев. Так было на общевойсковых маневрах «Двина». Позади дальний перелет, прыжок, стремительные рейды по тылам. «Противник» бросил новые силы, танки, чтобы подавить десант. А люди устали, очень устали в белорусских болотах, в весенней распутице. Тогда рота рабочих завода имени А. А. Масленникова приняла удар на себя, прикрыла десант от танков. Дерзко, инициативно и смело действовали гвардии рядовые Геннадий Салдакаев и Валентин Акимов, бывшие рабочие одного цеха, а ныне пулеметчики, отличники Советской Армии, спортсмены.

...В роте праздник. Прибыло новое пополнение с завода. Знакомые лица. Но сегодня, на пороге службы парни стали строже, подтянутей. Сегодня день приобщения к героике.

Героика. Вчерашние рабочие Николай Калашников, Владимир Башкиров, Юрий Сидоров, Николай Степанов и другие знают, что здесь воспитано 50 Героев Советского Союза, знают о славном боевом пути части. У них голубеют на груди парашютные знаки. Но этого мало. Как стать достойным имени гвардейца-десантника?

— Нужно многое. — Командир гвардии старший сержант Николай Денисов кивает на парашютные знаки у новичков: — Это лишь начало. Будем учиться прыгать со скоростных самолетов, с предельно малых и больших высот, на лес, на воду, ночью. Но это не главное. Парашют — средство доставки десантника в район действия. А десантник — это снайпер, радист, подрывник, разведчик, водитель, сапер, самбист... Этому будем учиться...

Уходит в небо заводская рота. Застегнуты шлемы, изучен маршрут рейда по тылам. Будто припаяны к груди короткие автоматы. И у каждого под лямкой парашюта — медали «За воинскую доблесть».

Гвардии капитан В. ШТЕПО

К 50-летию окончания гражданской войны

КРАСВОЕНЛЕТЫ

Легендарный залп «Авроры». Штурм Зимнего... Буквально с первых же дней революции, верные молодой Советской республике летчики начали решать боевые задачи. На Петроград наступали, уже достигнув предместий, войска Керенского — Краснова. И в два часа ночи 29 октября 1917 года, принимая ряд срочных мер для защиты города, командующий Петроградским военным округом приказал: «...авиационным частям привести в боевую готовность все боевые аппараты. Четырем аэропланам на рассвете быть на Корпусном аэродроме и ждать распоряжений...» Известно, что этот приказ был отдан по указанию Владимира Ильича Ленина. С начала и до победного завершения гражданской войны Ленин, партия большевиков, руководя всем ходом событий, возлагали на авиацию выполнение важных боевых заданий.

Славой и мужеством овеяны страницы истории советских Военно-Воздушных Сил. На устаревших машинах, испытывая нужду в горючем, боеприпасах, продовольствии, военные летчики в рядах нашей молодой Красной Армии отважно сражались с врагами на многочисленных фронтах, в небе и на земле били интервентов всех мастей. Поистине легендарные подвиги свершили герои воздушных боев Юрий Братолюбов, Иван Павлов, Евгений Герасимов, Георгий Сапожников, Алексей Туманский, Яков Гуляев, Николай Васильченко. Немало храбрых воздушных бойцов было удостоено высшей боевой революционной награды — ордена Красного Знамени.

Вклад в дело победы первых советских соколов весьма внушителен. В сражениях с белогвардейцами и оккупантами они выполняли задания по разведке, бомбометанию, связи и аэрофотосъемке, вели воздушные бои, штурмовку войск, кораблей, аэродромов и огневых позиций врага, совершив около 20 тысяч боевых вылетов.

И вот прошло полвека со времени победоносного окончания гражданской войны. Штурм Перекопа, разгром Врангеля осенью 1920 года знаменовали собой окончательный крах белогвардейщины. Этим событиям и участию в них красных летчиков посвящена книга «Против черного барона». Автор ее — генерал-майор Иван Константинович Спатарель в то время командовал Перекопской авиагруппой.

Будущий красный командир вырос в семье крестьянина-бедняка, работал слесарем в железнодорожном депо, помощником машиниста. Призванный в старую армию, он был солдатом-мотористом, а затем стал летчиком. Неоднократно отличался на фронтах первой мировой войны.

В Октябре — он председатель революционного солдатского комитета, И. К. Спатарель воевал в рядах Красной Гвардии, участвовал в разгроме врага на многих фронтах. Ветеран советской авиации прошел сквозь пламень битв Великой Отечественной войны.

Командующий Южным фронтом выдающийся советский полководец М. В. Фрунзе придавал большое значение боевому применению авиации в битвах гражданской войны. Красные летчики с честью выполняли свой революционный долг. Об этом и рассказывается в публикуемых отрывках из воспоминаний И. К. Спатареля, подготовленных к новому изданию в литературной записи М. Котлярского.

ВЫСШАЯ ЧЕСТЬ

16 октября 1920 года после утренней разведки все самолеты авиагруппы были брошены для бомбардировки и обстрела отступающей врангелевской конницы. В район вражеской переправы через Днепр у деревни Ушкалка вылетели на «ньюпорах» — Карл Петрович Скаубит и Василий Антонович Захаров. И для них этот день стал особо памятным.

После взлета, взглянув на часы, я, как обычно, отметил: вернуться должны через два часа... Я видел, как долгим-долгим взглядом провожали удаляющиеся самолеты механик Матвеенко и мотористы. Машины-то старенькие, латаные-перелатанные... Впереди, набирая высоту, шел Скаубит. За ним в растянутом левом пеленге — Захаров. Вначале хорошо видимые «ньюпоры», пройдя за Днепр, уже над территорией, занятой белогвардейцами, превратились в еле различимые точечки. И вот — совсем растворились в небе.



Василий Антонович Захаров — летчик Перекопской авиагруппы, позднее генерал-майор авиации.

Вы не знаете, почему у многих еще не старых мотористов и механиков совершенно седая голова? Вот из-за этих исчезающих в небе «точечек». Ведь для того, кто долгими часами, днем и ночью, в жару и мороз «лечил» мотор, кто своими пальцами много раз ощупывал до последнего шплинта всю машину, — она не просто «точечка». На ней уходит в бой друг, твой боевой товарищ.

Прошло два часа, как Скаубит и Захаров взлетели. Еще пятнадцать минут: полоска неба над горизонтом оставалась чистой! Теперь вернуться они уже не могли — горючее в баках кончилось. Старший механик 5-го отряда Сергей Федорович Матвеенко сел на землю, закурил. Мотористы сбились в молчаливую кучку. Я думал напряженно: почему же не вернулись оба? Что же такое могло случиться?

...Вначале все шло нормально. Летели на высоте тысяча метров. Впереди, плавно покачиваясь, самолет Скаубита. Захаров привычно поглядывал на ведущий «ньюпор». Слева внизу плыла лента Днепра. За ним — наши. А под крыльями самолета — земля, занятая врангелевцами, к Никополю тянулась нитка шоссе. Захаров пристально всматривался: с отходом белогвардейцев из-под Ушкалки здесь могли появиться их отступающие части. И действительно летчик заметил за селом, на изгибе дороги полусотню кавалеристов. Может быть это передовой отряд большой колонны?

Летчик стал искать характерный ориентир, чтобы привязать наблюдение к карте. И глаза схватили слева, на высокой береговой круче Днепра хорошо видный Визюковский монастырь. Тут Захаров глянул на впереди летящий самолет. Хотел узнать — видит ли кавалеристов Скаубит? И сразу же мысли о разведке выскочили из головы!

«Ньюпор» командира в сильной тряске то проваливался, то вздыбливался. Из мотора выбивало черный дым. Вдруг ведущую машину резко потянуло вниз. Захаров пошел за нею. Было ясно: Скаубит снижается, стараясь попасть на луг за селом. И верно, перед

самой землей ему удалось выровнять самолет и удачно приземлиться.

Захаров пролетел над севшим «ньюпором». Он отчетливо видел маленькую фигурку Скаубита, уже покинувшего кабину и стоявшего у мотора своей машины.

Летчик глянул вперед — пока еще далеко, но все приближаясь, скакал во весь опор отряд белогвардейцев! Посмотрел назад — из села спешили к месту вынужденной посадки крестьяне. Недолго думая, пилот сделал крутой вираж, сбавил обороты и пошел на посадку.

Скаубит вскочил на крыло захаровской машины. Прижался к борту. Крикнул:

— Вася! Мотор сдал! Оборвался проводничок свечи...

— Влезай ко мне за спину — взлетим!

— Что ты? Самолет бросить?.. Попробуем наладить! — он с такой надеждой крикнул это, что Захаров решил пока не говорить о вражеских кавалеристах.

Подбежали крестьяне.

— Що робыть треба? Товарищи? — громко спросил передний, сложив ладони рупором и не решаясь подойти ближе к дивной машине, к ее фыркающему мотору.

Скаубит ринулся к людям. Быстро расставил их у передней кромки и консолей нижнего крыла. Показал, как держать «ньюпор» Захарова.

Оставив мотор работающим на малых оборотах, Захаров мигом вылез из кабины. Со Скаубитом кинулись к машине.

Оборванный проводничок, оказалось, замкнул еще и соседние свечи. Вышли из строя три цилиндра. С лихорадочной быстротой помогая Скаубиту подсоединять проводнички, Захаров то и дело взглядывал на дорогу. Там показалось облачко пыли. Но Скаубит уже вскочил в кабину самолета.

Захаров крутнул винт. Мотор кашлянул раз — другой и... замер! Снова поспешно он провернул пропеллер — качнул. Вдруг мотор рявкнул и ровно затрещал...

Увидев счастливую улыбку на лице Карла Петровича, Захаров опрометью бросился к своей машине. Успел крикнуть крестьянам:

— Дорогие вы наши! Скоро придет Красная Армия! Разгромим барона!

Самолет Скаубита оторвался от земли. Захаров дал полный газ.

Навстречу взлетающим «ньюпорам», километрах в двух впереди мчался отряд врангелевских кавалеристов. Сверху он напоминал вытянутую дугу. Ею белогвардейцы и хотели охватить место вынужденной посадки красных летчиков.

И тут Захаров увидел: «дуга» замедляет галоп. Заворачивают кони в обратную сторону. Лава сбивается в кучу. А, поняли, проклятые, что из охотников сами мгновенно стали добычей!

Скаубит вел «ньюпор» низко, над самой землей. Захаров пристроился к нему. И когда приблизились вплотную — ударили сразу из двух пулеметов. Видно было, как падают кони с седоками. Отряд рассыпался, всадники в



Иван Филиппович Воедило — герой гражданской войны, позже — известный летчик Аэрофлота.

панике мчались по степи в разные стороны.

Захаров считал: осторожности ради командиру надо немедля возвращаться на аэродром. Все-таки они ремонтировали мотор в такой спешке! Вдруг снова проводничок оборвется? Но Скаубит, набрав высоту, продолжал полет на север, к деревням Ушкалка — Бабино, где врангелевская конница бесславно заканчивала свой последний набег.

Там Скаубит и Захаров сбросили бомбы на скопление вражеской кавалерии. А для последующих ударов авиагруппы летчики уточнили местоположение всей колонны конницы. Она шла на «повышенной скорости» и успела с утра пройти около двадцати километров, достигнув селения Верхний Рогачик.

Когда почти через два с половиной часа после взлета Скаубит и Захаров благополучно сели на аэродроме, весь состав авиагруппы окружил их, кричал «ура». Сергей Федорович Матвеенко сразу кинулся осматривать злополучный мотор. А Карл Скаубит и Василий Захаров крепко, по-мужски обнялись — ведь во время вынужденной посадки объясняться было некогда...

Василий Антонович Захаров! В сознании каждого из нас рядом с его именем запечатлелись слова, самые дорогие на фронте: в бою товарища не бросит.

Уже в дни Великой Отечественной войны я встречал многих летчиков, героически спасавших однополчан, севших на вынужденную посадку. Вспоминал и подвиг Василия Антоновича Захарова. Он пошел на выручку товарища, не думая о собственной жизни. Смело можно сказать — это о таких, как он, писал поэт:

У летчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть:
Врага уничтожить — большая заслуга,
Но друга спасти — это высшая честь.

ЗАДАНИЕ ФРУНЗЕ

Под Чонгар Фрунзе прибыл вечером 10 ноября. Выехал в части на берег Сиваша. Не спал всю ночь: руководил сражением. Под утро, уже в штабном вагоне он сказал командующему авиацией фронта Юнгмейстеру:

— С рассветом пошлите аэропланы-разведчики. Район наблюдения... — Фрунзе показал пальцем по карте, лежавшей на столе, — на юг от Сивашского, Чонгарского мостов, по железной дороге вплоть до Джанкоя; на юг по Арабатской стрелке до ее выхода на Керченский полуостров. Задача разведки — верно оценить главное намерение неприятеля. Вы понимаете, Василий Юльевич? Будет ли он держаться за берег Сиваша и, следовательно, должен подтягивать резервы из района Джанкоя? Или начал отход?..

С рассветом показалось, что аэродром, «ньюпоры» на стоянке, хаты ближнего хутора — покачиваются: все словно плыло в разреженном белесом тумане. И все-таки решили лететь — может быть на маршруте видимость будет лучше? Поднялись из Рыкова один за другим три самолета. И все вернулись: не смогли пробить туман. Еле нашли свой аэродром и с трудом приземлились.

С юга слышался приглушенный гул орудий.

— Эх, товарищ Юнгмейстер! — вдруг вырвалось у рослого Ивана Воедило, и он шагнул вперед из группы летчиков, окруживших командующего авиацией. — Разрешите взять мне выполнение этой задачи!

Кое-кто глянул на него раздраженно. Остальные удивились: куда Иван лезет?

— Трое вернулись. Как же вы думаете долететь? — спросил Юнгмейстер.

— Думка есть. Да помолчу пока. Вот попробую, слетаю, получится если — скажу...

Юнгмейстер разрешил.

«Ньюпор-24» Ивана Воедило взлетел.

«Думка» Ивана заключалась в следующем: все вернувшиеся летели строго на юг, попадая в непроницаемую мглу. Так почему бы не попробовать пройти в район разведки вкруговую — по другому маршруту? Скажем, сначала лететь на восток, начать с Арабатской стрелки? Тем более над морем туман всегда расходится быстрее!

Было очень тяжело. Сначала туман, потом копоть темных облаков. Он вынужденно снизился. Но земля не просматривалась. Внезапно свет ударил в глаза: по-осеннему бурая степь лежала слева, а справа — катило валы серое море. Он узнал пункт Тюн-Акчру. Пролетел над Геническом и Арабатской косой. Облака были выше. Воедило подошел к крымскому берегу с востока, полетел по шоссе на Джанкой. Да, белые отступали! По всем грунтовым дорогам тянулись обозы на юг. Южнее Джанкоя по двум расходящимся от него колеям — на Севастополь, Евпа-

торию и в Феодосию, Керчь — ползли сплошной вереницей поезда.

Его «ньюпор» смело прошел над Джанкойским аэродромом — там стояли вражеские самолеты — «хэвиленды» и «авро». Над железнодорожным путем, все реже видя землю из-за низких облаков, он летел к Чонгару. На подходе к Сивашу вдоль дорог стояли вражеская пехота и артиллерия. По нему стреляли, рваные дыры появились в крыльях — он сбросил в ответ бомбы, пикируя, бил из пулемета, и внизу все разбегались. Потом Иван Воедило в Таганаше отметил на карте батареи тяжелых орудий и бронепоезда. Гнилое море он проскочил в тумане. Зато около Рыкова видимость улучшилась, и Воедило выполнил посадку без затруднений.

Вместе с Юнгмейстером летчик вошел в вагон Фрунзе. Воедило еще плохо слышал после полета и поэтому гаркнул во все горло:

— Товарищ командующий Южным фронтом! Противник бежит! Разрешите по карте доложить пути следования отступающих частей, расположение пехоты, самолетов, артиллерии, бронепоездов...

Фрунзе широко улыбнулся. Встал и крепко пожал руку летчика. И над измятой полетной десятиверсткой склонились трое: в центре Иван Воедило, справа Фрунзе и слева Юнгмейстер.

Когда Юнгмейстер и Воедило вернулись на аэродром, механик доложил, что в «ньюпоре» обнаружено два десятка пробоин. Они уже заклеены... Через полчаса взлетели все семь самолетов.

Вот что сделали летчики авиагруппы 4-й армии в тот день, 11 ноября, летая одиночно и группами под командованием Арватова, Васильева, Воедило, Межераупа:

— широко разведали северо-восточный Крым, прослеживая пути отхода врага, а также бомбили и обстреляли из пулеметов крупное скопление кавалерии в районе Авуз-Кирк;

— в Джанкое нанесли бомбардировочный удар по сосредоточению железнодорожных эшелонов и аэродрому;

— на станции Таганаш уничтожили склад боеприпасов, группа самолетов метко забросала тяжелыми бомбами 8 бронепоездов противника и заставила их отойти, чем помогла форсированию Сиваша;

— в течение дня штурмовкой и пулеметным обстрелом поддерживали наши наступающие батальоны.

Из-за низких облаков летчики выполняли задания на высоте до 150 метров. Врангелевцы встречали красноозвездные самолеты ураганным огнем.

На Перекопском направлении в тот же день, 11 ноября, утром, бойцы дивизии Блюхера с боем взломали Ишуньскую укрепленную линию. В прорыв устремились 1-я Конная Буденного и 2-я Конная армии. Черный барон был разгромлен. Остатки его войск позорно бежали к морю.

12 ноября 1920 года Фрунзе телеграфировал Владимиру Ильичу Ленину: «Свидетельствую о высочайшей доблести, проявленной... при штурмах Сиваша и Перекопа... Армии фронта свой долг перед Республикой выполнили».

Рассказы о коммунистах

ПИСЬМО СЫНУ ЛЕТЧИКА

Красноярск, 26,
улица Чапаева, 3, кв. 39
КРАЙНОВУ Георгию Григорьевичу

Дорогой Георгий! Редакция получила письма, в которых Вы просите помочь узнать, как сражался и погиб Ваш отец — Григорий Васильевич Крайнов. Это было нелегким делом — в архиве не нашлось сколько-нибудь подробных материалов о сражениях, в которых он участвовал. Да и ветеранов осталось не так много — ведь с момента его гибели прошло двадцать восемь лет. По поручению журнала я выехал в Ленинград, где ежегодно собираются ветераны Балтийской авиации.

Я должен рассказать Вам об этой встрече с семидесятом юбилейном ленинском году.

Около тысячи летчиков, политработников, штурманов, стрелков-радистов, инженеров, техников, мотористов собрались в Пушкинском драматическом театре. Здесь было много Героев Советского Союза. В едином порыве ветераны встали со своих мест, когда в зал внесли боевые знамена. Знамя Военно-Морского Флота нес Герой Советского Союза прославленный торпедоносец штурман Николай Иванов. Знамя пикировщиков высоко держал в руках дважды Герой Советского Союза Василий Раков. Знамя черноморских соколов нес Герой Советского Союза Стариков, знамя североморского 2-го гвардейского сафоновского полка — Герой Советского Союза Покровский. Знамя 4-го гвардейского истребительного полка ВВС Краснознаменного Балтийского Флота поднимал Герой Советского Союза Иван Романенко — в 1941 году он командовал 61-й авиабригадой, в которой сражался Ваш отец Григорий Васильевич Крайнов.

Дорогой Георгий!

Это знамя было хорошо знакомо Вашему отцу — 4-й гвардейский полк и 12-я отдельная Краснознаменная эскадрилья вместе сражались в небе Балтики, некоторое время они базировались на аэродроме Выстав, близ Ладожского озера.

Первое слово на встрече ветеранов было посвящено тем, кто сложил свою голову в боях за победу над фашизмом, в том числе Вашему отцу — бесстрашному летчику Краснознаменного Балтийского Флота.

И вот я беседую с теми, кто знал Вашего отца.

— Григорий Крайнов дрался смело, прекрасно владел боевой техникой, — сказал Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Иван Георгиевич Романенко.

Да, он сражался смело, решительно атаковал численно превосходящие силы противника. Там, где Крайнову поручалась оборона подступов к Ленинграду, не могли пройти ни «юнкерсы», ни «мессершмитты». Большинство летчиков Балтики в сорок первом году летали на машинах маневренных, но уже отставших в скорости от самолетов фашистской истребительной авиации. Крайнов же овладел «Мигом» — новой для того времени машиной, рожденной для стремительного удара на больших высотах.

Ветеран Балтийской авиации гвардии полковник запаса Михаил Голод вспоминает, что Крайнов многое тогда сделал, чтобы новым самолетом овладела молодежь. Но как погиб Крайнов, он не знает — находился на другом участке фронта. Спрашиваю, не видел ли он кого-нибудь из 12-й отдельной Краснознаменной истребительной эскадрильи, заместителем командира которой был капитан Григорий Васильевич Крайнов. Полковник говорит:

— А Павла Васильевича Крутова ты не видел? Он же здесь...

— Крутов? Комиссар двенадцатой? Я хорошо знал этого атлетического сложения, темноволосого политработника, уравновешенного и душевного. Но где он?

— Вот он, смотри.

По широкой театральной лестнице спускается седой человек в черном костюме. На лацкане пиджака — орденские планки.

Спрашиваю Павла Васильевича, помнит ли он Крайнова.

— Конечно! — восклицает комиссар. — Ведь он был моей правой рукой в политико-воспитательной работе.

— А как прошел последний воздушный бой капитана?

Крутов минуту молчит, уйдя в воспоминания. Потом говорит:

— Знаешь что — приезжай завтра в Центральный Военно-Морской музей. Поговорим, чтобы нас не отрывали. Согласен?

И вот еду на Стрелку, туда, где рядом с ростральными колоннами находится музей. Мы условились о встрече в десять утра, и когда я вошел, старый авиатор по привычке посмотрел на часы: 10.00.

Мы перенеслись мысленно на оперативный аэродром Выстав, где в ноябре 1942 года стояли отряды 12-й отдельной Краснознаменной эскадрильи, снова, как двадцать восемь лет назад, прошли по линейке, на которой дежурили балтийские истребители.

Небо в то далекое утро почти сплошь заволокли рваные облака. Над головой, готовые пролиться дождем, висели тучи. Туман успел подняться над курганом.

По землянкам командных пунктов передали телефонограмму командира — собраться на торжественный митинг, посвященный двадцать пятой годовщине Октября.

— Открыв митинг, я предоставил слово коммунисту Крайнову, — вспоминает комиссар. — О чем Крайнов говорил? О том, что нет ничего дороже Советской Родины, о том, что не пожалеет и жизни для победы над врагом, и эта победа обязательно будет добыта. Слушали Крайнова очень внимательно.

Крутов замолкает, что-то вспоминая, затем открывает ящик письменного стола и достает пакет.

— На митинге был сделан снимок, вот он.

Волнуясь, беру в руки старую, пожелтевшую от времени фотографию. Вот он, Ваш отец. Волевое лицо. На летчике видавший виды кожаный реглан. Наверно, именно в ту минуту, когда Григорий Васильевич говорил о Родине, и сделан этот снимок.

А потом был срочный вылет. По тревоге. На Ладожском озере двенадцать «мессершмиттов» штурмовали суда, везущие хлеб Ленинграду. Григорий Крайнов стремительно поднял в пасмурное небо свой «МиГ», к нему пристроились три других. И эта четверка во главе с капитаном Крайновым с ходу вступила в бой с двенадцатью фашистскими истребителями.

Бой длился двадцать минут. Два «мессершмитта» были уничтожены, третий подбит. Одного из этих двух поверженных «мессеров» поджег и загнал в озеро Крайнов. Это была, Георгий, десятая победа Вашего отца. Но и сам Григорий Васильевич был тяжело ранен. Вспыхнул его «МиГ». Летчику хватило сил выброситься из самолета, на котором уже остановился двигатель. Капитан раскрыл парашют. Суда, которые везли хлеб, изменив курс, устремились к месту предполагаемого приводнения.

Но смертельно раненный летчик не смог отстегнуть парашют. Боевые друзья видели: несколько раз капитан появлялся над волнами, а потом исчез...

Подошедшее истребительное подкрепление, включившись в бой, обратило в бегство всю фашистскую группу.

Корабли Ладожской военной флотилии по приказу командующего капитана I ранга Черокова под вражеским огнем долго вели поиск летчика. Верные закону советского войскового товарищества, моряки под обстрелом и рвущимися бомбами вновь и вновь бороздили район, над которым только что проходил воздушный бой. Но найти Григория Васильевича не удалось...

В тот же день, 7 ноября 1942 года на аэродроме состоялся еще один митинг — теперь уже траурный.

Комиссар эскадрильи Павел Васильевич Крутов открыл митинг. Говорил о том, как решительно воевал Крайнов в финскую войну, как беззаветно сражался в Отечественную — с первого ее дня. Он был одним из самых активных коммунистов подразделения, его дважды выбирали в состав партийного бюро. Умелый пропагандист, Григорий Васильевич Крайнов умел вдохновить



Капитан Григорий Крайнов выступает на митинге 7 ноября 1942 года.

личный состав на решение боевых задач и в то же время лично показывал, что место коммуниста — в бою, в первых рядах защитников Отчизны.

Выступили летчик Григорий Вегун, вместе с которым Крайнов был в последнем своем бою, инженер по вооружению Венусов, рассказавший, как мастерски владел летчик оружием, и многие другие верные товарищи Григория Васильевича.

— Отомстим фашистам за нашего друга, — так говорили они.

Последним выступил командир эскадрильи Георгий Костылев — один из самых отважных балтийских соколов. Он предложил открыть боевой счет мести за Григория Крайнова.

В тот же день, когда страна в суровых условиях великой битвы отмечала двадцать пятую годовщину Октября, летчики сбили над Ладожским озером два «юнкерса». В следующем бою был уничтожен «мессершмитт-109». За короткий срок нашли себе могилу шестнадцать вражеских истребителей и бомбардировщиков. Под надежным прикрытием Краснознаменной эскадрильи хлеб шел по Ладоге в Ленинград, из Ленинграда вывозили детей, раненых защитников города.

12-я Краснознаменная эскадрилья участвовала в прорыве блокады Ленинграда. Ее преобразовали в полк, и он, заслужив звание гвардейского, вел бои над Эстонией, Латвией, Литвой, громил фашистскую авиацию над германской территорией.

Сотни «юнкерсов», «мессершмиттов», «хейнкелей», «дорнье», «хеншелей», «фокке-вульфов» уничтожил этот славный полк. И хотя Григория Васильевича Крайнова уже не было в боевых порядках эскадрилий, но в сердце каждого однополчанина он оставался как верный и смелый товарищ, и каждая победа была продолжением боевого счета, начатого еще им самим и продолженного друзьями — до дня Победы...

Вы спрашивали, Георгий, где могила Вашего отца, павшего смертью храбрых в боях за Родину. Теперь Вы знаете это. Да, в волнах Ладожского озера, по которому в те огненные годы проходила дорога жизни Ленинграда. Если Вы побываете в деревне Выстав, близ берега озера, Вы увидите за холмом засеянное рожью поле — это и был аэродром, с которого в последний раз взлетел Ваш отец, заместитель командира отдельной Краснознаменной истребительной эскадрильи...

В нынешнем году исполнилось двести лет со дня знаменитого Чесменского сражения, принесшего русскому флоту славу в веках. Ленинградский горисполком принял решение создать мемориальный ансамбль в честь этого знаменательного события. Символично, что этот ансамбль расположен в районе улиц имени Героя Советского Союза Николая Гастелло и первого в мире космонавта Юрия Гагарина. Чесменский собор станет филиалом Центрального музея Военно-Морского Флота. На мемориальном кладбище будет гореть вечный огонь в честь моряков и летчиков, отдавших жизнь за Отчизну. Зашумит роща. Все это будет скоро. Уже первые двадцать молодых деревцев посажены рядом с Чесменским собором.

Уже сейчас, хотя мемориал не закончен, тысячи ленинградцев приходят сюда с цветами. А когда зажгут вечный огонь, сюда будут приезжать не только родные погибших в боях балтийцев, но и близкие моряков и летчиков, сложивших голову на Черном, Азовском и Баренцовом морях, Ладожском озере и Дунае, на Тихом океане.

Это будет памятник нашим военным морякам, отдавшим жизнь за Родину, и в то же время каждому в отдельности, в том числе и Вашему отцу — храброму летчику-истребителю, коммунисту-офицеру.

Все летчики, и особенно комиссар эскадрильи Крутов, просили передать Вам боевой привет и пожелания быть таким же смелым и честным бойцом, каким был Ваш отец — Григорий Крайнов. От всей души присоединяюсь к этому.

С уважением — Михаил ЛЬВОВ,
подполковник запаса,
спец. корр. «Крылья Родины»

ОДНОПОЛЧАНИН

— Виктор Егорович Рявкин теперь командир эскадрильи, — сказал мне товарищ. И я сразу вспомнил нашу с ним встречу, командировку, и ту, известную многим картину... В светлой, просторной комнате, на фоне длинного, во всю стену окна — летчик в высотном костюме. За ним — силуэты крылатых машин. Здесь же, в комнате, еще два пилота. Но в глаза бросается больше всего один, тот, что глядит в окно. Широко расставлены ноги, сильная, спокойная поза. Но в ней — скрытое напряжение сжатой пружины: он в высшей, чем другие, готовности. Чувствуется, по зову неба он первым шагнет на выход, первым взлетит навстречу противнику, в привычках или реальному. Под картиной только одно, но очень емкое слово-суть: «Перехватчики».

Может быть это с него, Виктора Рявкина художник писал человека, стоявшего там, у окна? Виктор высок, белокур, худощав. Костюм для высотных полетов, испещренный застежками, продольной шнуровкой вдоль рук и ног, на груди и спине, подчеркивает стройность его фигуры. Шланги из гофра защитного цвета, облегающие контуры тела, свисающие с пояса эластичные трубки воздушной и кислородной систем, делают его похожим на рыцаря со старых гравюр и космонавта одновременно. Но вот он одел другой (прямо на этот, высотный) песочного цвета костюм, свободный и легкий, и сразу превратился в земного, обыкновенного...

— Запланирован перехват в стратосфере, — сказал он обычным, и даже немного будничным голосом, и мы пошли из «высотного здания» — одноэтажного дома, в котором хранятся стратосферные доспехи пилотов.

Через какое-то время поземлился разведчик погоды, и летчики потянулись в класс, где даются указания на полеты.

— Облаков и в помине нет, — сказал командир полка, — и, судя по метеосводке, не будет.

Сказал без особого, как говорят, подъема, мне даже послышалось, будто в голосе его сожаление. Наверное так и было, спустя час-полтора подумалось мне, когда стало известно, что за летчики в этом полку. Ясный день им ни к чему, им нужен «сложняк» с минимальной высотой облаков. Нужен всем, от самого молодого пилота до самого старшего, командира полка включительно, а небо, будто в насмешку — синь безграничная.

Идут полеты. С балкона стартового командного пункта смотрю на просторное летное поле, на самолеты. Спокойные, слегка флегматичные, когда буксировщики тянут их по рулежной дорожке, они оживают, стоит летчику сесть в кабину. Полыхая ревущим огнем, холодные, грозные, настороженно припадая к бетону, один за другим они выходят на линию старта и по команде: «Взлет!» сходу бросаются в небо.

— Тридцать шестому запуск!

Именно этой команды я ждал. Ее дали Виктору Рявкину, моему однополчанину, которого я не знал, с которым довелось познакомиться только накануне полетов. Вчера, в день предварительной подготовки, я обратился к заместителю командира полка. Меня интересовала работа методического совета — одной из творческих организаций части.

— Это можно, — сказал Владимир Андреевич, — это я расскажу. Однако... — он на секунду задумался, доброжелательно улыбнулся, — еще лучше, если вы обратитесь к Виктору Рявкину. Он секретарь совета, ему и карты в руки...

Взлет

Сергей КАШИРИН

И раз, и другой осмотрю машину,
Готовясь к штурму высот.
Сяду в кабину,
Стоп-краном двину,
Включу турбину, и вот...
Вы не слыхали такого органа?
Музыка — первый сорт.
Турбина, как будто кратер вулкана,
Извергла железный аккорд.
За фюзеляжем лавиной света
Огненная струя.
Люди увидят, скажут:
— Комета!
А это — стартую я.
От грозового рева турбины планета
Качается, стонет, дрожа.
— Землетрясение! — скажут,
А это — ликует моя душа.
Горят на крыльях моей кометы
Две ярко-алых звезды.
— Какое пламя! — скажут,
А это — сиянье моей мечты.

Ленинград

Так я познакомился с Виктором Рявкиным, заместителем командира первой «эскадры». Оказалось, что мы с ним летали в одном полку, только в разное время. Я служил под гвардейским знаменем до конца пятидесятого года, Виктор пришел значительно позже. Но время не властно над чувством. «Я слышал о вас, — сказал капитан, — в истории части встретил вашу фамилию, читал о боевых делах...» Сказал и сразу растопил мое сердце. Мы стали друзьями и такими, будто знали друг друга всю жизнь, будто вместе летали и дрались с фашистами в небе столицы в далеком 1941 году. И это не удивительно, ибо дружба однополчан, хоть и не знавших друг друга, — традиция, а полк, даже если знамя его в музее, — боевая семья на годы, на жизнь.

Вот почему так тепло на душе, когда видишь, что дело воздушных бойцов, ушедших с небесной арены, находится в крепких руках. А что оно в крепких, это уж точно, в этом могу вас заверить.

В летной жизни Виктора Рявкина есть одна характерность, вернее особенность: он летчик-парашютист. Служа в авиации, Виктор летает и занимается спортом. Когда ему было семнадцать, он учился в десятом классе, летал на Як-18 и прыгал. Закончив Челябинский аэроклуб и среднюю школу, пошел в военную. Летал на Як-11 и прыгал. Потом учился в Батайском авиационном училище, летал на МиГ-15 и прыгал...

Летчик-парашютист. Сочетание на редкость ценное, ибо одно прекрасно дополняет другое. Может поэтому Рявкина не хотели отпускать из училища, думали оставить инструктором. Он был у начальника, благодарил за доверие и просил отпустить — в части ведь тоже можно учить людей. Его отпустили. «После третьей беседы, — сказал мне Виктор, — пошли навстречу».

...Вижу, как Рявкин порулил к полосе, развернулся на линию взлета, затормозил — перехватчик качнулся вперед и замер. «Взлет с форсажом», — сказал руководитель полетов. Огненный клин ударил в бетонные плиты, перехватчик, окутавшись громом, пошел, набирая скорость.

Рявкин взлетел, и через минуту-другую, когда перехватчик вынес его на немалую высоту, послышался четкий, отработанный сотнями тренировок голос штурмана наведения.

— Тридцать шестому курс... высота...

— Понял, — лаконично ответил Рявкин и, как это положено, повторил цифровые данные.

Я представил себе истребитель, стремительно уносящийся вверх, и мысленно вернулся ко вчерашней нашей беседе.

У пилотов летное дело, вполне понят-

но — профессия, а прыжки с парашютом — мероприятие и, как говорят, приказное. Это для большинства. Виктор прыгает не по приказу, для него это спорт, дело любимое и очень серьезное. Профессия и спорт, слитые вместе, дали высокой концентрации сплав. Имея на счету три сотни прыжков, Рявкин не только инструктор по парашютному спорту, он еще и судья первой категории. Парашютное дело для Рявкина — путь к повышению летного мастерства, к командирской зрелости.

Известно, что командир любой категории — звена, эскадрильи, полка — имеет право «возить» и проверять на двухместной машине только своих, подчиненных ему пилотов. Рявкин же, будучи командиром звена, одновременно (по совместительству) был и начальником парашютно-десантной службы полка и получил, таким образом, право летать как инструктор почти со всеми пилотами. А это большое дело, иметь право учить людей, контролировать их летное мастерство, устраивать экзамен в небе. Инструктор полкового масштаба — это звучит гордо. Ему доверяют, его уважают. У командиров эскадрилий он как инструктор-летчик прямо скажу — нарасхват. А это же ценно — дает возможность как можно больше летать. С каждым полетом летчик накапливает умение быстро и правильно оценивать обстановку, принимать решение в усложненных, а иногда и в аварийных условиях...

Это было несколько лет назад. На двухместной машине Рявкин вылетел в зону с одним из пилотов, чтобы проверить его мастерство. После переворота, идя на боевой разворот, летчики услышали не сильный, но довольно резкий удар позади, там, где находится двигатель, и сразу же — зуд в бронеспинке. Рявкин взял на себя управление, уменьшил обороты турбины, положил самолет на крыло, выровнял: спокойно, уверенно, как и положено летчику, особенно если он летит за инструктора. Планируя к аэродрому, начал осторожно увеличивать обороты и снова спиной почувствовал зуд. Обороты убрал — зуд немного утих, затем прекратился. Снижаясь, Рявкин «облюбовал» площадку, небольшой зеленый лужок. На всякий случай, подумал он, если не дотянет до дома, если двигатель встанет совсем. Но высоты хватило. И это подтверждало умение Виктора Рявкина: не очень-то просто держаться середины «зоны» при немалом размахе фигур на больших скоростях, не очень-то просто в аварийных условиях оценить обстановку, правильно решить, как и куда направить свой самолет, если время в запасе — секунды. Спарка благополучно приземлилась на полосу, а в средине пробега двигатель встал окончательно...

«Молодец, — сказал генерал капитану, — действовал правильно!»

— Я тридцать шестой, высота заданная, — слышится голос Виктора Рявкина.

Это доклад на командный пункт, штурману наведения. Но перехват — дело общее, коллективное, в нем проверяется мастерство бойца, сколоченность расчета командного пункта, совершенство техники наземной и самолета. Поэтому и командир полка, руководящий сегодня полетами, и дежурный штурман, и все, кто находится на стартовом командном пункте, сразу обратили свои взоры на матовую поверхность планшета, по которому двигались две светящихся метки — цели и перехватчика, а солдат-планшетист отмечал коричневым и красным цветами их путь.

— Наводят на эту, — сказал командир и тронул карандашом коричневый след.

— Тридцать шестой, вправо пятнадцать, — передал штурман командного пункта, и Рявкин сказал, что понял. Цель еще далеко, но, слушая штурмана, он мысленно представляет себе огромный кусок пространства и взаимное расположение в нем своего самолета и самолета «противника».

Откуда мне знать, что делает и думает в воздухе летчик Рявкин? Да из той же вчерашней беседы. «Так делает каждый, — сказал мне Виктор, — или старается делать. Но четкость и ясность представления обстановки достигается опытом, обретенным годами летной работы».

— Тридцать шестой, цель выше... Удаление... — информирует штурман и сразу дает команду: — Разго-о-нi..

Значит все идет хорошо, по порядку, по плану. Будто воочию вижу, как Рявкин кладет машину на горизонт, начинает увеличивать скорость до заданной цифры «маха», как легко переходит он тот звуковой барьер, к которому так долго и трудно мы подбирались...

— Я тридцать шестой, цель вижу! — слышен доклад пилота.

— Порядок, — сказал командир полка и более громко, в трубку: — Штурман! После атаки сразу разверните его на точку.

Полеты закончились. От «высотного дома» тенистая аллея ведет в городок. Чуть в стороне от нее — небольшое строение — комната боевой славы полка. Заходим. Кругом фотографии, стенды. На постаменте — знамена: награда



На выполнение задания.
Фото В. Высоцкого

за успехи в учебно-боевой подготовке. Рядом со снимками ветеранов полка, героев Великой Отечественной — снимки первых пилотов, освоивших сверхзвуковые машины. Их уже нет в гарнизоне: выросли, командуют частями, соединениями, возглавляют службы в штабах. Еще одна группа летчиков — мастера сверхзвуковых атак, те что служат сейчас в полку, с которыми был на полетах. Среди них — Виктор Егорович Рявкин.

— Расскажите о нем, — прошу подполковника и поясняю, какое у нас родство с Виктором Рявкиным.

И он говорит. Тепло, уважительно. Будучи тогда заместителем командира эскадрильи, Виктор работал за командира, убывшего надолго из части. И хорошо работал: спокойно, уверенно, со знанием дела. В течение многих лет — пяти или шести — бессменный секретарь методического совета полка. До 1967 года вел группу офицеров по изучению основ марксизма-ленинизма. От этой работы освободили его, говорит подполковник, в связи с учебой в академии. Учится заочно, на третьем курсе. Летчик первого класса, инструктор во всех погодных условиях...

Подполковник рассказывал долго, подробно и обстоятельно, а я молчал, слушал, не задавал даже вопросов. Потому что слышать такое приятно о любом человеке. А если говорят о близком тебе, однополчанине, приятно вдвойне. Я невольно подумал тогда, что Рявкин не задержится долго ни в звании капитана, ни в должности заместителя командира эскадрильи: способные офицеры быстро шагают по служебной лестнице. И точно. «Виктор Егорович Рявкин теперь командир эскадрильи, майор», — сказал мне недавно товарищ.

Н. ШТУЧКИН



X чемпионат мира по парашютному спорту

ПАРАШЮТЫ НАД АЛЬПАМИ

ДОБРОДОШЛИ! ВЕЛКАМ! ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!

Такими приветствиями встретил нас известный туристский центр Югославии — Блед. И действительно, где бы мы ни появлялись, нас встречали радушно и гостеприимно.

Знакомство с городом и его окрестностями мы начали с замка, расположенного на краю обрыва стометровой скалы. Теперь в замке народный музей. Своеобразные залы, старинное оружие, женские украшения переносят нас в былые времена. А выйдешь на террассу, перед тобой открывается совсем иной мир — сегодняший Блед, с множеством гостиниц, кафе, спортивных площадок, плавательных бассейнов. Прямо у подножья скалы — огромное озеро. Не один раз здесь мерялись силами любители водного спорта. Вокруг озера — в зелени утопает город.

В эти дни Блед словно помолодел. Вместо обычных товаров в витринах магазинов улыбаются манекены в комбинезонах, касках, с парашютами на плечах. Рядом сверкают хрустальные кубки, золотые, серебряные, бронзовые медали — награды для будущих победителей X чемпионата мира по парашютному спорту.

На улицах полно юношей и девушек в спортивных костюмах с эмблемами разных стран. Дружеские улыбки, рукопожатия, встречи старых друзей, новые знакомства — и везде цветы...

Аэродром Лесце-Блед расположен в 2 км на северо-восток от железнодорожного вокзала Лесце, вдоль шоссе Любляна — Блед, на высоте 504 м над уровнем моря. С северной стороны его окружают горы Караванке (2200 м), а с южной — Еловица (1000 м). Аэродром имеет форму неправильного четырехугольника длиной 1500 м, шириной — 250—400 м. Мягкий 25-метровый круг находится на северной стороне взлетно-посадочной полосы. Рядом с кругом вырос палаточный городок для отдыха спортсменов и хранения имущества во время соревнований, чуть дальше ангар, кафе, медпункт.

Здесь, на этом аэродроме, 10 лет назад состоялся первый чемпионат мира по парашютному спорту. В нем участвовало всего 17 спортсменов из 6 стран. Чемпионом мира тогда стал француз Пьер Лард. Из двух женщин лучше выступила француженка Моника Ларош, занявшая 9-е место. М. Ларош и П. Лард до сих пор дружат с парашютом, на их счету по 2 тысячи прыжков. И теперь на юбилейном чемпионате оба совершили показательные прыжки.

6 сентября парашютисты, представляющие 28 стран — Австралию, Австрию, Бельгию, Болгарию, Вразилию, Великобританию, Венгрию, Германскую Демократическую Республику, Голландию, Италию, Канаду, Мексику, Новую Зеландию, Норвегию, Перу, Польшу, Советский Союз, Соединенные Штаты Америки, Турцию, Федеративную Республику Германии, Финляндию, Францию, Чехословакию, Чили, Швейцарию, Швецию, Югославию и Японию, выстроились перед трибунами. Развеваются на ветру государственные флаги, звучат фанфары... Церемония торжественного открытия чемпионата закончилась массовым десантом — прыжком дружбы.

КТО ЖЕ СТАНЕТ СИЛЬНЕЙШИМ?

Судя по тренировочным прыжкам, многие команды подготовлены очень хорошо. Отличных результатов добились чехословацкие спортсмены. Кстати, они всегда были основными нашими соперниками. Из восьми чемпионов мира (на первом — участники соревновались только в личном зачете) три раза первые места и четыре раза вторые завоевывала мужская команда Чехословакии, четыре раза чемпионами и три раза серебряными призерами были парашютисты Советского Союза.

В личном зачете добрая половина участников могла бы

На снимке: На пьедестале почета парашютисты Канады (3-е место), Чехословакии (1-е место) и Советского Союза (2-е место).

претендовать на первое место. Реальная возможность стать абсолютным чемпионом у минчанина Владимира Гурного — чемпиона мира по акробатике, у ленинградца Леонида Ячменева — неоднократного призера международных соревнований, и горьковчанина Вячеслава Шарабанова — на счету которого 31 мировой рекорд.

В последнее время очень высокие результаты показывали болгарин Тодор Попов, поляк Эдвард Лигоцкий, чехословацкие парашютисты Иосиф Поспихал, Иво Скотак.

В составе болгарской команды — рекордсменки мира Димитрина Андреева и Женя Гаврилова. У американцев — чемпионки США Сюзи Джорнс и Барбара Роквемор. У французов — победительницы многих соревнований Мария-Франс Баулез и Бриджита Стауб.

В советской делегации, кроме уже названных спортсменов, — заслуженные мастера спорта СССР Олег Казаков (Саранск) и Лидия Еремина (Барнаул), мастера спорта СССР международного класса Александра Хмельницкая (Киев), Мая Костина (Чебоксары), мастера спорта Валентина Закорецкая (Ворошиловград), Вячеслав Жариков и Тамара Коссовская (Москва), летчик Игорь Гонобоблев, судья Евгений Ткаченко, тренер Павел Андреевич Сторчиенко, руководитель делегации Иван Иванович Лисов, заместитель руководителя делегации А. Гуськов.

КРУГ СТАЛ МЕНЬШЕ

По правилам X чемпионата мира зачетный круг — 10 м (раньше был 25 м). Спортсмен, приземлившийся на 10-метровой отметке или дальше от нее, получает одинаковое количество очков — 10,00.

Первыми в борьбу вступили женщины. В прыжках на точность приземления с высоты 1000 м отлично стартовали американские парашютистки: Глория Портер приземляется точно в цель, Сюзи Джорнс — тоже поразила мишень, Барбара Роквемор — 0,01 м, Дорис Неуман — 0,06 м, Аделе Рермакерс — 0,14.

К сожалению, наши спортсменки начали неудачно: Александра Хмельницкая — 0,05 м (болгарка Женя Гаврилова и чехословацкая спортсменка Здена Зарыбницка показали результат тоже 0,05 — 5—7-е места). Валя Закорецкая — 1,04 м (37-е место), Мая Костина — 4,48 м (52-е место), а Лидия Еремина с результатом 4,57 м обошла только Уте Кюблер (Австрия), не попавшую в зачетный круг. Да, такое начало может вывести из равновесия любого. Но вся борьба еще впереди!

Во втором прыжке многие девушки улучшили результаты: 11 спортсменок приземлились точно в цель. Первую награду в нашей команде — пластмассовый 10-сантиметровый диск с эмблемой чемпионата за поражение мишени — получила москвичка Тамара Коссовская. Лидирует Анна Квасник (Польша) — 0,02 м. За ней с результатом 0,05 м идут Здена Зарыбницка (Чехословакия) и Женя Гаврилова (Болгария).

Парашютистам мешали ветер и сильные восходящие потоки. Третий прыжок спортсменки выполняли в довольно сложной метеорологической обстановке, и многие девушки не устояли в группе лидеров: после двух прыжков американка Глория Портер имела сумму 0,10 м, а на третьем не попала даже в зачетный круг. Неустойчивая погода не прощала даже малейшей ошибки. Непоправимое случилось с Тамарой Коссовской. Ошибка летчика, ошибка капитана команды плюс ошибка самой Тамары. Перед ней отличного результата добилась Валя Закорецкая — 0,14 м. А Тамара покинула самолет намного правее нужного курса и... промахнулась. Кроме нее еще 15 парашютисток не попали в зачетный круг. Остальные наши девушки выступили удачно: Хмельницкая — 0,67 м, Костина — 0,08 м, Еремина — 0,09 м. Но вот наступила пора четвертого прыжка — решающего. Кому-то нужно укрепить свое положение, кто-то будет стараться отыграть потерянные сантиметры. Красиво и четко выполнила четвертый прыжок Здена Зарыбницка (Чехословакия) — 0,25 м. Итог — 0,30 — лучшее достижение! Второе и третье места заняли француженки Бриджита Стауб (0,31; 0,00; 0,35; 0,16) и Мария-Франс Баулез (0,47; 0,00; 0,11; 0,43). Закорецкая с суммой 4-х прыжков 2,09 заняла 7-е место, А. Хмельницкая (3,73 м) — 12-е, М. Костина (5,89 м) — 21-е, Л. Еремина (8,63 м) — 27-е. Результат Т. Коссовской — 12,35 м в командный зачет не вошел (зачет по четырем лучшим результатам).

А как идут дела у мужчин? После первого прыжка — 13 точных попаданий в цель. Среди них Володя Гурный и Олег Казаков, у Вячеслава Шарабанова — 0,14 м, он лишь 22-й, Вячеслав Жариков с результатом 0,16 занимает 26-е место. Одно неточное движение — и Ячменев (1,15 м) — 53-й.

После второго прыжка лишь трое — М. Горинов (Болгария), Ш. Песяк (Югославия) и Н. Хардвин (Франция) имели по два попадания в мишень. Не повезло О. Казакову (1,11 м) и В. Гурному (2,54 м). Зато В. Шарабанов, поразив цель, передвинулся с 22-го места на десятое. Третий прыжок. Все с нетерпением ждали приземления лидеров. Первым прыгает болгарин Горинов. Отличный заход, нам показалось — есть ноль. Но судьи что-то замеряют — 0,03 м. Третий раз получает награду — пластмассовый диск югославский парашютист Ш. Песяк. Долго пришлось ждать прыжка Хардвина. По жеребьевке французы прыгают только семнадцатыми. Нашим ребятам третий прыжок принес четыре пластмассовых диска — четыре попадания в цель.

Сильный ветер, дождь и низкая облачность часто прерывали прыжки. В один из этих перерывов парашютисты Польши уехали на обед. Но в это время ветер стал дуть в пределах нормы, не превышая 7 м. Около часа судьи ждали поляков, но их не было. В воздух ушли очередные команды. Поляки опоз-



В небе «Русская тройка»



Абсолютная чемпионка мира Мария-Франс Баулез.

дали. Но судьи разрешили им прыгать. Польские парашютисты совершили прыжок последними в хороших метеорологических условиях и добились отличных результатов. Но команды Австрии, Бельгии, Франции, Канады и Югославии опротестовали решение судей. Двое суток понадобилось судейской коллегии и международному жюри, чтобы решить этот вопрос. В конце концов результаты польских спортсменов были аннулированы.

На четвертом прыжке потерпели неудачу и лидеры. Хардвик не попал в круг! Недоход Песяка на 3,69 м сразу отбросил его на 35-е место. Победил американский спортсмен Дональд Райс (0,12; 0,00; 0,00; 0,00). Вячеслав Шарабанов (0,14; 0,00; 0,00; 0,00) завоевал серебряную медаль. Бронза досталась югославскому парашютисту Милан Димичу (0,07; 0,15; 0,00; 0,00). О. Казаков с суммой 1,19 м занял 15-е место, за ним Л. Ячменев (1,21 м), 32-й — В. Жариков (2,34 м).

В командном зачете наши парни — первые (сумма всех зачетных прыжков 5,93 м), на втором — команда США — 6,88 м и на третьем — парашютисты Чехословакии — 7,13 м.

НА КУБОК «БЛЕД — 1970»

13 сентября рано утром выехали на аэродром. Серые тучи нависли над вершинами Альп. Спортсмены забились в палатки — все же чуть теплее. Но тут же кто-то нашел мяч и... через несколько минут все высыпали на улицу. И опять вокруг стало весело и шумно.

Около 10 часов первые лучи солнца пробили облака. Есть тысяча метров. Судейская коллегия решила начать розыгрыш групповых прыжков для женщин. Первыми прыгают парашютистки Канады, затем США, Польши, четвертые — наши девушки. Всего десять команд. В первом прыжке уверенно работали француженки — сумма результатов четырех спортсменок — 0,29 м. Команда Польши набрала 1,29 м, а наши — 1,39 м. На втором прыжке только у спортсменок ГДР сумма меньше двух метров, у остальных команд результаты довольно низкие. Третий прыжок не принес утешений никому: трое парашютисток из Венгрии приземлились за кругом, за его пределами оказались две югославские спортсменки и две девушки из команды ГДР. В конечном итоге первое место заняли француженки — 6,44 м, второе — советские парашютистки — 7,58 м и третье — болгарки — 8,87 м.

В 14 часов состоялось награждение победителей по прыжкам на точность приземления. Затем начались прыжки по произвольной программе на разыгрыш специального кубка «Блед — 1970».

Низкая облачность затрудняла выполнение номеров, но все же спортсмены показали выдумку, находчивость, отличную подготовку. Самой высокой оценки удостоены советские спортсмены.

...От самолета отделился черный комок, и тут же над ним раскрылся купол парашюта.

— В воздухе — команда Советского Союза! И вдруг из-под купола парашюта в разные стороны разлетелись ракеты, оставив в небе разноцветные трассы. А на земле многотысячная толпа зрителей разразилась аплодисментами.

— Этот салют — поздравление участникам и гостям чемпионата! — сообщает диктор.

Не успел парашют с ракетной установкой приземлиться, как в воздухе снова раскрылись купола. Парашютисты с дымовыми шашками, привязанными на длинной веревке, закружились в вальсе.

— Заключительную часть номера команды Советского Союза выполняют мастера спорта СССР международного класса Мая Костина, Леонид Ячменев и Анатолий Осипов, — сообщают по радио, — в небе «русская тройка».

Высоко под облаками только один купол, а под ним три парашютиста. Куполом управляет Анатолий, Мая и Леонид на двух трапециях выполняют упражнения. Трое под одним куполом! Зрители бурно аплодируют отважной тройке.

— Советске, браво!

— Молодцы!

Действительно, это было неповторимое зрелище! А когда ребята один за другим приземлились в центре круга — грянула новая волна аплодисментов.

Итак, первый хрустальный кубок наш.

В НЕБЕ — АКРОБАТЫ

Три дня шла борьба за первенство в прыжках с задержкой раскрытия парашюта и с выполнением комплекса фигур в свободном падении. На кругу приземления в эти дни было пусто, так как здесь главное — четко и быстро выполнить комплекс.

Несколько дней назад девушки совершили по одному прыжку, но им пришлось работать в довольно сложной обстановке — наверху дул сильный ветер — и парашютистки показали не очень высокие результаты. Посыпались протесты... судейская коллегия и международное жюри решили аннулировать результаты. И вот в это утро женские команды снова вступили в бой. Но им не везло: высота лишь 1800 м, вместо необходимых 2000 м. Это не позволяло набрать нужную скорость перед выполнением фигур, и все участницы показали результаты ниже, чем на предыдущем прыжке.

Как известно, наши спортсмены считаются лучшими воздушными акробатами мира. В последних трех чемпионатах они всегда оказывались победителями. Как будет сейчас? Сумеют ли наши девушки отыграть потерянные очки? Долго нам пришлось мучиться в догадках. И вот Валентина Закорецкая из Ворошиловграда признана лучшей акробаткой мира. Время выполнения комплекса фигур 9,2666 сек., 8,7000 сек., 9,1666 сек. На втором месте Мария Баулез (Франция) — 9,4333; 8,9333; 8,8666 сек., бронзовую медаль завоевала Барбара Роквемор (США) — 9,1333; 9,5000; 9,0000.

Сразу же стала известна и абсолютная чемпионка мира. В сумме двоеборья лучший результат из 54 участниц у француженки Марии-Франс Баулез — 4,7914 (в прыжках на точность приземления выводился средний результат, а время комплекса каждого прыжка делилось на два), серебряную медаль завоевала мастер спорта Валентина Закорецкая, на третьем месте Кароль Бранд (Канада).

В командном зачете по сумме многоборья на этот раз победили парашютистки Чехословакии — 25,7486 очка, на втором месте команда Советского Союза — 25,9356 и на третьем — спортсменки Болгарии — 28,7210.

АБСОЛЮТНЫЙ — НАШ ЯЧМЕНЕВ

Абсолютный чемпион мира 1968 года Евгений Ткаченко на этом первенстве выступал в роли судьи. Наверно ему бы-

ло легче в 1968 году завоевать золотую медаль, чем возглавлять судейство по акробатике. При подсчете пришлось применить даже счетную машину. И все же понадобилось много времени для определения результатов. Звания чемпиона мира по акробатике удостоен советский парашютист Леонид Ячменев — 7,6000; 7,4666 и 7,2000 сек. Наконец-то его упорный труд удостоен высшей награды! Второе место занял Иосиф Поспихал (ЧССР)—7,8333; 7,4000; 7,2666 сек., на третьем — минчанин Владимир Гурный — 8,0666; 7,5333; 7,4000 сек.

Отличный финиш Ячменева вывел его вперед и в сумме двоеборья. Хочется особенно отметить выдержку, умение бороться до конца, волю дебютанта чемпионата Леонида Ячменева. Стартовав неудачно (на первом прыжке его результат 1,15 м — 53-е место), он не растерялся, мобилизовал все свои силы и добился победы среди 129 участников. Л. Ячменев стал абсолютным чемпионом! Он награжден золотой медалью ФАИ и большим хрустальным кубком. Серебряная медаль досталась чехословацкому парашютисту Иосифу Поспихалу, бронзовая — горьковчанину Вячеславу Шарабанову.

В десятку лучших парашютистов мира вошли: мужчины — 1. Л. Ячменев (СССР) — 4,0136; 2. И. Поспихал (ЧССР) — 4,1975; 3. В. Шарабанов (СССР) — 4,2794; 4. Д. Райс (США) — 4,3522; 5. И. Рейхерт (ЧССР) — 4,3789; 6. Д. Лоув (США) — 4,4044; 7. И. Скотак (ЧССР) — 4,5289; 8. Г. Обретенов (Болгария) — 4,5869; 9. О. Казаков (СССР) — 4,6508; 10. Т. Маккарти (Канада)—4,7580.

Женщины: 1. М. Баулез (Франция) — 4,7914; 2. В. Закорецкая (СССР) — 5,0447; 3. К. Бранд (Канада) — 5,2889; 4. Ж. Гаврилова (Болгария) — 5,3403; 5. З. Зарыбницка (ЧССР) — 5,3528; 6. А. Хмельницкая (СССР) — 5,6603; 7. Л. Резкова (ЧССР) — 5,7750; 8. Б. Стауб (Франция) — 5,8605; 9. Д. Крстич (Югославия) — 5,8731; 10. Я. Звержковска (Польша) — 6,1242.

И снова в десятке сильнейших по парашютному двоеборью большинство — спортсмены социалистических стран.

ГРУППОВОЙ — РЕШАЮЩИЙ

После двух упражнений наша мужская команда уверенно лидировала, но решающими в командном зачете всегда являются групповые прыжки. И особенность их заключается в том, что здесь очень легко растерять накопленное преимущество.

Драматически сложилась борьба для многих мужских команд в комбинированных групповых прыжках с высоты 1000 м. Из-за частых дождей и сильного порывистого ветра не раз приходилось прерывать прыжки. Определенную роль в распределении мест сыграла и жеребьевка. Повезло тем командам, кто по жребию оказался в первой десятке. Они прыгали в благоприятных условиях почти штилевой погоды.



Серебряный призер чемпионата Валентина Закорецкая.

Во время первого прыжка нашей команды сила ветра достигала предела, предусмотренного спортивным кодексом ФАИ — 7 м/сек. Горьковчанин Вячеслав Шарабанов двумя ногами накрыл ноль, но принимавший его судья поставил колышек, утверждая, что в какую-то долю секунды пятки ботинок коснулись земли раньше: 0,17 м, результат Ячменева 0,24 м. Ошибки капитана команды О. Казакова (2,30 м) и Вячеслава Жарикова (7,82 м) в обработке цели дорого обошлись нашей команде. Последующие два прыжка (вместо Жарикова прыгал Гурный) наши ребята выполнили успешно, но уже не смогли исправить положения. Победили чехословацкие парашютисты.



Абсолютный чемпион мира Леонид Ячменев.
Фото автора и Л. Поликашина

В командном зачете в сумме многоборья первое место заняла команда Чехословакии (18,2353), второе — СССР (20,9816) и третье — Канады (22,1180).

В ходе соревнований телевизионный центр города Любляны учредил хрустальный кубок. Он разыгрывался в день закрытия соревнований. Снова самую высокую оценку получило выступление советских спортсменов. Наш номер состоял из трех частей: салют под куполом, трое на буксире за самолетами (А. Хмельницкая, Т. Коссовская, Л. Еремина) и трое под одним куполом (М. Костина, Л. Ячменев, А. Осипов).

Итак, команда Советского Союза завоевала 5 хрустальных кубков, 3 золотых, 5 серебряных, 2 бронзовые и 3 медали ФАИ; Чехословакии — 3 кубка, 4 золотых, 2 серебряных и 1 — ФАИ; Франции — 2 кубка; 2 золотых, 2 серебряных и 1 бронзовую медаль; США — 1 кубок, 1 золотую и 1 серебряную медаль, Югославии — 1 серебряную и 1 бронзовую, три бронзовых достались Канаде и две — Болгарии.

Перед чемпионатом, как показал опрос участников, спортсмены ведущих команд в среднем совершили по 300—400 прыжков. В странах, где менее развит парашютный спорт,— 75—130 прыжков. На чемпионате мира впервые выступали команды Японии, Чили и Перу. В этих странах парашютизм только зарождается. Например, у японца Масахао Сузуки всего 58 прыжков, а прыгает он пять лет. В капиталистических странах количество прыжков определяют денежные возможности спортсмена, ведь за прыжок приходится платить от 5 до 15 долларов в зависимости от высоты.

Спортсмены команд, занявших призовые места, в день совершают по 7—10 прыжков. Многие тренеры считают, что при современном развитии парашютного спорта это помогает добиться успеха.

Размещение, питание, обслуживание находилось на самом высоком уровне. Атмосфера взаимопонимания, дружбы, товарищеской помощи, царившая на чемпионате, надолго останется в памяти у всех, кто был в эти дни в прекрасном югославском городе Бледе.

Мастер спорта В. ВАСИНА,
специальный корреспондент «Крылья Родины»

НА СТАРТЕ — ПИЛОТЫ

ЗЕРКАЛО СПАРТАКИАДЫ

На финальные соревнования Пятой всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта, посвященные 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, собралось 11 команд летчиков: от Российской Федерации, Украинской, Белорусской, Армянской, Азербайджанской, Киргизской, Узбекской, Казахской и Литовской республик, городов Москвы и Ленинграда. Кроме тридцати трех членов сборных команд, тринадцать спортсменов боролись за личное первенство.

Среди соревнующихся — двадцать коммунистов, восемнадцать комсомольцев. Половина — мастера спорта. Восемнадцать — рабочие и служащие предприятий, занимающиеся авиационным спортом без отрыва от производства.

Наряду с известными мастерами много новых имен. У литовского спортсмена Ионаса Каваляускаса из Каунаса налет — 4500 часов. Он мастер спорта, неоднократно участвовал во всесоюзных чемпионатах. Алексей Пименов из команды Российской Федерации налетал 1100 часов. Мастер спорта СССР международного класса имеет за плечами опыт десяти всесоюзных спортивных встреч. В команде московского аэроклуба — известные мастера высшего пилотажа — инструктор-летчик Зинаида Лизунова и электромонтер московского метро Борис Соловьев. Из Алма-Аты прибыли супруги Тимонины. Они комсомольцы, имеют 1-й спортивный разряд. На всесоюзных соревнованиях — впервые. Виталий работает инструктором-летчиком в республиканском авиаспортклубе, Галина — техник-нормировщик на одном из предприятий города. Впервые на соревнованиях такого масштаба участвует и Нина Коротких из Еревана, выступающая на личное первенство. У Нины налет всего 220 часов, но она уже мастер спорта, комсомолка, воспитанница Донецкого юношеского авиационно-спортивного корпуса «Орленок». Нина Коротких и техник одного из Бакинских заводов Надежда Алушкина (у нее налет еще меньше — только 100 часов) — самые молодые участники соревнований. Опыт не велик, зато упорства и комсомольского задора — не занимать!

Взвивается к небу алый флаг. Жаркими аплодисментами приветствуют москвичи виртуозов высшего пилотажа. Финальные соревнования V Всесоюзной спартакиады, XVII лично-командное первенство СССР и VIII личное первенство СССР среди женщин по самолетному спорту открыты!..



Чемпион V Всесоюзной спартакиады и абсолютный чемпион СССР по самолетному спорту 1970 г. Валентин Пономарев.

УПОРСТВО И МАСТЕРСТВО

Первым из-за возможных капризов погоды решено выполнять упражнение № 2 — полет по маршруту с опознаванием знаков на поворотных пунктах и выходом на конечный пункт по расчету времени. Образцовое выполнение этого полета дает спортсмену 1000 очков: по 250 — за опознавание знаков на первом и втором поворотных пунктах и 500 — за точность выхода на конечный пункт.

Первая ласточка по воле жребия — спортсменка Свердловского авиаспортклуба Наталья Стахеева, выступающая на личное первенство. К сожалению, ей не повезло: сбилась с маршрута и получила «баранку».

Сложна ориентировка под Москвой. Густая сеть дорог. Колоссальное строительство. Растут новые поселки, микрорайоны, города. Бывает и так: на карте две небольшие деревушки, а полетишь — и под крылом вместо них уже единый огромный строительный массив.

Конечно, спорт есть спорт, и всякое тут может быть. Но больше шансов на победу у того, кто лучше изучил все тонкости самолетовождения, накопил опыт в полетах по разным маршрутам, отлично изучил район полетов по карте. Спортсмены, которые привыкли летать по маршрутам, и упражнения на соревнованиях выполняют уверенно, четко, борются за каждую секунду.

Таким и оказался Ионас Каваляускас (Литовская ССР). Он набрал 998 очков и стал чемпионом по этому упражнению. Трудной была победа. Об этом наглядно свидетельствуют очки последующих призовых мест: мастер спорта международного класса Валентин Пономарев из Кемерова — 996, перворазрядник Юрий Тырымов из команды Казахской ССР — 994, Виктор Милютин из Украинской ССР — 988, Виктор Самойлов (Украинская ССР) — 986, Пранас Виницкас (Литовская ССР) — 984. До чего же тесно сжатые интервалы!

А вот результаты розыгрыша первенства по второму упражнению среди женщин. Чемпионом стала ленинградка, электромеханик телефонного узла, спортсменка первого разряда Ирина Пухтенко — 990. Следующие места: мастер спорта Светлана Подоляк из Куйбышева — 986, москвичка Зинаида Лизунова — 971, Любовь Морохова (Российская Федерация) — 971, Валентина Голдобина (Белорусская ССР) — 956, Гжанина Жукайте (Литовская ССР) — 953.

Гвоздь соревнований — высший пилотаж, упражнение № 1. Оно выполнялось вторым, и, пожалуй, эта перестановка лишь увеличивала интерес к нему. Комплекс состоит из фигур прямого пилотажа.

Хорошо выполнить комплекс фигур — дело нелегкое. Успех зависит от многих слагаемых. Здесь — и высокие личные качества, такие, например, как выносливость, находчивость, быстрота ориентировки, и хорошая натренирован-

ность, и спортивная удача... Максимально за первое упражнение спортсмен может получить 3430 очков, (2980 — качество пилотажа, 200 — слаженность, 250 — выдерживание места пилотажа).

Погода заставила спортсменов изрядно поволноваться. Четыре дня подряд над аэродромом проносились низкие серые облака, то и дело шел мелкий дождик. А для упражнения по пилотажу требуется высота тысяча триста метров! Но вот, наконец-то!.. Свежий ветер сдернул с земли серое покрывало, и солнце радостно заиграло на отполированных плоскостях самолетов.

Не очень-то выгодно лететь первым. Лучше позже, поглядеть, как пилотируют соперники, каков относ самолета ветром из строго ограниченной небесной арены. Но выбора нет, порядок определен жребием: Тырымов, Пименов, Сапронов...

Большое искусство показывает Валентин Пономарев. Здесь и высокое качество каждой фигуры, с четким обозначением ее начала и окончания, и крепкая их связь в едином узоре комплекса, и строгое соблюдение места и высоты. Вступив в борьбу за личное первенство, Пономарев получает 3151,5 очка и становится чемпионом по первому упражнению. На втором месте Евгений Каинов из команды Российской Федерации — 3063,5; на третьем — Виктор Самойлов (Украинская ССР) — 3052,5; далее — из той же команды Виктор Милютин — 3024,5; Виктор Хатковский (Белорусская ССР) — 2961; Борис Соловьев (Москва) — 2921.

Среди женщин чемпион по высшему пилотажу — Любовь Морохова (РСФСР) — 2987. Следующие места: Нелли Калинина из Ворошиловграда — 2945,5; Светлана Подоляк из Куйбышева — 2944,5; Людмила Мочалина из команды Украины — 2938; Зинаида Лизунова (Москва) — 2921,5; киевлянка Алла Кузьменко — 2742.

По третьему упражнению не даются специальные полеты. В него входят два полета по кругу на точность взлета, расчета и посадки, выполняемые в комплексе с первым и вторым упражнениями. Максимальное количество очков — 580. Вот как оценила судейская коллегия успехи летчиков в этих важных элементах полета.

Первое место и звание чемпиона получил Алексей Пименов (РСФСР) — 506,6 очка. Следующие места расположились в таком порядке: Анатолий Баранович (Белорусская ССР) — 491,6; Евгений Каинов — 491,6; Ионас Каваляускас — 486,6; Виктор Хатковский — (Белорусская ССР) — 479,9; Валентин Пономарев — 469,9.

Среди женщин на первом месте Алла Кузьменко — 520; далее — Зинаида Лизунова — 484,9; Нелли Калинина — 481,6; Людмила Мочалина — 481,6; свердловчанка Лидия Головина — 469,9; Ирина Пухтенко — 454,9.

В итоге спортивной борьбы (в командном зачете) впереди летчики Украины — В. Самойлов, В. Милютин, Л. Мочалина. На втором месте — спортсмены Российской Федерации — А. Пименов, Е. Каинов, Л. Морохова. На третьем — города Москвы — Б. Соловьев, В. Федосеев, З. Лизунова.

Соревнования проводились в два этапа — полуфинал и финал. В финал вышли двенадцать спортсменов, набравших в сумме трех упражнений наибольшее количество очков. Они боролись за титул абсолютного чемпиона Спартакиады.

В очередности, определенной жеребьевкой, финалисты назвали понравившиеся им фигуры, а судьи составили из них пилотажный комплекс, ставший известным лишь за двенадцать часов до начала полетов. Этим он особенно труден.

Приводим этот интересный комплекс, получившийся в результате коллективного творчества сильнейших. В нем пятнадцать фигур: горизонтальная штопорная бочка; поворот на горке 60°; три четверти петли и фиксированная через 90° полубочка на нисходящей вертикали; фиксированная через 90° полубочка и половина петли; четверть управляемой бочки на восходящей вертикали; четверть управляемой бочки на нисходящей вертикали; вертикальная восьмерка со штопорными полубочками на угле восхождения 45°; штопорная полубочка на горизонтальной линии с петлей вниз; полупетля с управляемой полубочкой; петля вверх; штопорный переворот на горке 45°; штопорная полубочка на восходящей вертикали с выходом в прямой полет; управляемая полубочка на нисходящей вертикали; поворот на вертикали; фиксированная через 90° бочка на угле 45°.

Здесь было чему поучиться. Мастера высшего пилотажа показали замечательные образцы искусства, четкости, твердости и уверенности почерка. Не было допущено ни одного срыва, ни одной грубой ошибки.



Старший тренер Касум Нажмудинов поздравляет Светлану Подоляк со званием абсолютного чемпиона по самолетному спорту среди женщин и с днем рождения.

По наибольшей сумме очков, набранных спортсменами по трем упражнениям и неизвестному комплексу, определено личное первенство по многоборью.

Абсолютным чемпионом V Всесоюзной спартакиады и чемпионом СССР 1970 года по самолетному спорту стал Валентин Пономарев. На последующих местах: Алексей Пименов, Евгений Каинов, Виктор Хатковский, Виктор Милютин, Виктор Самойлов.

Среди женщин абсолютным чемпионом стала Светлана Подоляк. За ней идут Зинаида Лизунова, Любовь Морохова, Людмила Мочалина, Алла Кузьменко, Нелли Калинина.

Абсолютные чемпионы Валентин Пономарев и Светлана Подоляк оказались и призерами журнала «Крылья Родины». Они получили наибольшее количество очков за качество выполнения пилотажа.

ОБ ЭТОМ СТОИТ ПОДУМАТЬ

Во всесоюзных соревнованиях как в зеркале отразились успехи нашего самолетного спорта. Из самых низов, авиационных клубов к вершинам искусства пилотажа пришли новые молодые силы. Представлены команды ряда республик, ранее не участвовавших во всесоюзных самолетных состязаниях. Борьба, развернувшаяся в финальной встрече

спартакиады по самолетному спорту, убедительно показала, насколько живителен и могуч неиссякаемый родник советского массового спортивного движения.

В счет не шли ни высокие спортивные звания, ни прошлые заслуги. Побеждал тот, кто лучше подготовился, был в лучшей спортивной форме. Новые имена появились и в списке призеров. Опытным мастерам пришлось, например, уступить пальму первенства по второму упражнению молодой ленинградке, комсомолке, электромеханику телефонного узла Ирине Пухтенко, впервые участвовавшей в соревнованиях такого масштаба.

А что надо, чтобы росла массовость, поднималось мастерство? Ведь не было все же в Тушине команд из нескольких республик. Есть о чем подумать Федерации самолетного спорта.

Раздавались голоса о том, что для мастеров незачем вводить упражнение № 8 — взлет и посадка, что это мол элементарно. Итоги соревнований свидетельствуют об обратном. Ведущие спортсмены, призеры первого и второго упражнений в третьем оказались на шестом, одиннадцатом и двенадцатом местах.

Некоторые спортсмены оказались неподготовленными к выполнению высшего пилотажа. То же можно сказать и о полете по маршруту. Восемь участников (не много ли?) получили за это упражнение «баранки». Видимо мало еще внимания к этим элементам полета со стороны руководителей авиационных клубов и комитетов ДОСААФ, тренеров команд.

В чем ключ успеха победителей?

Вот как отвечают на этот вопрос чемпионы Спартакиады.

Ирина Пухтенко: — Надо хорошо готовиться дома, в своем авиаспортклубе. На соревнованиях же наиболее полно использовать те немногие часы, которые отводятся для изучения упражнения: если речь идет о маршрутном полете — тщательно изучить маршрут, ориентиры, рассчитать время. Тогда полет проходит спокойно. Лишь на последнем отрезке остается подогнать время до секунд.

Светлана Подоляк: — Самое важное — надо очень любить пилотаж! Пусть он самый трудный и самый сложный, зато и самый любимый. Поэтому я отдаю ему все силы. В полете надо быть очень внимательным ко всем его элементам. Не допускать пренебрежения к простому. Скрупулезно выполнять указания тренера. Очень ценю опыт Егорова, Нажмудинова, беру себе на вооружение. Егоров, например, весь полет очень точно рассчитывает на земле по месту, темпу, времени. В воздухе лишь вносит коррективы. Такая подготовка полета всегда приносит замечательные результаты.

Валентин Пономарев: — Вдумчивая, последовательная тренировка необходима каждому летчику, тем более, выступающему на соревнованиях. Очень полезна предварительная многократная имитация полета с моделью в руке, чему настойчиво учил меня мастер высшего пилотажа Мартемьянов. Пилотаж должен быть четким и энергичным. Чтобы так пилотировать, надо развивать в себе способность к быстрой безошибочной пространственной ориентировке. Отрабатывать безупречную координацию движений. Если координация не отшлифована и не доведена до автоматизма, очень легко «промахнуться» — опоздать с постановкой рулей на вывод из какой-либо фигуры.

Добавим от себя то, о чем не говорили наши мастера полета: Все они — обладатели завидного таланта. Развивать и преумножать его — значит обеспечить дальнейшие успехи советского самолетного спорта.

С. ИГНАТЬЕВ

Притягательная сила мастерства.
Фото С. Игнатьева



Читайте в следующем номере

НАВСТРЕЧУ XXIV СЪЕЗДУ КПСС

— ширится предсъездовское соревнование в организациях ДОСААФ

ОСОБЫЙ ТАЛАНТ

— рассказ о коммунисте штурмане вертолета В. Сухолуцком

СНОВА К ПЛАНЕТЕ ЗАГАДОК

— советская автоматическая межпланетная станция летит к Венере

НА СТАРТАХ ВСЕСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЫ

— соревнуются вертолетчики и парашютисты

О новом самолете Як-18Т рассказывает заслуженный мастер спорта Я. Форостенко

В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНУ

— устойчивость и управляемость планера

— однокомандная радиоуправляемая модель

МОЛОДЕЖИ О ПАРАШЮТНОЙ ТЕХНИКЕ

— планирующие парашюты

В. МАЩЕНКО — АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН

XX республиканские соревнования парашютистов Украины

Юбилейные соревнования парашютистов Украины по программе V Спартакиады по военно-техническим видам спорта состоялись в Киеве. Они совпали с памятным событием: ровно 35 лет тому назад здесь же в Киеве на аэродроме «Грушки» проходил первый слет парашютистов Республики.

Нет теперь в Киеве аэродрома «Грушки». На его месте вырос огромный жилой массив Отрадный. А парашютный спорт Украины за эти годы прошел большой и славный путь. В этом можно убедиться, сравнив результаты 1-х и 20-х республиканских соревнований по прыжкам на точность приземления. В 1935 году лучшим считалось попадание в пределы 150-метрового круга, а в 1970 — парашютист, показавший в четырех прыжках всего 0,01 м, вынужден довольствоваться вторым местом!

156 участников из 12 областей оспаривали звания чемпионов Украины. Спортивная статистика такова: 58 женщин и 98 мужчин, 47 мастеров спорта СССР, 28 кандидатов в мастера, 81 спортсмен 1-го разряда. Наибольшее количество прыжков (1952) у мастера спорта А. Алимовой (Чернигов), наименьшее (60) — В. Ванько (Симферополь).

Возглавлял судейскую коллегию судья всесоюзной категории В. Губский.

По традиции состязания начались с розыгрыша акробатических прыжков. Первое место завоевал мастер спорта В. Мащенко (Запорожье). Его землячка мастер спорта Л. Митяненко выиграла первенство среди женщин.

В командном зачете вперед вышли парашютисты Одессы. За ними мужская команда Ворошиловграда и женская Харьковской области. По-прежнему низкие результаты показали в акробатике коллективы Сум, Кировограда. Вызывает тревогу слабое выступление девушек из ряда команд. Из 45 участниц, выполнявших комплекс, 13 получили нолевую оценку. Вместе с тем, надо отметить, что и лучшие спортсмены республики в этом году не достигли показателей международного класса.

На результатах прыжков на точность приземления сказалось наличие в командах разнотипной парашютной техники. Преимущество с первых прыжков захватили спортсмены, выступающие на парашютах «УТ-2Р».

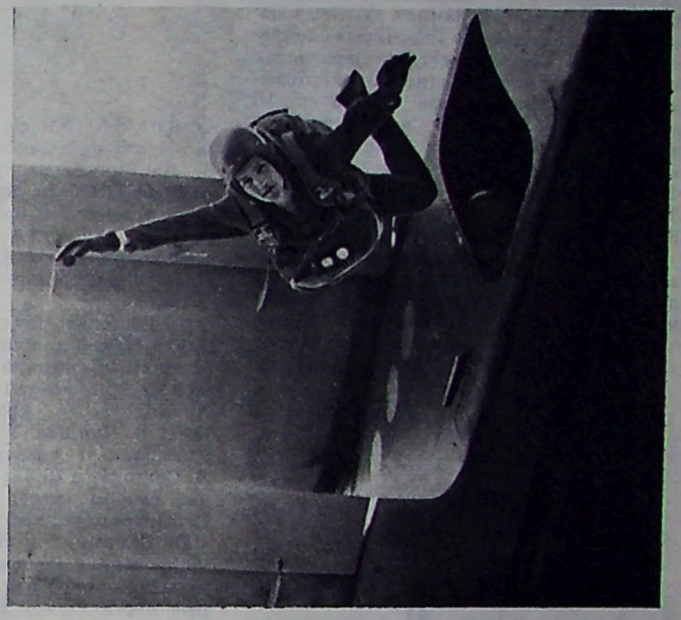
Парашютисты В. Мащенко, В. Кузнецов, В. Кириченко три раза приземляются в центр круга, получая высшую оценку. Последний прыжок первым выполняет В. Мащенко. Он допускает едва уловимую неточность — 0,01 м. Кузнецов — 0,19 м. Кириченко перед прыжком внешне спокоен. Таня Алимова говорит ему: «Прыгай, как дома, как на тренировке...»

Все ждут захода Кириченко. Вот он в воздухе. Отличная прямая. Аплодисменты. Ворошиловградец впервые становится чемпионом Украины по прыжкам на точность приземления.

У женщин борьба была менее острой. Чемпионский титул завоевала Т. Алимова (Ворошиловград), Л. Митяненко (Запорожье) была второй, И. Иванова (Одесса) получила бронзовую медаль.

В этом упражнении также выявился разрыв в качестве подготовки женских команд различных областей. Результаты у девушек намного ниже, чем у мужских команд, хотя некоторые совершали прыжки на «УТ-2Р». Лишь несколько человек принесли своим командам по 250 очков, зато «вне круга» судьи зарегистрировали более, чем достаточно. С большим разрывом замкнули таблицу девушки Сум, Ровно и Симферополя.

Основой победы в двоеборье многие считают результаты в точности приземления. Но это правило следует оценивать дифференцированно: для спортсменов высшего класса и менее опытных. Для первой группы, где показатели в точности приземления высоки и близки друг к другу, судьбу двоеборья пока решают результаты акробатических прыжков. Поэтому В. Мащенко, несмотря на потерянный 1 см, остался недосягаемым для своих соперников, завоевав второй год подряд звание абсолютного чемпиона Украины.



Абсолютный чемпион Украины В. Мащенко в свободном падении.
Фото мастера спорта Е. Гладилова

Но за счет прыжков на точность приземления нередко наверстывают потерянные в затяжных прыжках очки. Так, В. Кириченко, показав хорошие результаты точности приземления, с седьмого места перешел на четвертое. С. Гетманов (Одесса) на втором и В. Кузнецов (Киев) занял третье место.

Л. Митяненко (Запорожье) присвоено звание абсолютной чемпионки УССР. На 15 очков отстала от нее Т. Алимова (Ворошиловград), которая выполнила нормативы мастера спорта. И. Иванова (Одесса) заняла третье место.

На финишном броске при выполнении групповых прыжков некоторые команды не удержались в лидерах. Если мужская команда Одессы опередила всех, став чемпионом республики, то девушки этого города оказались на 8-м месте. Харьковчане соответственно заняли 7-е и 11-е места. Ворошиловградцы на финише выступили дружно, собранно, и награда за это — общекомандный кубок. Одесская команда пересекла финиш второй, киевляне — третьими.

Соревнования закончились. Подводя их итоги, следует отметить слабую подготовку женских команд, особенно представительниц Ровно, Симферополя, Днепропетровска. Серьезнее к воспитанию авиационных спортсменов должны отнестись работники Львовского областного комитета ДОСААФ.

Повысить уровень мастерства парашютистов, улучшить подготовку широких масс спортсменов — такой вывод следует сделать авиационным организациям и республиканскому комитету ДОСААФ.

Д. ШЕРМАН

Киев

В небе Москвы

В этом году первенство столицы на 22-х городских соревнованиях по парашютному спорту, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, оспаривали две команды 3-го Московского аэроклуба, спортсмены Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова и Московского авиационного института. Кроме того вне конкурса выступала команда республиканского авиаспортклуба ДОСААФ Армянской ССР, проводившая вместе с москвичами тренировки к первенству СССР и финальным соревнованиям V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта. Всего в первенстве Москвы приняло участие 80 спортсменов, из них 23 мастера спорта и 16 кандидатов в мастера. Самому старшему участнику соревнований, члену команды ЦАК СССР, мастеру спорта Ф. Неймарку в этом году исполнилось 39 лет, самым младшим, москвичам Ю. Елисееву и И. Андрееву, по 19 лет.

В первом упражнении, прыжках с задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса фигур в свободном падении, среди мужчин победил спортсмен Центрального аэроклуба мастер спорта Ю. Соболев (время комплекса 8,6; 8,5; 8,9 сек.). На втором месте — его одноклубник, мастер спорта В. Лапицкий, на третьем — москвич В. Гурцев. Среди женщин победу одержала москвичка мастер спорта Л. Свиридова (10,0; 9,4; 10,9 сек.), за ней член команды МАИ мастер спорта Л. Обухова, третья — москвичка Т. Родина.

В прыжках на точность приземления у мужчин лучшего результата добился В. Лапицкий (0,45; 0,00; 0,77; 0,86 м), на втором месте — москвич А. Котов, на третьем — спортсмен ЦАК В. Лучшев. У женщин в этом упражнении уверенно лидировала Л. Свиридова (0,23; 0,98; 2,10; 1,42 м), на втором месте ее одноклубница Г. Юрьева, на третьем — Л. Обухова.

В. Лапицкий и Л. Свиридова в сумме двоеборья завоевали звание абсолютных чемпионов Москвы 1970 года. Вторые места заняли В. Лучшев и Л. Обухова, третьи — москвичи Е. Бокалов и Л. Никишина.

В групповых прыжках лучшую точность показали парашютисты ЦАК СССР Ю. Соболев, В. Лучшев, В. Лапицкий, Ф. Неймарк и А. Викмурзин, среди женщин — первая команда 3-го Московского аэроклуба в составе Л. Свиридовой, Г. Юрьевой, Г. Бобровой, А. Семеновой.

В командном зачете по сумме многоборья на первом месте мужская команда Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова и женская 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. Слабо выступили девушки Центрального аэроклуба, занявшие последнее место.

Порадовало выступление на соревнованиях армянских спортсменов. Так, в прыжках на точность приземления лучшие результаты, показанные мастерами спорта С. Бабаяном и В. Рыбиным, превышают показатели чемпиона Москвы в этом упражнении В. Лапицкого.

Прошедшие соревнования показали заметный рост мастерства парашютистов.

В. НАУМОВ,
главный судья соревнований



Абсолютный чемпион Москвы В. Лапицкий.



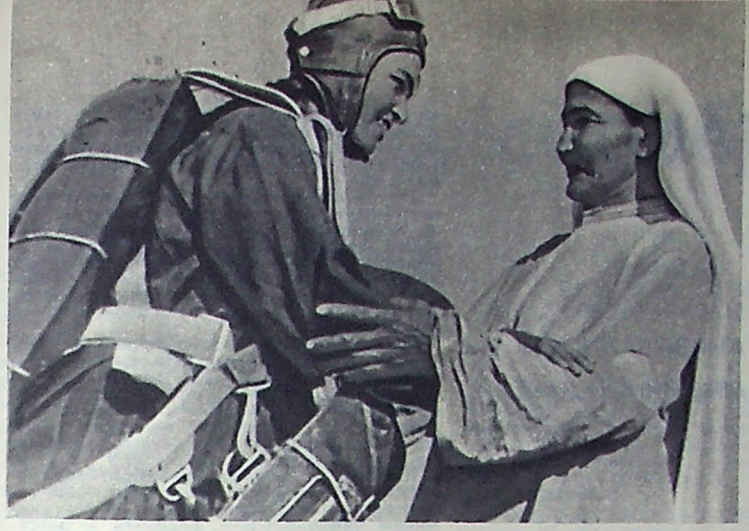
Абсолютная чемпионка Москвы Л. Свиридова.
Фото А. Викмурзина

Журавли

Николай ЛУЧИН

Журавлей говорливые клинья
Растревожили синюю высь.
Это песня—моей эскадрилье
И друзьям, что в полет понеслись.
Журавли — мои братья по небу,
Вы и радость моя, и печаль.
Только вами пленен бы я не был,
Не узнав, как поет в небе сталь.
Провожая их в путь журавлиный,
Я ничуть не завидую им.
Пусть в одной колыбели синей
Вырастали к полетам большим.
Только разной
живем мы любовью,
Где тепло, там для вас —
благодать,
Для меня же милей
Подмосковья
Уголка на земле не сыскать.

Московская область,
Калининград





Два снимка Башарат Мирбабаевой

Перед нами два снимка. Оба похожи один на другой как по композиции, так и по содержанию. Одному из снимков тридцать пять лет, а другому — три года.

На первом — две узбечки; девушка в комбинезоне, в парашютном снаряжении, и пожилая — в белом национальном платье с длинной белой шалью на голове. Слева — ташкентская комсомолка Башарат Мирбабаева. Ей предстоит совершить первый прыжок с парашютом. Бабушка Башарат пришла на аэродром, чтобы напутствовать внучку.

Юность Башарат проходила в годы, когда народ молодой советской республики успешно выполнял планы первых пятилеток, трудился не покладая рук. Она стремилась в небо и в то же время мечтала стать машинистом. Вскоре девушка совершила первый прыжок, закончила пилотское отделение аэроклуба. В тяжелые годы Великой Отечественной войны Башарат Мирбабаева водила составы поездов, доставляя на фронт боеприпасы, военную технику, продукты.

Коммунистка Б. Мирбабаева не раз избиралась депутатом Ташкентского городского Совета депутатов трудящихся и Верховного Совета Узбекской ССР.

Башарат часто бывает на аэродроме. Взгляните на второй снимок. Первая узбекская парашютистка провожает на прыжок молодую спортсменку Валентину Алиманову. Она рада, что молодежь любит небо, белый купол парашюта.

А. БЕЛОУСОВ,
мастер спорта

ВПЕРЕДИ — СПОРТСМЕНЫ СТОЛИЧНОЙ ОБЛАСТИ

Соревнуются вертолетчики

VIII лично-командное первенство РСФСР по вертолетному спорту, проходившее в Ярославле, отличалось от всех предыдущих большим количеством участников. Они собрались из 12 областей и автономных республик.

Много потрудились организаторы соревнований и судейская коллегия. Наряду с хорошей подготовкой спортсменов это обеспечило высокий уровень встречи.

В первый день из-за неблагоприятных метеоусловий была изменена очередность выполнения упражнений. Первым разыгрывалось 2-е упражнение — полет на малой высоте со сбрасыванием груза, подвешенного под вертолетом, в мишень, размеченную на земле: посадка на площадку размером 25×25 м, ограниченную препятствиями высотой 10 м.

Как и в прошлом году, в этом упражнении лучший результат у команды Владимирской области. В личном зачете победил мастер спорта В. Демидов (г. Владимир), набравший максимальное количество очков. На втором месте с той же суммой очков, но худшим временем мастер спорта И. Титаренко (Калуга). Третьим оказался мастер спорта Ю. Каюров (Ростов-на-Дону).

На следующий день погода благоприятствовала розыгрышу 1-го упражнения — полет на малой высоте с выполнением установленного комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время. Многие спортсмены продемонстрировали в этом упражнении высокое мастерство. Но лишь одному Каюрову удалось выполнить его без штрафных очков. Пять спортсменов получили одинаковое количество очков — 295. Пришлось оценивать их по времени. Наименьшим оно оказалось у мастера спорта А. Арбузова (Московская область). Ему и присуждено второе место. На третье вышел мастер спорта В. Миронов (г. Ярославль).

В заключительный день вертолетчики соревновались по 3-му упражнению — полет по маршруту в установленное время с выполнением практических заданий на поворотных пунктах. В этом упражнении чемпионом стал мастер спорта В. Смирнов (Ярославль) с максимальным количеством очков. Одинаковое количество очков, но различные барограммы у перворазрядника С. Игнатенко (Ростов-на-Дону) и мастера спорта В. Пронина (Оренбургская область). Они и заняли соответственно второе и третье места.

В результате упорной борьбы абсолютным чемпионом РСФСР по вертолетному спорту 1970 года стал мастер спорта Ю. Каюров. Вторым — мастер спорта А. Арбузов. Третьим — мастер спорта В. Демидов. Следующие три места по многоборью у перворазрядника В. Трусеева (Новосибирск), мастеров спорта П. Рапацевича (Калуга) и К. Морозова (г. Владимир).

В общем зачете победила команда Московской области в составе мастеров спорта Л. Кученева, А. Ламбакахара и А. Арбузова. Второе место заняла команда Владимирской области, третье — у хозяев соревнований, четвертое — спортсменов Новосибирской, пятое — Ростовской, шестое — Куйбышевской областей.

22 спортсмена выполнили нормативы мастера спорта, из них 11 — впервые.

Выявились, однако, на соревнованиях и слабые стороны подготовки вертолетчиков. Более половины спортсменов допустили ошибки в технике пилотирования при посадке в «колодец». Третья часть участников получила штрафные очки за неумение производить посадку в квадрат 4×4 м. Плохо подготовилась к выполнению маршрутных полетов команда Саратовской области — она потеряла в этом упражнении 541,5 очка из 900 возможных, а спортсмен этой команды В. Новиков не смог выйти на поворотные пункты.

Почти не было на вертолетных соревнованиях зрителей. Может быть стоит подумать о том, чтобы проводить соревнования не только на аэродроме, но и на спортивных площадках (стадионах, ипподромах). Популярность вертолетного спорта от этого только возрастет.

Н. КОТОВ,
старший тренер сборной команды РСФСР по вертолетному спорту

КОГДА ПРЕНЕБРЕГАЮТ ПРАВИЛАМИ...

ДИСЦИПЛИНА И ОРГАНИЗОВАННОСТЬ — ОСНОВА БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ

В Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова шли обычные тренировочные полеты. Один за другим взлетали самолеты, делали круг и вновь садились. Мастеру спорта М. Захаровых, согласно плановой таблице, настал черед вылететь по маршруту. Как и следовало, спортсменка заблаговременно изучила задание, проложила маршрут, рассчитала время. Когда все было готово, она заняла место в кабине, вырулила на старт и попросила разрешение на вылет.

— Вылет разрешаю, — произнес в микрофон руководитель полетов.

Легко оторвавшись от зеленого поля аэродрома, машина взмыла в воздух. Покачав плоскостями самолета, спортсменка взяла нужный курс, через несколько секунд ее уже не было видно.

Вот тут-то и наступает самый ответственный период полета, когда спортсмен остается наедине со своей машиной, своими знаниями, когда от него особенно требуется высокая сознательная дисциплина.

У мастера спорта Захаровых не хватило ни того, ни другого. Оказавшись в воздухе, она «забыла» о требованиях, предъявляемых к каждому полету, о конкретных и ясных указаниях, изложенных в руководящих документах. Нарушив полетное задание, спортсменка снизилась на недопустимо малую высоту над водохранилищем, зацепилась крылом самолета за водную поверхность и утопила дорогостоящую машину. Только счастливая случайность помогла ей остаться в живых.

Слов нет, Захаровых проявила вопиющую недисциплинированность, личную безответственность. Она понесла заслуженное наказание, но вот, что резко бросается в глаза, когда начинаешь глубже вникать в причины происшедшего. Оказывается, что на самолете не был установлен бароспидограф. Что это — простой недосмотр? Скорее всего халатность руководителей Центрального аэроклуба, пренебрежительное отношение к соблюдению порядка и правил, установленных в авиации. И не случайно, поэтому в клубе не прекращаются летные происшествия.

Как известно, организация и проведение полетов строго регламентируются соответствующими инструкциями, курсами и программами летной подготовки, организационно-методическими указаниями на год. В этих и других важных документах излагаются основополагающие требования к организации летной работы. Помимо того, по каждому упражнению, исходя из общих правил, составляются методические разработки, в которых предусматриваются условия, порядок, методика выполнения упражнения, характерные ошибки, методы их устранения, меры безопасности. Каждому экипажу известно, что нужно делать в особых случаях полета.

В указаниях по производству полетов предусматриваются мероприятия по подготовке, обеспечению, проведению полетов и управлению ими. Тут и постановка задач; и подготовка к полетам экипажей, авиационной техники, аэродрома, средств управления полетами и средств обеспечения; и контроль готовности к полетам; и организация воздушной разведки погоды, управления полетами; и подведение итогов с разбором действий каждого летающего экипажа.

В документах четко формулируются обязанности должностных лиц по организации и проведению полетов, начиная от начальника клуба и кончая командиром экипажа.

Особая роль отводится руководителю полетов. Он осуществляет непрерывное управление движением самолетов на земле и в воздухе, а также поддерживает четкий порядок на аэродроме при полетах. В помощь ему назначается группа руководства полетами: помощник руководителя, дежурный штурман, дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов, дежурный врач (фельдшер), дежурный метеоролог, дежурный хронометражист, дежурный по связи. Кроме того во многих наших клубах утвердился порядок, при котором сами спортсмены с жезлами следят за летающими экипажами.

Четко расписано, какие документы необходимо иметь руководителю при управлении полетами с командно-диспетчерского (КДП) или стартового командного пункта (СКП).

Все это призвано помогать руководителю выполнять возложенные на него ответственные обязанности. Еще до полетов он изучает их характер, данные о фактическом состоянии погоды (по прогнозу и по данным разведки погоды), проверяет знания своих обязанностей лицами стартового наряда, инструктирует их с учетом особенностей предстоящих полетов и ожидаемой погоды, лично осматривает состояние взлетно-посадочной полосы, проверяет готовность старта к полетам, принимает доклады о готовности средств управления полетами, аэродромно-технического обеспечения, проверяет, имеется ли на СКП (КДП) необходимая документация.

Во время полетов руководитель ни с кем не разделяет своей власти. Он регулирует порядок запуска двигателей, выруливания, взлета и посадки самолетов, (вертолетов) следит за тем, чтобы каждый летчик четко выполнял свои обязанности, своевременно информирует экипажи об изменении погоды в районе полетов, быстро организует посадку самолетов при внезапном ухудшении погоды, принимает необходимые меры, чтобы помочь летчикам, оказавшимся в затруднительном положении. Вот далеко не полный перечень забот руководителя. Они известны, и если приходится о них напоминать, то только потому, что встречаются еще случаи игнорирования этих правил.

Разве неизвестны эти требования командиру одного из подразделений Саратовского аэроклуба В. Спорыхину? Он в клубе не новичок и, надо думать, хорошо изучил и теоретически и на практике обязанности руководителя полетов. Но вот пример. Начинаются полеты по маршруту. Метеообстановку в районе полетов Спорыхин не изучил, разведку погоды по маршруту не произвел, на доклады экипажей о резком ухудшении погоды не реагировал. Даже после того, как услышав по радио слова идущего по маршруту первым В. Корягина о том, что видимости нет, он не дал команды экипажам возвратиться на аэродром и произвести посадку. И вот результат: один из спортсменов на вертолете Ми-1 попал в мощный заряд дождя. Пытаясь объяснить случившееся, Спорыхин заявил: «А мне показалось, что погода нормальная».

Этот факт показывает, что у Спорыхина притупилось чувство ответственности за порученное дело. Пренебрегая прямыми указаниями, он отступил от установленных в авиации правил и допустил личную недисциплинированность. А безответственность и недисциплинированность обычно влекут за собой летные происшествия.

Вопиющую безответственность допустил в один из летных дней руководитель полетов Е. Пикулев. Воздушную обстановку он не знал, за движением самолетов в воздухе не следил. Не нацеливал на это и своих помощников — дежурного штурмана, планшетиста, наблюдателя и т. д. А ситуация оказалась сложной: два реактивных самолета (ведущий — инструктор-летчик Кудряшов со своим учеником Чернокаловым, ведомый — инструктор-летчик Желтов с пилотом Пятовым) после выполнения задания с разрешения руководителя полетов Е. Пикулева на высоте 1200 м вышли на дальнюю приводную радиостанцию. Затем снизились до высоты 500 м, чтобы сделать маневр для захода на посадку по одному.

В это же время Пикулев дал команду спортсмену Шабанову закончить выполнение сложного пилотажа в зоне и на высоте 1800 м выходить на приводную радиостанцию.

Но так как в клубе допускаются нарушения старшими товарищами, допустил их и Шабанов. И это понятно. Там, где воспитатель попирает правила, допускают нарушения дисциплины и его воспитанники. Подтвердив, что он слышал команду, Шабанов нарушил порядок входа в круг, самовольно начал энергично снижаться, создавая аварийную обстановку.

Личная недисциплинированность, бесконтрольность иногда заканчиваются воздушным хулиганством. Вот пример. Заходя на посадку на реактивном самолете, опытные летчики В. Трофимов и В. Шевяков снизились до такой степени, что зацепились фюзеляжем самолета за кроны деревьев, повредив обшивку машины.

Необходимо твердо помнить, что там, где жизнь клубов проникнута крепкой дисциплиной, где каждый строит свою работу в полном соответствии с требованиями, изложенными в инструкциях, курсах и программах, там — высокие показатели, там нет летных происшествий и предпосылок к ним. К таким клубам можно отнести Грозненский, Ворошиловградский, Ульяновский, Ростовский, Могилевский, 2-й Московский и многие другие учебные авиационные организации.

Но есть еще клубы, где пунктуальное соблюдение правил полетов не стало нормой поведения всего личного состава. К таким клубам относятся: Калужский (начальник И. Козлов), Новосибирский (А. Заварницин), Ижевский (А. Веряев).

Мы можем и должны добиться того, чтобы все клубы были образцовыми. Вот почему начальники всех степеней обязаны постоянно воспитывать своих подчиненных в духе неуклонного выполнения всех требований дисциплины, развивать и поддерживать у подчиненных сознание служебного долга и инициативу, направленную на повышение безопасности полетов и улучшение других показателей в работе.

Наступила осень. За ней идет зима. Они, как правило, характеризуются часто меняющейся метеорологической обстановкой. От руководителя полетов, инструкторов, да и самих спортсменов требуется умение быстро оценивать ее, принимать правильное решение. Всесторонняя подготовка к каждому вылету, основанная на знании и выполнении документов, регламентирующих полеты, — вот залог четкой, безаварийной деятельности наших клубов.

Д. ЧУМИЧЕВ,
первый заместитель начальника Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ

Золото, серебро, бронза

РЕПОРТАЖ С ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО КОРДОВЫМ МОДЕЛЯМ

Чемпионат мира 1970 года по кордовым моделям, состоявшийся в г. Намюре (Бельгия), оказался самым представительным из всех последних чемпионатов. В нем приняли участие 25 стран Европы, Азии, Африки и Америки. Организаторы соревнований предоставили в распоряжение спортсменов четыре кордодрома. Кордодромы для скоростных и гоночных моделей имели хорошее асфальтовое покрытие и ограждение для безопасности зрителей. Кордодромы для моделей пилотажных и воздушного боя не имели ограждений, причем последний был выложен дерном, что в значительной степени помогало сохранить модель в случае неудачного приземления.

Абсолютное большинство стран прислали команды в полном составе. Спортивную честь Советского Союза защищали Ю. Роджерс (Москва), А. Волков (Новосибирск) и И. Кравченко (Харьков) — по скоростным моделям; В. Еськин (Иваново), Е. Кондратенко (Харьков) и К. Плоциньш (Рига) — по пилотажным; гонщики В. Краснорутский — А. Бабичев, В. Онуфриенко — В. Шаповалов (оба экипажа из Киева) и В. Тимофеев (Москва) — К. Плоциньш (Рига). В классе моделей воздушного боя выступал Б. Киселев (Москва). В течение года сборная напряженно готовилась к предстоящему чемпионату. Наша команда скоростников оказалась самой молодой в Намюре: средний возраст — 23 года. Американские скоростники были очень удивлены, увидев в советской команде новых и, главное, — таких молодых спортсменов. (Американцы по меньшей мере вдвое старше наших ребят).

После первых же тренировочных полетов стало ясно, что сборная команда США является нашим основным конкурентом во всех классах моделей. Нельсон и Нихтингал выступали с моделями схемы Била Вишневского, у Глена Ли — эллиптическая модель схемы 1962 года. Двигатели — TWA-15, с ними американские модели летали и в 1968 году в Хельсинки. Выполнен двигатель еще более тщательно, основное внимание уделено продувке и уменьшению сухого трения.

Первым из наших скоростников выступал Ю. Роджерс. С этой моделью (схема — летающее крыло, двигатель конструкции С. Жидкова) в июне Роджерс выиграл международные соревнования в Харькове. В первом полете он показывает 225 км/час. Но судьи засекли 12 кругов, и член международного жюри Р. Бэк вынужден аннулировать результат. Повторная попытка оказалась неудачной — 210 км/час.

Сравнительно удачно использовал первую попытку И. Кравченко — 215 км/час. У него модель нормальной схемы, двигатель конструкции чемпиона СССР 1970 года С. Карпеля.

Через 3 человека после Кравченко стартовал чемпион мира 1968 года Нельсон. Его результат — 240 км/час — не требует особых комментариев. Модель Нельсона выполнена по нормальной схеме. Единственная особенность — внутреннее крыло на 30—40% длиннее внешнего, чем очевидно достигается некоторое уменьшение лобового сопротивления. Третий американский скоростник — Нихтингал выступил не очень удачно и показал всего 218 км/час. Вообще американским спортсменам была свойственна некоторая нестабильность в достижении высоких результатов, но тем не менее от тура к туру они укрепляли свое положение.

А. Волков выступал в нашей команде последним. Он использовал модель нормальной схемы, на которой установлен двигатель его конструкции. Эта модель неоднократно показывала высокие результаты, но на чемпионате Волкову не повезло: вышла из строя основная головка двигателя. Итог — 210 км/час.

Для проведения второго тура жеребьевку не проводили, а пустили участников в обратном порядке. Таким образом Волков стартовал первым. Используя запасную модель (схемы Жидкова), он сумел несколько поправить свое положение — 218 км/час. Хорошо выступил во втором туре американец Нихтингал — 238 км/час.

Наши спортсмены использовали каждую возможность для тренировочных полетов. Во втором туре у Роджерса — 220 км/час, в третьем — столько же у Волкова, и советская команда прочно закрепилась на втором месте.

Результаты скоростного старта: 1— Нельсон (США) 240 —, —. 2. — Нихтингал (США) 218 238 235. 3 — Джексон (Англия) 229 227 229. 4 — Дучи (Италия) — 225 225. 5 — Ли (США) 225 198 223. 6 — Роджерс (СССР) 210 220 219. 8 — Волков (СССР) 210 218 220. 16 — Кравченко (СССР) 215 214 215. Командный зачет: 1 — США; 2 — СССР; 3 — Франция; 4 — Италия.

И в классе пилотажных моделей спортсмены США выглядели наиболее подготовленными. 12 стран выставили команды в полном составе, всего же на чемпионате было 45 пилотажников.

Наши спортсмены — Еськин, Кондратенко и Плоциньш выступили ровно и заняли места буквально рядом в итоговой таблице — 15-, 16-, и 18-е.

Несколько слов о причинах столь неудачного выступления наших пилотажников. Прежде всего необходимо значительно улучшить внешний вид моделей, сделать их более красочными и эффектными. Практически наши модели совершенно не привлекали к себе внимания ни зрителей, ни судей — а это фактор далеко немаловажный. Необходимо увеличить и количество тренировочных полетов. Американцы, например, делают до тысячи полетов в год.

Немного о моделях призеров. Внешне они выглядят безукоризненно. Яркие краски, четкий рисунок, богатое оформление кабины — все это выгодно отличало американские модели. У них исключительно легкое управление и мягкая система шасси. Непосредственно же в схеме ничего нового нет. Занявший второе место Гиезки выступал даже на посылочной модели, но окрашена она предельно тщательно.

Новых моделей на чемпионате было очень немного, и это в какой-то мере можно объяснить несовершенным судейством пилотажных соревнований.

Результаты пилотажного старта: 1— Верваге (США) — 1924. 2 — Гиезки (США) — 1920. 3 — Габриш (ЧССР) — 1897. 4 — Пхелрс (США) — 1886. 15 — Еськин (СССР) — 1662. 16 — Кондратенко (СССР) — 1660. 18 — Плоциньш (СССР) — 1654. Командный зачет: 1 — США; 2 — ЧССР; 3 — Италия; 4 — Франция; 5 — Голландия; 6 — СССР.

Безусловно, центральным событием чемпионата был старт гоночных моделей. В соревнованиях участвовали 52 экипажа, у большинства на вооружении самый современный гоночный двигатель — НР-15. Еще во время тренировочных полетов стало очевидно преимущество советских экипажей. Наши гонщики довольно долго тренировались в условиях, приближенных к условиям чемпионата, отрабатывали элементы пилотирования в тройке без какого-либо подгона, различные мани-



Александр Бабичев — чемпион мира 1970 года по гоночным моделям.



Борис Краснорутский — чемпион мира 1970 года по гоночным моделям.



Борис Киселев — абсолютный победитель в классе моделей воздушного боя.

пуляции во время промежуточных посадок. Модели наших спортсменов оснащены механизмом принудительной остановки двигателя, а ведь без него сейчас достижение высоких показателей просто немыслимо. (Надо заметить, что подобной механизации нет почему-то ни на одной зарубежной модели).

Какие же новшества были представлены на чемпионате? Одно время намечалась тенденция к уменьшению удлинения крыла. В Намюре моделей с малым удлинением не было вообще. Как правило, модели нормальной схемы, с обычными параметрами. Многие экипажи отказались от применения одножильной корды и летают на тросе. Преимущества ее очевидны: исключено залипание в дождливую погоду, вибрация троса от работы двигателя значительно меньше, чем у корды. У большинства моделей — стеклопластиковые винты (180×200 ÷205).

Многие применяют автоматическую заправку, и это, конечно, способствует повышению результата. Заправочные устройства советских гонщиков были в центре внимания — они очень тщательно выполнены и имеют манометры для поддержания необходимого давления в системе.

Большой интерес представляет синтетическое масло, которое применяют американские гонщики. Оно совершенно не дает нагара, отличная вязкостно-температурная характеристика его позволяет снизить содержание смазки в топливе до 20%. Очевидно, нашим специалистам надо подумать над аналогичной заменой.

Судя по тренировочным полетам, добрая половина участников могла претендовать на место в финале. Но официальные старты внесли свои жесткие коррективы, выявив хорошую подготовку одних и полную несостоятельность других. 5 экипажей вообще не показали зачетного времени, а результат меньше 5 мин. только у 17 экипажей.

Первыми из наших стартовали киевляне Шаповалов-Онуфриенко. Они выиграли этот тур, но время показали сравнительно невысокое — 4'53". После старта разобрали двигатель, и стала ясна причина резкого уменьшения скорости: в задней распределительной крышке провернулся бандаж и перекрыл всасывающий канал. Дефект устранили, все встало на свои места.

В восьмой тройке выступали Бабичев — Краснорутский вместе со спортсменами из Финляндии и Южной Африки. Надо было видеть этот старт! Здесь было буквально все, что необходимо для достижения самых высоких результатов: мгновенный старт, хорошая скорость, большое количество обгонов, безупречное пилотирование, четкая работа механика. За всю базу Краснорутский всего трижды коснулся винта, и когда судьи остановили секундомеры, то не поверили своим глазам — 4'17". А ведь лучшее время на чемпионатах до сих пор было 4'25"!

Американский экипаж Теобальд-Барр — один из основных наших соперников—преодолел базу с одной промежуточной заправкой (двигатель конструкции Теобальда) и показал 4'35". Скорость на базе не превышала 26 сек., так что результат выше быть не мог. Очевидно, большая экономичность за счет уменьшения мощности — не лучший путь к достижению высоких результатов.

Экипаж Тимофеев-Плоциньш в спортивном отношении имел, пожалуй, самые большие потенциальные возможности, но техника Тимофеева несколько уступала технике Краснорутского. Всего одна деталь — худший запуск, и этого уже достаточно, чтобы оказаться на вторых ролях. Результат — 4'30" (это с плохим запуском и пережатым двигателем). Команда СССР становится для соперников недосягаемой.

Первый тур убедительно продемонстрировал превосходство наших ребят над иностранными спортсменами по всем статьям: тактически, психологически, технически советские спортсмены были сильнее.

После первого тура экипаж Онуфриенко-Шаповалов с результатом 4'53" занимал шестое место. Во втором туре им необходимо было стартовать вновь, так как этот результат не давал гарантии для выхода в полуфинал. У двух других советских экипажей — первое и второе время дня.

Онуфриенко и Шаповалов должны были стартовать во второй тройке, перед всеми основными соперниками. Выход один — показать высокий результат.

Нет необходимости описывать состояние, какое все мы испытывали перед их полетом. Все желали одного — удачи! Онуфриенко и Шаповалов сохраняли спокойствие. Все многократно проверено на земле и в воздухе. Остается только зафиксировать хороший результат в официальном старте.

Бесконечные последние минуты. Наконец — команда «старт». Онуфриенко быстро запускает двигатель, наша модель первой оказывается в воздухе. Шведы и финны немного замешкались и сразу же отстали на 2—3 круга. Посадка прошла без потерь. Онуфриенко вновь очень быстро запустил двигатель. После 50-ти кругов секундомеры показывали 2'15". Последние две минуты казались вечностью. Но вот судьи записывают в протокол — 4'27". Значит, все наши экипажи вышли в полуфинал и продолжают борьбу за золотую медаль ФАИ.

Первые полуфинальные гонки. Стартуют экипажи: Бадер-Каул (ФРГ), Тимофеев-Плоциньш (СССР), Гертлер-Баумгартнер (Австрия).

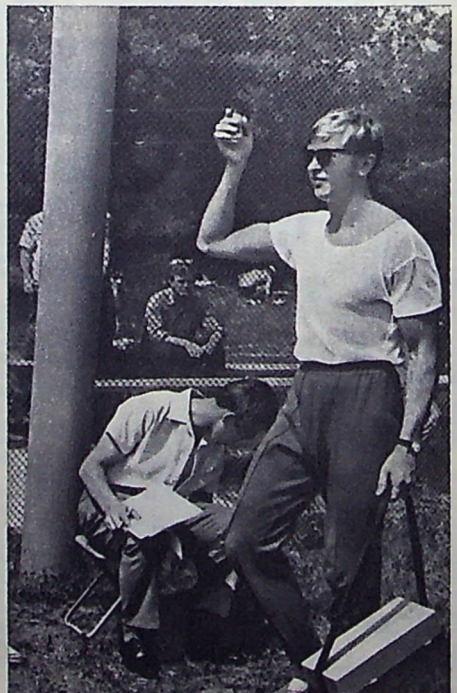
Соперники у наших ребят были очень грозные, имеющие на своем вооружении один из лучших гоночных двигателей — НР-15. Необходимо было летать в полную силу, без срывов.

По команде «старт» все три модели взлетают одновременно и первую треть дистанции проходят буквально круг в круг. Однако немцы и австрийцы совершают посадку на 30-м круге. Плоциньш по команде Тимофеева на 33-м круге выключает двигатель, Валерий ловит модель, мгновенно заправляет и выпускает в воздух.

Во время второй промежуточной посадки Тимофеев не поймал модель, и она заехала немного в круг. На то, чтобы достать ее и вернуться в положенный сектор, ушло несколько драгоценных секунд. В это время у австрийских спортсменов заглох двигатель, а немцы нечетко провели очередную посадку. Гонка окончена: Тимофеев-Плоциньш — 4'38", у немцев — 4'42", у австрийцев — 4'51".

В следующей тройке стартовали Теобальд-Барр (США), Краснорутский-Бабичев (СССР) и Шварц-Игл (ФРГ). Американцы опять сделали ставку на прохождение базы с одной промежуточной заправкой и поплатились за это. Результат — 4'45" — исключал возможность выхода в финал.

Краснорутский-Бабичев отлично начали гонку, постепенно накапливая преимущество, но в момент посадки сложилась непредвиденная ситуация: Краснорутский завел двигатель и выпустил модель, а в это время садилась модель Шварца-Игла. У Бабичева было два варианта: обогнать снизу (это правилами запрещено) и быть дисквалифицированным или резко уйти вверх. Выбрав второй вариант, он избежал столкновения, но в момент вывода модели в горизонтальный полет автомат выключил двигатель (руля до предела откло-



Карл Плоциньш — серебряный призер чемпионата мира.

нились вниз), модель полтора круга планировала на малой скорости, пока Краснорутский ее не поймал и снова не выпустил в воздух. Эта лишняя заправка привела к большой потере, результат был всего 4'37".

Немецкий экипаж прошел базу вяло — 4'47". Теперь уже два наших экипажа имели лучший результат. Нервное напряжение возрастало каждую минуту. Все понимали: если Онуфриенко и Шаповалов сейчас не сорвутся, то финал будет чисто советским!

Все получилось именно так, как нам хотелось. Модель наших спортсменов взлетела первой и продолжала полет, когда два других экипажа уже заправляли свои модели (30-й круг). Шаповалов садится на 34-м круге, когда соперники взлетели. Модель пришла к Онуфриенко на такой большой скорости, что он сильно травмировал руку, но заправку провел с минимальными потерями.

Чем ближе финиш, тем отчетливей все понимают реальность выхода в финал трех экипажей от Советского Союза. Секундомеры только подтвердили наши надежды. Время Онуфриенко-Шаповалова — 4'24".

Нас поздравляли буквально все. Ведь такого не было за всю историю чемпионатов; три экипажа от одной страны завоевали право участвовать в финале! Мы знали, что у нас золото, у нас серебро, у нас бронза — не знали только, как наши гонщики разделят их между собой.

К моменту финальной гонки в районе кордодрома негде было упасть яблоку. Участники чемпионата, судьи и не одна тысяча зрителей — все хотели увидеть этот захватывающий финал.

И вот старт. Три модели взлетают одновременно, и начинается гоночный марафон — 200 кругов — 9 минут захватывающей борьбы.

Световые табло синхронно отсчитывают прохождение кругов, и практически невозможно понять, кто же впереди. До 130-го круга ни один из экипажей не имел сколько-нибудь ощутимого преимущества. Но на 133-м круге случилось непоправимое: Шаповалов слишком рано отпустил корду, она зацепилась за траву, и модель, проехав мимо Онуфриенко, остановилась далеко внутри круга. Достать ее было невозможно. В дальнейшем подобная ситуация повторилась с Тимофеевым, но Валерий сумел достать модель, завести и вновь выпустить. За это время Краснорутский и Бабичев ушли вперед на 5 кругов и сохранили это преимущество до конца гонки.

Экипаж Краснорутский-Бабичев выиграл звание чемпионов мира с результатом 8'55". У Тимофеева—Площиньша — 9'13" и второе место. Бронзовые медали достались экипажу Онуфриенко—Шаповалов.

В классе моделей воздушного боя от Советского Союза выступал молодой спортсмен, кандидат в мастера спорта Борис Киселев.

В официальных приглашениях организаторы чемпионата уведомили всех участников о том, что будут разыграны два кубка. Однако, после первых же тренировочных полетов бельгийцы ощутили реальное преимущество Киселева и учредили третий кубок — президента Детруа, очевидно, в надежде на то, что хотя бы один из трех кубков останется в Бельгии.

Класс воздушного боя был представлен 17-ю участниками, из признанных фаворитов отсутствовали только англичане.

Киселев имел 6 моделей, очень легких — 340—350 г, выполненных по схеме летающее крыло. Двигатели «Метеор-2,5» и «Супер-Тигр G20/15». Бак металлический с использованием давления. Винт 180×100.



Валентин Тимофеев — серебряный призер чемпионата мира.
Фото В. Вдовенко

Первые же полеты Киселева ошеломили противников. Его модели имели значительное преимущество в скорости и были более маневренны. Они отлично держались в любой точке полусферы, несмотря на довольно сильный ветер. Впечатление от его полетов было настолько сильным, что все бельгийцы на следующий день оснастили свои модели калильными двигателями.

По жеребьевке в первом туре Киселеву противник не достался, и он сразу же вышел в четвертьфинал, где встретился с бельгийским спортсменом Мохимонтом. Вскоре после начала боя Киселев отрубил всю ленту у бельгийца, и ему ничего не оставалось делать, как избегать встречи с противником. В одной из сложных ситуаций бельгиец тоже отрубил у Киселева всю ленту и, проигрывая немного по очкам (он позже взлетел), попытался запутать Киселева. Это ему удалось — на третьей минуте обе модели упали. Вторая модель Киселева взлетела тут же, а бельгиец в воздух так и не поднялся.

Во втором бою с голландцем Меером Киселев сделал два отруба и одержал победу с явным преимуществом.

В финальном бою против него выступал бельгиец Козиакс. Перед боем все бельгийские спортсмены и даже некоторые зрители запели молитву, а после начала — бельгийский гимн. Это был один из самых интересных боев. В упорной борьбе Киселев сумел сделать два отруба и стал обладателем первого кубка ФАИ. Мы поинтересовались у начальника старта англичанина Соурфилда, что он думает о Киселеве как о бойце и о его моделях. Он ответил, что восхищен его полетами и что даже присутствие здесь лучших английских бойцов вряд ли изменило бы картину.

На следующий день разыгрывался второй кубок. В первом бою с болгарским спортсменом Янковом Киселев был просто неузнаваем. Очевидно, большое напряжение вчерашних встреч не прошло даром, — бой был проигран, и Киселев выбыл из дальнейшей борьбы.

Последним разыгрывался кубок президента Детруа — между обладателями двух первых кубков Киселевым и Дубовски (ФРГ).

К этому моменту мало кто из участников имел боеспособные модели — слишком много их было разбито. У Дубовски была одна модель, у Киселева — две. Тактически построить бой было несложно. Киселев сначала сделал один отруб, потом модели запутались и упали. Киселев стартовал со второй моделью, а Дубовски выступить не сумел. Советский спортсмен стал обладателем второго кубка — президента Детруа и абсолютным победителем в классе моделей воздушного боя.

Прошедший чемпионат мира довольно отчетливо определил позиции отечественного авиамодельного спорта в мировом. Наши спортсмены убедительно доказали преимущество советской школы в таких классах, как «гонки» и «воздушный бой».

Вместе с тем подтвердилось наше отставание в классах скоростных и пилотажных моделей. Надо надеяться, что в ближайшее время это отставание будет сведено к минимуму. Во всяком случае для пилотажников эта задача вполне реальна. Что касается скоростников, то им предстоит проделать очень большую работу, для того чтобы достичь уровня сверхвысоких скоростей. Два года до очередного чемпионата — срок немалый, и хочется думать, что наши скоростники сумеют сказать свое слово.

Ю. СИРОТКИН,
тренер сборной команды СССР,
заслуженный мастер спорта

В Шенхагене

Сборная команда Советского Союза по парашютному спорту перед участием в X юбилейном чемпионате мира в Югославии провела товарищескую встречу в ГДР. Цель этой встречи: определить готовность команды, уточнить окончательный состав. В состязаниях приняли участие спортсмены Болгарии, ГДР и СССР.

Надо сказать, что наши соперники в настоящее время вышли в число ведущих в парашютном спорте. Так Тодор Попов (Болгария) является призером чемпионата мира 1968 г., команда ГДР заняла первое место в 1969 г. в крупнейших соревнованиях на «Кубок Адриатики». В составе советской команды выступали Л. Еремина (Барнаул), Т. Морозычева (Ярославль), В. Закорецкая (Ворошиловград), В. Шарабанов (Горький), Л. Ячменев (Ленинград), В. Гурный (Минск), А. Осипов (Куйбышев), Т. Коссовская, И. Ткаченко, В. Жариков (Москва). Руководитель делегации — старший тренер сборной команды СССР П. А. Сторчиенко.

Второй раз советские парашютисты стартуют здесь в Шенхагене. Аэродром для нас необычный: «крест» расположен на холме, возвышающемся над окружающей местностью на 10 м! Внизу штиль, а на «кресте» — ветер! Сильные термики еще в 1963 году принесли нам немало неприятностей. Как будет теперь?

Начать соревнования с акробатики не удалось: облачность. В прыжках на точность приземления борьба с первых же попыток развернулась у мужчин между Шарабановым (СССР), Крешнером и Ребергом (оба ГДР), а среди женщин между Коссовской (СССР), Андреевой (БНР) и Ирмшер (ГДР). Все трое мужчин приземлились по четыре раза точно в цель. Первое место решили три дополнительных прыжка. Победил Крешнер, второй Шарабанов. Наши мужчины в командном зачете на точность приземления заняли первое место. Молодцы! Впервые выиграли точность! У девушек с суммой 1,64 м первой была Ирмшер, Коссовская заняла третье место. Наша женская команда выступила неудачно: Морозычева и Ткаченко приземлились вне круга (больше 10 м), Закорецкая набрала сумму 14 м! Команды ГДР и БНР вышли вперед. Жаль, что придется отыгрывать...

А высоты все нет. Нельзя начинать акробатику. Решено разыграть групповые прыжки. В этом упражнении первенствовали среди женщин команда Болгарии, среди мужчин — ГДР.

В акробатике советские спортсмены подтвердили свое лидирующее положение: все призовые места у мужчин и женщин заняли наши парашютисты Морозычева, Закорецкая, Ткаченко, Гурный, Ячменев и Осипов.

Результаты выступления в акробатике закрепили успех мужчин по многоборью. В личном зачете абсолютным чемпионом стал мастер спорта СССР международного класса Владимир Гурный, второй — Леонид Ячменев, третий — Анатолий Осипов.

Акробатика поправила дела и у девушек. Они вышли на первое место в командном зачете. В личном первенстве звание абсолютной чемпионки встречи завоевала болгарская парашютистка Андреева, второе место заняла Ирмшер (ГДР), а третье — Коссовская (СССР).

Соревнования прошли в дружеской теплой обстановке.

Е. ТКАЧЕНКО,
судья международной категории
Шенхаген

Соревнуются авиамоделисты

В международных соревнованиях авиамоделистов участвовали команды Германской Демократической Республики, Польши, Советского Союза и Чехословакии. Спортивную честь нашей страны защищали харьковчане В. Мозырский и Б. Паценкер, А. Лепп из Тарту, И. Зильберг из Новосибирска, алмаатинец П. Величковский и В. Мякинин из Подмосковья. Спортсмены состязались в запусках моделей свободного полета. Командный зачет проводился раздельно по планерам, резиномоторным и таймерным и по радиоуправляемым моделям.

Успех выпал на долю Мозырского. На таймерном старте он обыграл всех соперников, набрал 1233 очка из 1260 возможных. Уверенно также выступил Лепп, завоевавший победу по планерам — 1250 очков. Они упорно готовились к спортивным поединкам и вознаграждены за напряженный труд.

Лишь по резиномоторным моделям мы уступили первенство. Здесь сильнейший — чемпион мира А. Ошатс из ГДР — 1232 очка. И. Зильберг — третий, 1174 очка.

В командном зачете впереди спортсмены Советского Союза. За ними — ГДР (1-я и 2-я команды) и Польша (чехословацкие авиамоделисты по этим классам не соревновались).

Неудачно стартовали наши радисты, сделав шаг назад в сравнении с прошлогодней международной встречей. Мы тогда победили, а теперь вынуждены довольствоваться третьим местом. Впереди нас ГДР и Чехословакия, замыкают таблицу спортсмены Польши. Не могут удовлетворить результаты розыгрыша личного первенства. Мякинин лишь седьмой, а Паценкер и Величковский на 11-м и 14-м местах. **(Наш корр.)**

XII чемпионат мира по планерному спорту

В июле текущего года в США проходил XII чемпионат мира по планерному спорту. В нем приняло участие 79 пилотов-планеристов из 25 стран. В программу состязаний входили: открытый полет в заданном направлении, полет в цель с возвращением на старт, перелет по трассе Марфа — Ван—Хорн — Сиерра Ванка длиной в 355 км, скоростной полет по 355-км треугольному маршруту, полет до намеченного пункта с возвращением на старт длиной 391 км, перелет на расстояние в 743,5 км и другие упражнения.

Хорошие результаты показали польские планеристы, которые в стандартном классе завоевали 2-е и 3-е места, а в открытом классе — 5-е. Таким образом после неудач, имевших место два года тому назад в Лешно, поляки снова показали высокий класс.

Говоря об успехах польских пилотов-планеристов, нельзя не упомянуть о том факте, что летали они на планерах польской конструкции. Польские деревянные «Кобры», к удивлению многих специалистов выдержали экзамен в соревнованиях с лучшими западными конструкциями, сделанными полностью из искусственных материалов.

В открытом классе «Кобра-17» заметно уступал планерам, сделанным из пластиков, но в руках опытного пилота, каким является Э. Макула, показал себя превосходно.

В стандартном классе звание чемпиона мира завоевал Хельмут Рейхман (ФРГ) — 8663 очка. Второе и третье места заняли поляки Ян Врублевский — 8228 и Франтишек Кемпка — 8084 очка, получившие соответственно серебряную и бронзовую медали.

Чемпионом мира в открытом классе стал американский планерист Джордж Моффат, родившийся и постоянно проживающий в Марфе и, следовательно, хорошо знающий местность.

Он набрал 8323 очка. Второе место по этому классу, занял Ханс Вернер Гроссе (ФРГ) — 8036 очков. Третье место — Мишель Мерсье (Франция) — 7811 очков. Эдвард Макула, набрав 7687 очков, оказался на пятом месте.

Вот как распределились первые десять мест по классам планеров.

Открытый класс

1. Моффат (США) — 8323 очка, 2. Гроссе (ФРГ) — 8036, 3. Мерсье (Франция)— 7811, 4. Бертон (Англия) — 7746, 5. Макула (ПНР) — 7687, 6. Нейберт (ФРГ) — 7682, 7. Делафилд (Англия) — 7672, 8. Лабар (Франция) — 7616, 9. Скотт (США) — 7532, 10. Витанен (Финляндия) — 7332 очка.

Стандартный класс

1. Рейхман (ФРГ) — 8663 очка, 2. Врублевский (ПНР) 8223, 3. Кемпка (ПНР) — 8084, 4. Микс (Канада) — 7934, 5. Камерон (Нов. Зеландия) — 7912, 6. Вайбель. (ФРГ) — 7815, 7. Смит (США) — 7808, 8. Иохаппесен (Норвегия) — 7768, 9. Петроци (Венгрия) — 7729, 10. Репарон (Голландия) — 7700.

XII чемпионат завершился установлением мирового рекорда скорости. Планерист из ФРГ Клаус Хомингауз достиг средней скорости в 150 км/час, летя по 100-километровому треугольнику на планере «Нимбус». Прежний рекорд был установлен в 1967 году германским же планеристом Г. Линке. Он равнялся 136,658 км/час.

Но рекорд Хомингауза продержался всего два дня. Там же, в Марфе, он перекрыт другим планеристом из ФРГ — Вальтером Нейбертом, который в полете по 100-км треугольному маршруту достиг средней скорости 154 км/час.

В. ИВАНОВ

Клуб и первичная организация

СОДРУЖЕСТВО

Целиноградский авиаспортклуб существует всего восемь лет и за это время сумел завоевать у целиноградцев большую популярность. Сотни юношей и девушек обрели в клубе крылья. Молодежь Целинограда и близлежащих районов учится летать на планере, овладевает мастерством прыжка с парашютом, конструирует и строит авиамодели.

Тесную связь поддерживает клуб с первичными организациями ДОСААФ сельскохозяйственного института, швейной фабрики, педагогического училища, завода «Казахсельмаш», инженерно-строительного и медицинского институтов, медицинского училища и другими. В прошлом году мы подготовили 46 общественных инструкторов, из них: 10 — по планерному спорту, 15 — по парашютному и 21 — по авиамодельному. Они немедленно включились в работу. Общественные инструкторы студенты сельскохозяйственного института Евгений Белай и Михаил Цуман только в 1970 году обучили 60 парашютистов. Теперь в этом институте есть парашютная команда, насчитывающая 10 спортсменов первого разряда.

Комитет ДОСААФ института, в свою очередь, оказывает помощь авиаспортклубу. Он выделяет средства для организации питания спортсменов на период лагерных сборов, делает посильный ремонт техники. В ремонте техники активно участвуют Михаил Цуман, который учится на механическом факультете и хорошо знает машины, и шофер таксомоторного парка А. Макаров.

На швейной фабрике имени Маншук Мамедовой подготовку парашютистов ведет швея мастер спорта Нелля Гурьянова. Она за этот год подготовила 30 перворазников, двое из них уже получили второй спортивный разряд. Комитет ДОСААФ, дирекция, партийная, профсоюзная и комсомольская организации фабрики заботятся о своих спортсменах. Им предоставляют возможность регулярно ездить на аэродром, оказывают необходимую поддержку.

Хорошо идут дела в педагогическом училище. Там имеется 15 парашютистов и группа планеристов из 5 человек. Занятия ведет спортсменка-планеристка моторист целиноградского аэропорта Валентина Каменская. Все парашютисты совершили прыжки, а планеристы получили третий спортивный разряд.

Крепкая дружба у клуба с медицинским институтом. Студенты и сотрудники прыгают с парашютом, летают на планерах. Авиационный спорт там в почете. Ректор института профессор Станислав Дмитриевич Политаев неоднократно приезжал на аэродром, интересовался, как идут дела у его воспитанников, всегда охотно откликается на нужды планеристов и парашютистов.

Кафедра физического воспитания института шефствует над авиаспортклубом. Она помогает вести физическую подготовку с авиационными спортсменами и работниками клуба, предоставляет для занятий свой спортивный зал, выделяет руководителей.

С любовью относятся к авиационному спорту в медицинском училище, где основную работу ведет общественный инструктор Любовь Ралдугина. Только в этом году там совершили свои первые прыжки более 50 человек.

Многое делает наш клуб и в первичной организации инженерно-строительного института. Десятки студентов приезжают на аэродром, прыгают с парашютом, летают на планерах. Активно помогает нам вести занятия с будущими строителями общественный инструктор Борис Федотов. В 1970 году он подготовил 30 парашютистов. Сам он работает техником по радио целиноградского аэропорта, заочно учится в институте, а все свободное время проводит в авиаспортклубе. Спортсмены уважают его за деловитость и хорошие организаторские способности. И не случайно кандидат в мастера спорта Борис Федотов избран председателем совета клуба.

Институт со своей стороны оказывает клубу значительную помощь в строительстве и ремонте различных помещений, благоустройстве аэродрома.

Наш клуб не ограничивается работой с первичными организациями города. Мы имеем связь и с районами области. В Алексеевском, Шортандинском районах, г. Степногорске и других работники клуба проводят семинары с общественными инструкторами, обеспечивают их наглядными и учебными пособиями, помогают организовать занятия с парашютистами-новичками, а потом прилетают на самолете, принимают зачеты и на месте производят выброску подготовленных парашютистов.

В первичных организациях ДОСААФ клуб ведет и агитационно-массовую работу. Так, в текущем году с лекциями и беседами о достижениях советской авиации и авиационного спорта выступали в инженерно-строительном институте командир планерного звена Михаил Горностаев, на заводе «Казахсельмаш» и в школе № 1 инструктор Валентин Бурмистров и другие.

Авиационные спортсмены приняли активное участие в торжествах, посвященных 50-летию Казахской Советской Социалистической Республики. Были проведены парашютные, планерные и авиамодельные соревнования. Многие спортсмены награждены медалями, ценными подарками и дипломами областного комитета по физической культуре и спорту.

Работой клуба интересуются и оказывают ему помощь партийные и советские органы города и области. Частыми гостями на аэродроме бывают заместитель председателя исполкома Ю. Трофимов, секретарь горкома партии П. Ерпилов председатель горсовета Б. Бономанко и другие.



На снимке: слева направо — командир парашютного звена мастер спорта В. Белоусов, награжденный Ленинской юбилейной медалью, спортсмены первого разряда Л. Струтинская и Н. Уваров.

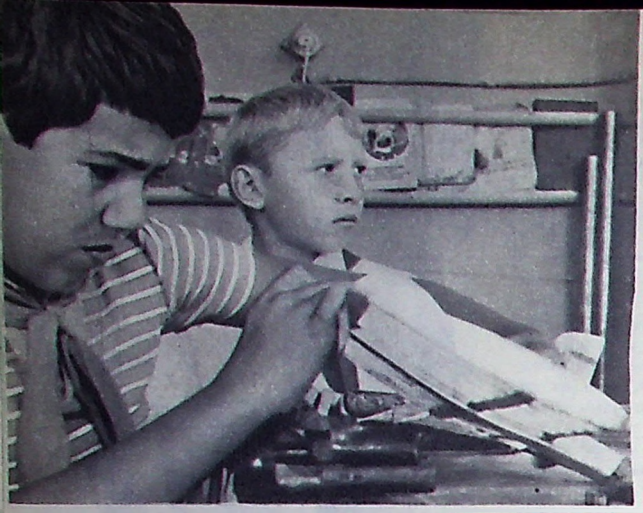
Содружество с первичными организациями, тесный контакт и взаимопомощь принесли свои положительные результаты. Соревнуясь в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и приближающегося XXIV съезда Коммунистической партии, целиноградский авиаспортклуб досрочно завершил годовое задание без летных происшествий и с высокими показателями. План подготовки спортсменов выполнен на 102 проц. с общей оценкой 4,8 балла.

За год клуб подготовил 2 мастеров спорта, 8 кандидатов в мастера спорта, 10 спортсменов первого разряда, 12 — второго и 287 — третьего. 450 человек из первичных организаций, подготовленных в кружках, совершили прыжки с парашютом.

Многие наши воспитанники — планеристы и парашютисты, после занятий в клубе, поступают учиться в военные авиационные училища, идут служить в воздушнодесантные войска. Клуб уже не раз получал из частей похвальные отзывы о своих бывших спортсменах.

Сейчас целиноградский авиаспортклуб делает все для того, чтобы в 1971 году добиться еще лучших показателей в своей работе.

К. ГРЯЗНОВ,
начальник авиаспортклуба



ЛАГЕРЬ ЮНЫХ ПАТРИОТОВ



— Этот бой произошел в небе над Сталинградом. Сфотографировав важный железнодорожный узел противника, мы возвращались на свой аэродром...

Ребята с большим интересом слушают о подвигах летчиков 128-го авиационного полка пикирующих бомбардировщиков, ведь рассказывает сам командир полка — Герой Советского Союза полковник в отставке Михаил Михайлович Воронков. Он приехал в гости к пионерам и школьникам лагеря «Мирный» под Звенигородом и встретился здесь с авиамоделистами.

Ребятам было что показать летчику-герою: модели воздушного боя, скоростные и пилотажные, и даже копии настоящих самолетов. В успехах кружковцев большая заслуга их руководителя Бориса Федоровича Помыкаева. В суровые годы войны тринадцатилетним мальчуганом он пришел работать на авиационный завод. Затем служба авиамехаником в рядах Советской Армии. После демобилизации Борис Федорович работает на одном из машиностроительных заводов, а свободное время отдает «малой авиации».

Вместе с С. Жидковым Помыкаев организовал в детском клубе «Искра» Кировского района Москвы авиамодельный кружок.

Здесь выросли увлеченные авиамоделисты, сегодняшние школьники-инструкторы Толя Алехин, Миша Инглизян, Саша Ветюгов. С ними Б. Помыкаев приехал в «Мирный». В лагере ребята не только строят модели, но и соревнуются. Чемпионом по скоростным моделям, например, стал Саша Помыкаев. Его модель развила скорость 115 км/час. В «воздушном бою» отличились Володя Юдин и Коля Суданов.

В гостях у пионеров в лагере не раз бывали работники Московского планетария. Ребятам показали фильм о советских космонавтах, познакомили с конструкцией прославленного корабля «Восток», с принципами ракетного движения. И юные авиамоделисты увлеклись ракетостроением. Через некоторое время состоялся первый запуск пионерской ракеты. Зрителей собралось много. Звучат команды: три, два, один. Пуск! — и красно-белая ракета стремительно взмывает вверх.

Встретились мальчишки и девчонки, влюбленные в авиацию, с полярным летчиком Ю. П. Матятиным. Он рассказал им о первой советской антарктической экспедиции, создавшей основную базу в Антарктиде — поселок Мирный (его именем и назван лагерь).

18 августа — в День Воздушного Флота в лагере состоялся «воздушный праздник»: запуски ракет, «воздушные бои», соревнования скоростников, парад моделей.

В заключение празднина Михаил Михайлович Воронков вручил начальнику пионерлагеря В. А. Соболеву настоящий авиационный кубок. «Пусть этот кубок станет переходящим и ежегодно в День Воздушного Флота вручается команде-победительнице лагерных соревнований авиамоделистов», — сказал он.

В. ШИРШОВ.



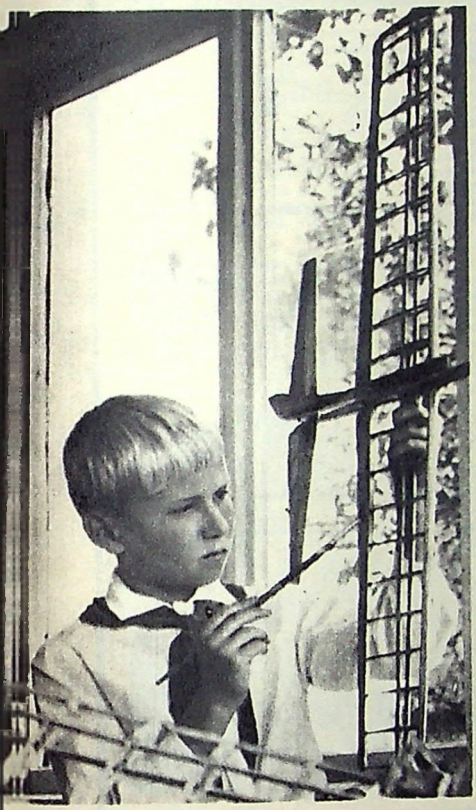




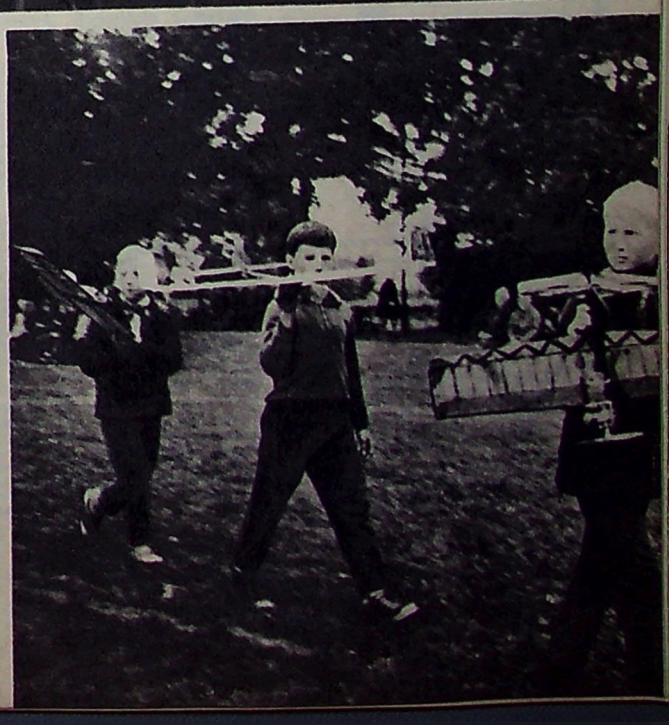
На снимках (слева направо): вверху — Алеша Шафров и Сережа Сорокин на занятиях в кружке. Толя Алехин и Миша Инглизян с копией самолета. Запуск модели планера. В центре — Герой Советского Союза М. Воронков в гостях у авиамоделистов лагеря. Моделист Слава Автаев. Внизу — октябрята строят воздушный змей. Пятиклассник Володя Юдин — победитель соревнований по воздушному бою. Б. П. Помыкаев с кружковцами готовит к запуску пилотажную модель. Парад моделистов.

Фото В. Рубана

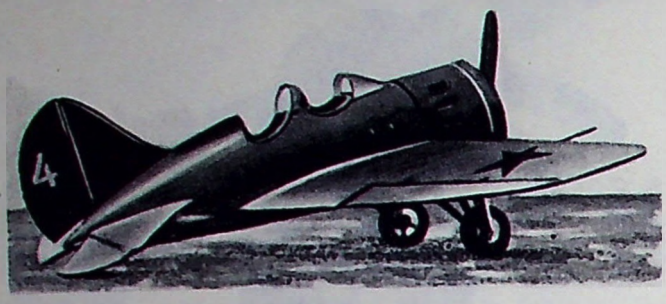








УТИ-4



Самолет УТИ-4.

Быстрое совершенствование боевых самолетов, рост их полетного веса и скорости, в том числе посадочной, предъявляли все более высокие требования к летчикам. Все самолеты, в первую очередь истребители-монопланы, стали сложнее в пилотировании. Для обучения и тренировки летчиков потребовались специальные учебные машины, близкие по своим летно-тактическим данным к боевым.

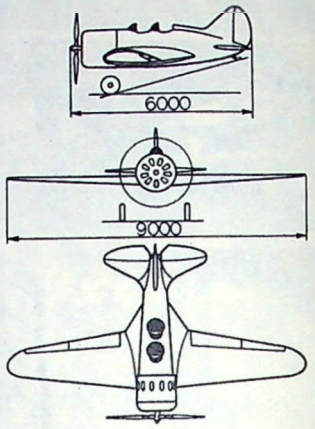
Первый такой учебный истребитель появился в 1934 году. На двух самолетах И-5 установили двойное управление. Кабину летчика несколько передвинули вперед, а позади, в 80 сантиметрах сделали второе сиденье. В небольшом количестве специально строились или переделывались из боевых в учебно-тренировочные некоторые другие типы самолетов.

Массовое производство прославленного одноместного истребителя И-16 заставило по-новому подойти и к решению вопроса о подготовке летчиков, способных уверенно пилотировать эту машину, более строгую чем многие другие. Конструкторское бюро получило задание специально разработать учебно-тренировочный вариант И-16. Вскоре проект такого самолета, над которым работали сам Н. Н. Поликарпов и его заместитель инженер А. А. Боровков, был готов. С 1935 года он строился серийно.

Практически новый учебно-тренировочный самолет по своей конструкции представлял собой двухместный вариант истребителя И-16 с двойным управлением. Он получил наименование УТИ-4 (учебно-тренировочный истребитель-четвертый), а летчики часто называли его просто «спаркой». По своей конструкции и летно-тактическим данным УТИ-4 почти не отличался от боевого одноместного истребителя. Он имел такой же двигатель М-25А мощностью 730 л. с. Скорость УТИ-4 у земли достигала 347 км час, на высоте 3 тыс. м — почти 400 км час, потолок был более 9 км, полетный вес 1492 кг.

Иногда одна из кабин закрывалась колпаком. На некоторых самолетах ставилось и вооружение. Это позволяло обучать молодых летчиков и тренироваться уже опытным не только в технике пилотирования и боевом применении, но и осваивать так называемый «слепой» полет.

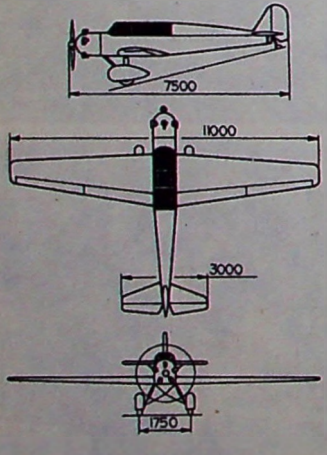
В предвоенные годы было построено 1660 самолетов УТИ-4, почти по одному на каждые четыре боевых истребителя. Такой массовый выпуск учебно-тренировочных машин ускорил ввод в строй молодых летчиков. Систематическая тренировка на «спарках» способствовала повышению боевого мастерства летного состава, снижению аварийности в строевых частях и училищах и в то же время позволяла сохранять от преждевременного износа боевые самолеты.



Проекции самолета УТИ-4.

«Омега»

Развитие в тридцатых годах сети аэроклубов настоятельно требовало создания дешевых и простых в управлении самолетов для обучения и тренировок летного состава. Учитывая это, Центральный Совет Осоавиахима провел конкурс на проект легкого самолета. Первое место на нем занял проект под девизом «Ленинская искра». Автором был инженер А. Н. Грацианский. Для постройки самолета Осоавиахим выделил необходимые средства.



Проекции самолета «Омега».

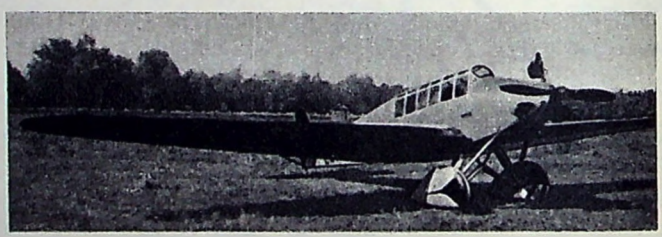
Коллектив Харьковского авиазавода в короткий срок построил опытный экземпляр самолета, который получил название «Омега». В ходе постройки конструктор и помогавшие ему инженеры В. Мельников и В. Бондаренко уделили много внимания снижению лобового сопротивления машины. Для этого фонарь кабины они «вписали» в контур фюзеляжа, на колесах поставили обтекатели и т. д.

В 1931 году летчик-испытатель Б. Н. Кудрин выполнил на «Омеге» первые полеты. Они показали, что самолет устойчив, несложен в управлении, прост в эксплуатации и обладает достаточно хорошими для своего класса летно-техническими качествами. При весе конструкции 500 кг он брал до 260 кг полезной нагрузки. С мотором в 65—70 л. с. его скорость у земли достигала 170 км/час, а посадочная — была всего 60 км/час.

Самолет «Омега» — смешанной конструкции свободонесущий моноплан с низким расположением крыла трапециевидной формы в плане. Однолонжеронное крыло и оперение — деревянные, с работающей фанерной обшивкой. Фюзеляж из стальных тонкостенных труб, шасси неубирающееся. Экипаж из двух человек размещался в отдельных кабинах, закрытых фонарем из органического стекла. Такие фонари в то время были новшеством. Управление двойное. Это позволяло совершать полет с учеником или с парашютистом в любой кабине. Компоновка обеспечивала сохранение центровки на всем диапазоне скоростей при полете с любой нагрузкой.

Новшеством в конструкции являлись щелевые элероны-закрылки, расположенные вдоль задней кромки крыла по всему размаху. При помощи простого и надежного механизма они могли работать одновременно как элероны и как закрылки. Стабилизатор с изменяемым углом установки в полете позволял легко балансировать самолет на разных скоростях полета. По запасам прочности, самолет допускал выполнение фигур высшего пилотажа.

«Омега» не была запущена в серийное производство, так как спроектированный для нее двигатель мощностью в 70 л. с. себя не оправдал и в производство принят не был. Другого же отечественного двигателя воздушного охлаждения в то время не было. Единственный экземпляр «Омеги» после окончания испытаний был передан в школу летчиков Осоавиахима.



Самолет «Омега».

Текст и схемы авиаконструктора В. В. Шаврова.

Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 1—12 за 1967 г., № 1—12 за 1968 г., № 1, 3, 5, 7, 9, 11 за 1969 г. и № 1, 3, 7, 9 за 1970 г.

МиГ-21



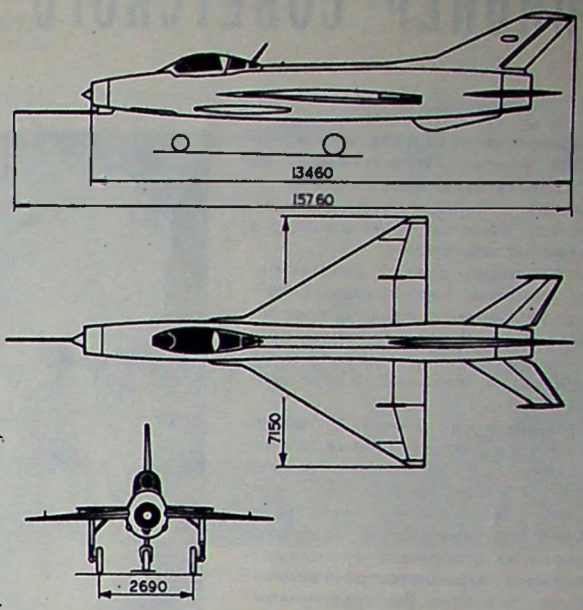
Самолет МиГ-21

Коллектив, возглавляемый дважды Героем Социалистического Труда, лауреатом Ленинской премии, академиком А. И. Микояном, после большой опытно-конструкторской работы, создал новый сверхзвуковой истребитель МиГ-21. Этот самолет с треугольным крылом воплощает в себе достижения современной ему авиационной науки и техники.

Двухвальный турбореактивный двигатель конструкции С. К. Туманского, отличные аэродинамические формы, вооружение и пилотажно-навигационное оснащение позволили МиГ-21 сразу занять место в первых рядах лучших в мире самолетов-истребителей. Даже первые серийные машины развивали скорость, вдвое превышающую звуковую, легко и быстро набирали высоту 20 тыс. метров.

Предшественниками МиГ-21 были известные истребители МиГ-15, МиГ-17 и МиГ-19. Сильно стреловидное крыло МиГ-19 закономерно превратилось в треугольное. Общий для машин этой семьи тип и очертания фюзеляжа был еще облагорожен благодаря возможности установить один двигатель, равный по своей мощности двум, стоявшим на МиГ-19. Крыло, площадью 23 м² с углом стреловидности в 53°, и цельное, без рулей высоты хвостовое оперение, позволили снизить сопротивление и выиграть в скорости.

На базе серийного самолета МиГ-21 конструкторский коллектив академика А. И. Микояна построил экспериментальный аналог сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144.

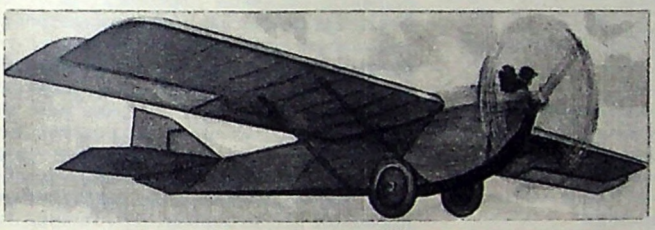


Проекции самолета МиГ-21.

В этом году многие москвичи видели оба самолета в совместном полете.

МиГ-21 может эксплуатироваться с грунта. С 1959 по 1967 год на нем устанавливались рекорды.

ЛМ



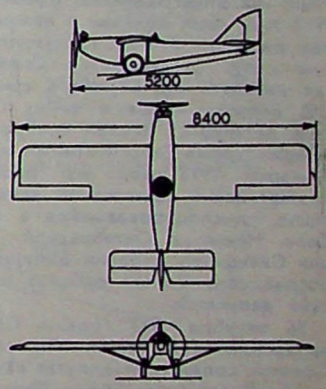
Самолет ЛМ.

В 1923 году конструкторы авиазавода «Красный летчик» В. А. Лыкошин и Н. Г. Михельсон спроектировали легкий самолет-авиетку под мотоциклетный мотор «Индиана» мощностью всего 7,5 л. с. В феврале 1924 года авиетка, получившая название ЛМ, была построена. Ее основной материал — дерево и полотно.

Авиетка представляла собой высокоплан с подкосным крылом постоянного профиля площадью всего 12,75 м². Ось шасси конструкторы убрали в фюзеляж. Наружу выступали только колеса. Машина была предельно легкой. Ее полетный вес всего 174 кг, запас бензина 5 кг.

В целом самолет получился удачным. Но из-за того, что мощность мотора была очень малой, скорость ЛМ не превышала 60 км/час, а потолок — 40 м.

На ЛМ был выполнен ряд аэродромных полетов, но за его пределы машину не выпускали.



Проекции самолета ЛМ.

МР-6 (ПМ-6)

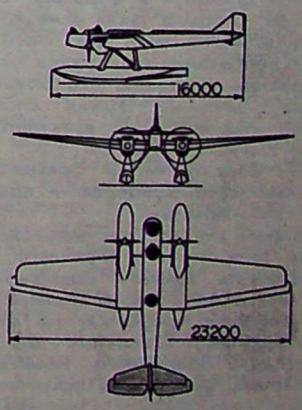


Самолет МР-6.

Развитие народного хозяйства в Сибири потребовало усиления транспортной авиации в этом огромном районе Советского Союза. Успешное применение самолета Р-6 с обычным колесным и лыжным шасси* в военных частях и в гражданской авиации показывало, что этот самолет мог бы летом взять на себя значительную долю перевозок, если его поставить на поплавки. Было решено использовать для Р-6 уже выпускаемые заводом поплавки для самолетов ТБ-1П.

Первые полеты Р-6 с поплавками от ТБ-1 прошли удачно. После двух лет серийного производства Р-6 в варианте гидросамолета без изменений (он получил название МР-6 и ПМ-6) в 1934 году в него был внесен ряд конструктивных улучшений.

По своим летно-техническим данным МР-6 лишь немного уступал колесному варианту машины. Его скорость у земли достигала 234 км/час, потолок — 3850 м, а дальность полета — 900 км. Вес пустого — 4640 кг, полетный вес — 7500 кг.



Проекции самолета МР-6.

* Подробно об этом самолете см. «Крылья Родины» № 11 за 1968 г.

ПИОНЕР СОВЕТСКОГО ПАРАШЮТОСТРОЕНИЯ

Тихая московская квартира на Первомайской улице. Переступаешь ее порог и попадаешь в окружение акварелей, масла, темперы, причудливых скульптур, тех, которых обычно полно в художественных мастерских.

Хозяин квартиры охотно демонстрирует свои работы: подмосковный пейзаж, морской берег в Крыму, портрет внучки, Надежды. В углу комнаты примостились этюдники. Один из них, легко умещающийся в кармане, художник сделал сам.

Я оглядываюсь на книжный шкаф. Там тускло мерцают старинные переплеты — книги об английской школе живописи XIX века. Но все это ничего не говорит об основном занятии хозяина — Михаила Алексеевича Савицкого — одного из старейших русских летчиков, видного парашютостроителя.

— Может я и стал бы художником-профессионалом, — говорит Михаил Алексеевич, — живи я в иное время. Ведь рисую я с детства. Но судьба сложилась иначе.

Он родился в Николаеве, в семье столяра. Учиться долго не пришлось. Работал подмастерьем у слесаря, батрачил на виноградниках, рыбачил. А в 1912 году был призван в армию и попал рядовым в 8-ю воздухоплавательную роту, стоявшую в Севастополе. Так началась его служба в авиации.

В первую мировую войну Савицкий стал летчиком. Воевал храбро — награжден тремя Георгиевскими крестами. В марте 1917 года его перевели в Кронштадский крепостной авиационный отряд, дислоцировавшийся в Царском Селе. Накануне Октябрьской революции Савицкого избрали депутатом Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов.

26 октября 1917 года, в Смольном, на заседании II Всероссийского съезда Советов солдатский депутат слушал доклады Владимира Ильича Ленина о мире и земле. А в перерыве между заседаниями Ленин, увидев человека в военной форме и в фуражке с черным орлом, — была такая авиационная эмблема — поманил его рукой и засыпал вопросами: кто, откуда, каковы настроения в отряде, его боевая готовность? Владимир Ильич спросил, на чьей стороне будут выступать авиаторы. Савицкий ответил:

— Солдаты — за большевиков. А большинство офицеров — против. Есть и «нейтралисты».

Ленин сказал, что надо сделать все для того, чтобы и офицеров заставить выполнять приказы Советской власти. В этот момент кто-то окликнул Ленина, и разговор прервался. На всю жизнь запомнилась Савицкому эта краткая беседа с Владимиром Ильичем.

Потом была гражданская война. Михаил Алексеевич достает фотографию тех лет — самолет «Вуазен». Крылья из легких металлических трубочек, обтянутые воздухонепроницаемой тканью. Самолет двухместный — летчик и стрелок, он же — наблюдатель. Над пилотом укреплен пулемет, и чтобы вести огонь, стрелок должен стоять. Это в открытом-то самолете! Вот на нем и пришлось воевать на Южном, Восточном и Западном фронтах.



М. А. Савицкий
Фото Э. Гладкова

С 1918 года Савицкий — член партии большевиков. За время гражданской войны он прошел путь от командира отряда до заместителя начальника авиации фронта. За боевые заслуги награжден орденом Красного Знамени.

Закончилась война. Практических навыков было много, а теоретических знаний почти никаких. Пришлось браться за учебу, и Савицкий поступил в военно-воздушную академию. Но он уже совершенствовался не в летном искусстве, а учился по более широкой программе. Бывший летчик окончил инженерный факультет и получил диплом инженера-механика воздушного флота. Однако работать ему пришлось совершенно в другой области.

Молодого специалиста вызвал начальник управления Военно-Воздушных Сил Петр Ионович Баранов.

— Летчикам нужны парашюты, — сказал он. — Вам поручается организовать их производство.

— Есть! — по-военному кратко ответил Савицкий. С тех пор вся его жизнь неразрывно связана с советским парашютостроением. Начинать пришлось на голом месте — опыта в этом деле у нас почти не было.

Савицкий создает опытную парашютную лабораторию-мастерскую. В ней всего несколько человек. И многое, от закройных работ до изобретения нужных материалов, Михаилу Алексеевичу приходилось делать самому. В апреле 1930 года мастерская выпустила три первых спасательных парашюта. Затем М. А. Савицкий разрабатывал проект первого советского парашютного завода и стал его директором. По этому проекту строились другие заводы. Так была заложена основа советского парашютостроения.

В годы Великой Отечественной войны советская парашютная промышленность бесперебойно обеспечивала нужды фронта, сохранив жизнь тысячам летчиков. И в этом большая заслуга Михаила Алексеевича Савицкого, работа которого отмечена орденами Красной Звезды и Трудового Красного Знамени.

Пионер советского парашютостроения, М. Савицкий стал зачинателем производства спасательных, учебно-тренировочных десантных и спортивных парашютов, таких как ПЛ-1, ПН-1, ПТ-1, ПТ-2, ПД-1, ПД-2 и других. На его счету два десятка различных конструкций, в том числе и парашюта для гондолы стратостата. Многие его парашюты пошли в серийное производство. Он имеет несколько авторских свидетельств на важные изобретения. Научные труды Савицкого заложили фундамент для оригинальных конструктивных решений.

Михаил Алексеевич много лет вел научную работу, читал в родной академии имени Н. Е. Жуковского курс «Парашютоведение», руководил сбором научно-технической информации, проводил исследования зарубежной парашютной техники. Он готовил кадры, и многие сегодняшние создатели парашютов называют себя его учениками.

Сейчас М. А. Савицкий на пенсии — 17 ноября ему исполняется 80 лет. Почтенный возраст! Но работы он не оставил. И сегодня его можно встретить в архиве, библиотеке, научно-исследовательском институте — он собирает материалы для очередного капитального труда. А в свободное время, как и встарь — живопись. Он по-прежнему часто бывает в Подмосковье, где у него много любимых уголков.

Летом 1970 года Международная авиационная федерация достойно отметила многолетнюю научную деятельность основателя советского парашютостроения, наградив его почетным дипломом имени Поля Тиссандье. Центральный комитет ДОСААФ отметил М. А. Савицкого высшей наградой Общества — Почетным Знаком ДОСААФ.

Я ухожу из светлой солнечной комнаты и уношу в памяти яркие цветы и взгляд золотоволосой женщины с полотен Михаила Алексеевича Савицкого. И перед глазами встают картины тушинских авиационных парадов, разноцветные купола парашютов, созданные искусными руками мастера.

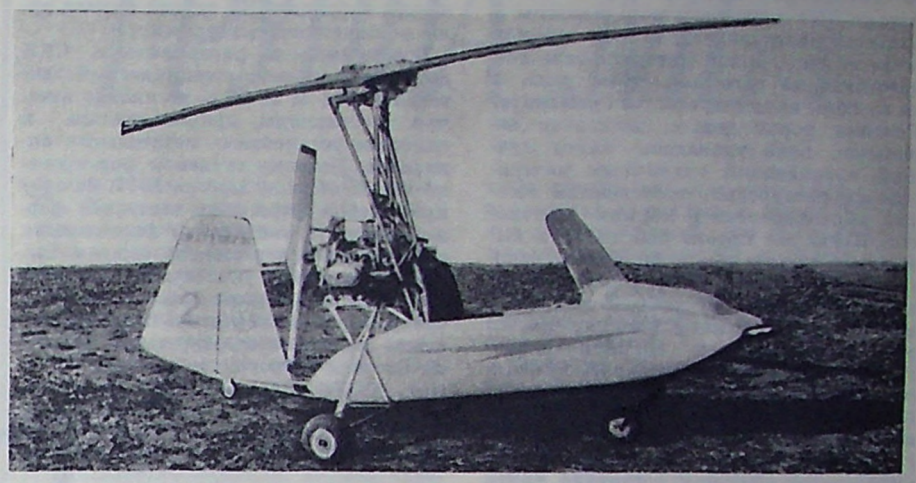
Зоя КОРЗИНКИНА

АВТОЖИРЫ РИЖСКИХ СТУДЕНТОВ

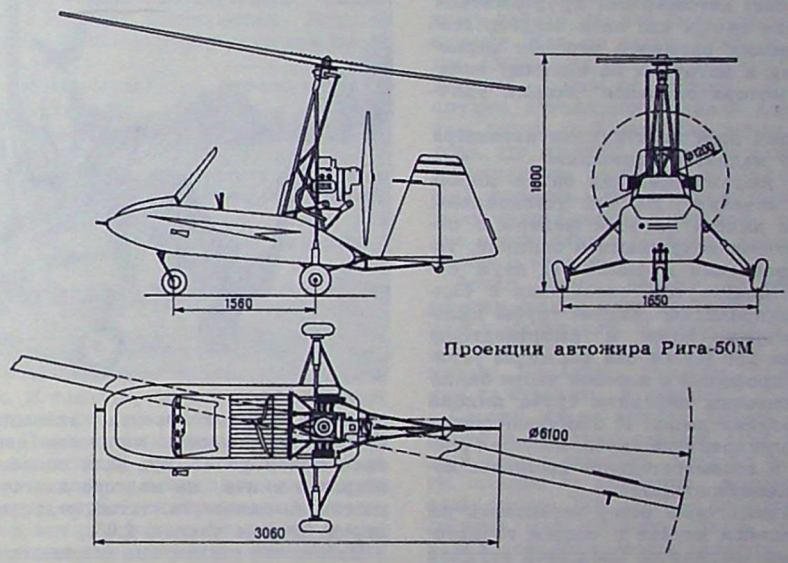
На республиканской выставке творчества студентов высших учебных заведений Латвии, проходившей под девизом «Ленинскому юбилею — мастерство и поиск молодых», первое место занял автожир «Рига-50М». Этот маленький летательный аппарат — плод творческих усилий студенческого конструкторского бюро Рижского Краснознаменного института инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола.

Рижский институт готовит не строителей и конструкторов летательных аппаратов, а инженеров по их эксплуатации, ремонту и наземному обеспечению полетов. Но тем не менее, стремление своими силами спроектировать и построить новый самолет, автожир, вертолет развито у очень многих студентов. Инициаторами постройки, как правило, являются бывшие авиамоделисты, комсомольцы, члены ДОСААФ. Студенческое конструкторское бюро (СКБ) этого института одно из самых молодых среди СКБ авиационных вузов. Оно только вступило во второе пятилетие своего существования, но уже имеет на своем счету несколько оригинальных конструкций. Члены СКБ спроектировали за этот короткий срок самолеты РИИГА-1, РИИГА-2, РИИГА-3, автожиры Рига-50, Рига-50М, «Чайка».

Характерная черта творчества молодых конструкторов — настойчивый поиск нового, возможностей дать авиационным спортсменам простой, надежный, дешевый летательный аппарат, умение не терять духа при неудачах и трудностях, с которыми неизбежно встречаются самодеятельные конструкторы при осуществлении своих проектов. Они стремятся использовать при создании новой машины максимально дешевые материалы, а по возможности и целые стандартные узлы и части. По их мнению это позволяет сделать летательный аппарат доступным для широких кругов авиационных спортсменов. Авиетку РИИГА-1, например, они проектировали под серийный, общедоступный мотоциклетный мотор мощностью в 26—30 л. с. (с небольшой его переделкой с учетом требований авиации), использовав крыло нашего массового планера «Бро». На базе планера А-15 был спроектирован и построен самолет РИИГА-2.



Автожир Рига-50М



Проекции автожира Рига-50М

От простого к сложному — таков обычный и естественный путь и в овладении знаниями, и в технике. По нему идут и студенты Рижского института, в том числе члены конструкторского коллектива. Они создали сначала простейшую авиетку с маломощным мотором, потом спроектировали более сложную спортивную машину с одноколесным шасси. Сейчас работают над проектом уже четырехместного самолета для местных авиалиний.

Результатом поиска нового, заботой о том, чтобы дать авиационным спортсменам дешевый, простой летательный аппарат, было предложение группы студентов спроектировать и построить своими силами воздушный мотоцикл. По замыслу молодых конструкторов машина должна была найти применение и в народном хозяйстве для быстрой связи районных центров с колхозами и совхозами, для проверки линий электропередач, для охраны лесов от пожаров и т. д. Таким «воздушным вездеходом», по мнению членов СКБ, мог бы стать автожир. Он проще, чем самолет и вертолет в пилотировании и эксплуатации, дешевле в производстве и в то же время позволяет взлетать и садиться практически на любой лужайке.

Студенты В. Устинов, В. Савельев, В. Капустин, О. Гарбаренко, Е. Махоткин, В. Жук, Ю. Дунаевский, изучив материалы об этом классе летательных аппаратов, начали проектировать автожир бескрылого типа с непосредственным управлением. Научным руководителем стал преподаватель кафедры конструкции летательных аппаратов доцент Д. Осокин, такой же, как и сами студенты энтузиаст легких летательных аппаратов. Сейчас уже никто из участников проектирования и постройки аппарата, а их было более двадцати человек, не может вспомнить, кому сколько часов пришлось урвать из скудного у студентов свободного времени на эту работу. Всем приходилось отказываться от удовольствия пойти в кино, покататься на лыжах, съездить за город.

Автожир Рига-50



Больше года работали студенты над проектом опытного образца «летающего мотоцикла» и воплощением его в металл. Расчеты почти всей машины в большей части велись, исходя прежде всего из того, какой материал есть для изготовления того или иного узла, а не из того, какой лучше бы применить. Поэтому порой делали несколько вариантов, пока удавалось найти лучший, отвечающий «наличным материальным рессурсам», требованиям весовых характеристик и нормам прочности. Когда же проект был готов и выяснился общий облик аппарата, скептики (а такие тоже были в составе СКБ и потом отошли от работы над автожиром) с удивлением узнали, что по расчетным данным машина оказалась весьма многообещающей. Ее максимальная скорость у земли достигала 150 км/час, крейсерская — 115 км/час, минимальная — 51 км, посадочная — 15 км/час. Техническая дальность при крейсерской скорости достигала почти 200 км. На экономичном же режиме (75 км/час) автожир мог продержаться в воздухе целых два часа. Подбор геометрических размеров, весовых характеристик и нагрузки на единицу мощности мотора оказался весьма удачным.

Основой всей конструкции автожира Рига-50 является фюзеляж — клепаная дюралюминиевая балка коробчатого сечения. На ней установлены сиденье пилота из 8-мм фанеры с поролоновыми подушками и спинкой, узлы управления и шасси. К двум силовым шпангоутам, связанным с балкой, прикреплены задние трубы пилона, моторная рама и амортизаторы главных ног шасси. На ферме из уголковых профилей в носовой части балки смонтированы передняя труба пилона и приборная доска. К хвостовой части балки прикреплена труба, несущая оперение, и вспомогательное хвостовое колесо. Кабина открытая.

Двухлопастный ротор установлен на качающейся втулке с общим горизонтальным шарниром. (Над этой втулкой особенно много пришлось потрудиться В. Устинову). Лопасти были взяты с вертолета Ка-18 и соответственно укорочены с учетом полетного веса автожира. На концах лопастей установлены противофлаттерные грузы и триммерные пластинки для регулировки соконусности ротора. Студенты предусмотрели в проекте возможность установки системы предварительной раскрутки ротора для сокращения длины разбега.

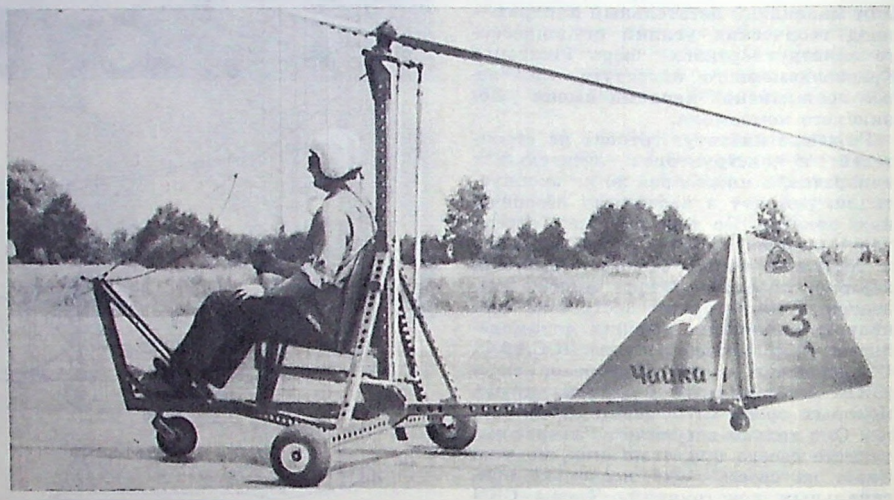
Шасси автожира максимально упрощены и надежны. Носовое управляемое колесо (200×80) имеет рычажную подвеску с резиновым шнуровым амортизатором. Главные ноги с колесами (255×110) оборудованы пружинно-гидравлическими амортизаторами и имеют колодочные тормоза с тросовым управлением.

Продольное и поперечное управление автожиром осуществляется наклоном втулки ротора, соединенного системой рычагов и тяг с ручкой управления. Ножные педали соединены тросовой проводкой с рулем поворота и обеспечивают путевое управление. Вертикальное и горизонтальное оперение для прочности и лучшей обтекаемости покрыто стеклотканью. Руль поворота имеет весовой балансир для предотвращения вибрации. На задней кромке руля — пластинчатый триммер.

Имевшийся в распоряжении СКБ двухцилиндровый мотоциклетный двигатель М-61 в 28 л. с. не вполне отвечал требованиям, предъявляемым к силовым установкам летательных аппаратов. Поэтому студенты форсировали его по образцу мотора М-77. За счет применения поршней с выпуклой формой днища и увеличения хода поршня удалось повысить степень сжатия. Были несколько увеличены сечения впускных и выпускных клапанов. Вся эта работа, выполненная под руководством заядлого мотоспортсмена студента Евгения Махоткина (он же один из главных авторов проекта автожира), позволила повысить мощность двигателя почти до 45 л/с. Для снижения оборотов винта на картере двигателя поставлен одноступенчатый редуктор с передаточным числом 1.65.

Избранная студентами схема аппарата заставила поставить двухлопастный толкающий воздушный винт диаметром 1,2 м. Изготовили его студенты сами из дерева. Максимальное число оборотов 4 тыс. в минуту. Подача топлива из бензобака к карбюраторам обеспечивается диафрагменным насосом. Рычаг газа закреплен на левом борту кабины. На приборной доске конструкторы поставили самое необходимое — указатель скорости, высотомер, манометр масла, указатель температуры головок цилиндров. Машина получилась компактной, довольно легкой. Длина автожира всего 3,4 м, высота 1,9 м, ширина колеи шасси — 1,25 м, диаметр ротора 6,1 м, ометаемая им площадь — 29,2 м². Вес пустого — 140 кг, полетный — 225 кг. Чтобы убедиться в правильности расчетов, автожир установили на платформу грузовика. При движении автомашины встречный поток воздуха раскручивал несущий винт, и автожир рвался с креплений в воздух. Ротор и его втулка выдержали испытания. На скорости они работали надежно. Несущие лопасти создавали подъемную силу, нужную для взлета и полета по прямой.

Таким был первый опытный вариант спортивно-хозяйственного автожира, созданного студентами Рижского института инженеров гражданской авиации. В ходе его проектирования, а затем и постройки студенты приобрели определенные навыки использования теоретических знаний для практической деятельности в подразделениях Гражданской авиации. Работа в СКБ в определенной степени помогла им за свои курсовые и дипломные проекты получить отличные оценки. Стоит отметить, что этим автожиром рижских студентов заинтересовались некоторые хозяйственные организации, в частности Краснодарский институт Министерства Гражданской авиации, занимающийся применением летательных аппаратов в сельском хозяйстве и лесоводстве.



Автожир «Чайка»

Фото Д. Осокина

Однако вид автожира, хотя он и успешно прошел весь цикл наземных испытаний, мягко говоря, «не ласкал глаз». К тому же во время первых пробежек, вскрылись и некоторые недостатки. Их устранение, после полученного опыта, уже не представляло больших трудностей. Взяв за основу проект членов СКБ В. Литанского и В. Махоткина, конструкторы начали облагораживать автожир. Они заменили балку сварной стальной трубчатой фермой, сделали нормальный фюзеляж с полузакрытой кабиной летчика. Стальной каркас закрыли пенопластом и оклеили эпоксидной смолой, что придало ему жесткость. Полировка поверхности дала лучшую обтекаемость. Вместо фанеры на хромансиловые трубки хвостового оперения натянули перкаль. Переднюю трубу пилона убрали, что улучшило обзор. Эти и некоторые другие изменения, естественно привели к увеличению полетного веса автожира. Однако улучшение его аэродинамики вполне компенсировало это. Летно-технические данные автожира, получившего название Рига-50М (модернизированный), не понизились.

Почти одновременно с улучшением и некоторым усложнением автожира Рига-50 члены СКБ начали работу

над чисто спортивным роторным летательным аппаратом. Но на этот раз конструкторы пошли по необычному пути — от сложного к простому. Они поставили своей целью создать такой автожир, который был бы доступен самым широким кругам любителей воздушного спорта.

О планах строительства дешевого массового автожира член студенческого конструкторского бюро В. Устинов рассказал комсомольцам, членам ДОСААФ заводов «Ригсельмаш» и «Прогресс». Среди них нашлось немало желающих заниматься новым видом воздушного спорта и принять участие в постройке автожиров. На заводах возникли кружки авиационных спортсменов. На «Ригасельмаше» его возглавил токарь Ю. Безматный.

Проект и все расчеты легкого, дешевого и простого спортивного автожира были сделаны молодыми конструкторами в очень короткий срок. С разрешения директора завода студенты и члены кружка любителей авиационного спорта, в том числе вожак заводских комсомольцев И. Калашников, техник отдела энергетики В. Воронцов начали реализовывать проект в металл.

И вот третий, теперь уже наиболее упрощенный и облегченный вариант автожира Рига-50 собран. Он получил название «Чайка-1». На нем нет двигателя не потому, что его не успели установить. Конструкторы создавали аппарат для безмоторного полета на буксире у автомашины или катера. Поэтому они предусмотрели на «Чайке» и поплавковое шасси.

Использование в конструкции тонкой листовой стали позволило выдержать нормы прочности и добиться определенного облегчения аппарата. Его вес колеблется в пределах 45—50 кг. Простейший двухлопастный несущий винт диаметром 6,1 м, по расчетам рижан, уже при скорости буксировки в 30—40 км/час наберет нужные обороты и создаст подъемную силу, обеспечивающую «Чайке» с пилотом набор 15—20 метров высоты и последующую безопасную авторотирующую посадку.

Во второй половине августа «шеф-пилот» СКБ, бывший летчик гражданской авиации, а ныне преподаватель института В. Цейтлин совершил на «Чайке-1» два удачных полета. Комсомольцы завода «Ригасельмаш» взяли обязательство к XXIV съезду КПСС построить еще два безмоторных автожира «Чайка».

Латвийские энтузиасты роторного полета, создав один за другим легкие автожиры Рига-50 и Рига-50М и безмоторную «Чайку-1», связывают с ними большие планы на будущее развитие в республике еще одного вида авиационного спорта. Они верят, что простая в производстве и в пилотировании, дешевая «Чайка» оправдает их расчеты. Полеты на ней позволят многим и многим юношам и девушкам сделать первый шаг в небо и получить начальные навыки управления роторными аппаратами. Вторым шагом в небо будут полеты на автожирах Рига-50М. А после них уже не трудно овладеть и пилотированием вертолетов.

Поиск молодых продолжается.

П. СТАРОСТИН

ГРУППА „МЕЧ"

Август 1944 года. Мы — в Румынии. Наша полевая площадка — у развилки дорог, идущих на север, в Хуши и Васлуй. 25-го утром мне сообщили: автомашины с горючим и боеприпасами, которые шли в Хуши вслед за наступающей армией, кем-то были обстреляны и вернулись назад.

— Надо сходить на разведку, — говорю я Леонову, — посмотреть, кто еще там стреляет...

Идем. Коля Леонов — смелый воздушный боец, отличный товарищ и, если вдаваться в детали, — мой «крестник». Мы познакомились в мае сорок второго, в одном из запасных полков, где я получал пополнение. Иду по стоянке и вижу: сидит молодой пилот и плачет.

— В чем дело? — спрашиваю. — Что натворил?

Оказывается, на посадке подломал два самолета, и командир эскадрильи Козлов решил отчислить его, как неспособного. А он с хорошей оценкой окончил военную школу, мечтал, как и другие, попасть на фронт, драться с фашистами..

— Все, отлетался, — говорил Николай, заливаясь слезами, — кончено.

Странное дело, подумалось мне: бывает, ломают пилоты машины, но две, одну за другой — такого еще не слышал. И главное, летчик даже не знает свою ошибку, не знает причину поломок. После контрольных полетов впервые вылетал на Як-1. Все шло хорошо: взлетел, построил маршрут, рассчитал и вдруг, перед самой посадкой... чиркнул о землю крылом. Командир эскадрильи дал ему еще три контрольных полета, и Леонов снова пошел один. Взлетел, рассчитал и... получилось точь в точь, как и в первом полете.

Задумался я. Чувствую, не летчик здесь виноват — командир: что-то он не учел, не доделал, выпуская пилота на «яке». Спрашиваю:

— А на чем ты в школе летал?

Оказалось, на И-15. Все ясно: И-15 имеет очень большой стояночный угол, но командир не принял во внимание эту особенность, не сказал ничего пилоту, а тот, задирая при посадке нос самолета так, как и прежде, перетягивал ручку, машина теряла скорость, падала с креном...

— В наш полк хочешь? — спросил я Леонова.

Он посмотрел недоверчиво, но ответил твердо:

— Хочу.

Я взял у Козлова спарку, проверил летчика в воздухе и выпустил на своем самолете.

Через три месяца я снова прибыл в запасный полк и захватил с собой Леонова, специально, для того, чтобы Козлов сделал правильный вывод. За эти три месяца бывший его подчиненный, младший лейтенант Коля Леонов сбил восемь фашистских машин, был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, стал капитаном.

Через год Николай ушел от меня с повышением, возглавлял эскадрилью в соседнем полку, а теперь — мой заместитель, майор, Герой Советского Союза.

Под нами — сто метров, не больше, чуть слева — дорога в Хуши. Отойдя километров пятнадцать от аэродрома, вижу войска. Может быть наши? Снижаемся. Нет, не наши. Румыны и немцы. Сидят на земле, готовят пищу. Кругом — дым от костров. Повозки, орудия, автомашины забили дорогу. И так, почти до Хуши. Как потом оказалось, это остатки Ясско-Кишиневской группировки, разбитой войсками наших фронтов. Они объединились, и в тылу наших войск оказалось скопление противника в 50 тысяч человек, а может и больше.

Летим. Вижу: верхом на коне — офицер, рядом идут два солдата, большой и маленький. У большого в руках белый флаг, он поднимает его, размахивает. Понятно: румыны просят в них не стрелять. А немцы?

Слышу что-то кричит Леонов, но не пойму и чувствую слабый, едва ощутимый удар в самолет. Отхожу от дороги, смотрю на приборы: температура воды растет. Все ясно — попадание в систему, надо спешить домой. На подходе к аэродрому мотор запарил, начал давать перебои, при посадке встал окончательно — заклинился. Очень жаль самолет, новенький — группа «Меч» недавно получила Як-3.

— Немцы стреляли, — говорит Николай, — из автоматов.

— Вот гады, — возмущается Саша Рубочкин, наш партийный секретарь, обращаясь к пилотам, окружившим мою машину, — подыхают и все-таки норовят укусить.

Но что они будут делать, гитлеровцы, куда направят свой путь? Перед вечером снова идем на разведку. Не ожидал я: фашисты отступают на юг, в тыл наших войск...

Сказать, что это обеспокоило нас — ничего не сказать: наша точка на их пути. Придут в светлое время, увидят, не сдобровать нам — подавят, пожгут машины, сомнут, уничтожат полк. Обстановка невероятно сложна: мы только что сели сюда, связи со штабом дивизии нет, ни тем более с корпусом. Взлететь самовольно, увести людей и машины — равносильно отступить без приказа.

Выход единственный — готовить полк к обороне аэродрома. Готовим.

Продолжение. См. «Крылья Родины» № 4 и 8.

Самолеты развернули носами в направлении вероятного подхода врага, подняли хвосты. Тридцать машин. Тридцать пушек, шестьдесят пулеметов. Приготовились. Ждем. Сила у нас немалая, но — это понятно всем, самолет грозен лишь в воздухе...

Проходит час, полтора. Надвигаются сумерки. Придут или нет фашисты? Дорога, по которой они пойдут, с нашей площадки, с бугра, уже едва различима. Вот она пропадает совсем. Люди затаили дыхание, замерли. Не послышится ли рокот моторов, цокот копыт...

...Нам однажды пришлось побывать в таком же положении. Это было немногим больше года назад, под Белгородом. Немцы потеснили наши войска, и мы оказались у линии фронта. В трех километрах, не больше. А враг продолжал наступать, и мы могли попасть в окружение. И уже надвинулась ночь. Что делать?

—Жгите машины, — сказал комдив.

У меня помутилось в глазах. Сжечь самолеты... Остаться в такой момент без оружия... После мучительных раздумий я принял решение: лететь. И пилоты поддержали меня. Но то, что они не были подготовлены к ночным полетам, оказалось не самым страшным. Страшнее оказались наши зенитки. На аэродроме не ждали нас и приняли за фашистов. Никогда не забуду ту ночь. Мы носились на бреющем, пока у зенитчиков не кончился боезапас...

Я смотрю на звездное небо и слушаю. Не небо, а землю. Придут фашисты? Или не придут? Нет, не пришли. Мы их ждали всю ночь, а они отдыхали, ждали рассвета. На рассвете мы связались со штабом дивизии, а утром пошли на штурмовку вражеских войск. Задача поставлена так: уничтожить. Другого выхода нет: оседлав дорогу, они отрезали наши тылы от фронта. Делаем по семь-восемь вылетов в день. Летаем попарно. Держим врага под непрерывным огнем. Уничтожили прежде всего лошадей и автомашины. И сразу все встало: пушки, повозки, походные кухни. Потом начали бить живую силу врага.

Истребление продолжалось почти три дня. Остатки разбитого войска повернули с дороги, развернулись на запад и скрылись в горах, в направлении румыно-венгерской границы.

Опять перелет. Теперь уже в район Бухареста, в Бузеу. Вслед за нами садятся бомбардировщики, истребители, штурмовики других частей и соединений. Уже негде приткнуться, а они все летят и летят.

— Похоже на то, что не хватит румынской земли, такая силища собралась, — говорит Саша Агданцев. В его глазах загорается мрачный огонь. — Подавим их, гадов...

Лютой ненавистью ненавидит Саша фашистов. Был он красивым, веселым, статным. Отважно дрался с врагом. Над Курской дугой сбил восемь фашистских машин, был награжден двумя орденами Красного Знамени, а в одном из боев за Харьков был ранен, горел, чудом остался живым. Через полгода вернулся в полк и... никто его не узнал. Так он был страшен. Все обгорело: лицо, уши, руки. Врачи хотели лишить его права на бой, но он буквально вырвал его. И живет теперь только полетами, неистощимым стремлением бить врага, мстить ему.

— Верно, похоже на то, — отвечаю Агданцеву, — и на то, что румыны вот-вот отвернутся от немцев.

Чувствую, это скоро случится. Утром, патрулируя над Бухарестом, все время видели непривычно чистое небо.

Опять перелет. Немцы отступают к венгерской границе, наши войска идут по пятам, мы летим вслед за ними. Аэродром назначения — Алба-Юлия. Мы уже были там, ходили на разведку, я и Александр Голубенко. Прошли над румынской землей, городами, аэродромами, и никто не пытался нам помешать, никто не взлетел навстречу. Теперь идем в составе полка. Нам предстоит пересечь Карпатские горы, пройти над Брашовской долиной, произвести посадку у Клужских гор. Этот перелет не забуду всю жизнь...

Подлетаем к горам. Утром было безоблачно, теперь клубятся барашки, дальше — сплошная серая муть. Конечно, идти через горы проще, удобнее, но я не знаю, открыт ли район посадки. Пробивать облака в незнакомом районе, да еще и в горах, крайне рискованно. Принимаю решение: пересечь Карпаты через ущелье. Даю команду: «Растянуться в кильватер, попарно».

Снижаемся, жмемся к земле, идем. Ущелье постепенно сужается, сокращается видимость. Опять перестроились. Группа идет гуськом, друг за другом, а ущелье сужается, облака все ниже и ниже, видимость хуже. Может вернуться?..

Горы подступают вплотную, с обеих сторон, где-то вверху в облаках громоздятся вершины. Все, теперь уже не вернешься. Ущелье, как коридор, узкое и мрачное. А облака все ниже и ниже. Вдруг закроют совсем? Или горы перекроют долину? Никогда не прощу себе такую беспечность: ходил на разведку, а в ущелье заглянуть не додумался.

Время будто остановилось, и летим мы целую вечность. В ущелье темно и страшно. Что же все-таки делать? Может подняться вверх, пробить облака и вернуться назад? Но не все пилоты полка могут летать в сложных погодных условиях. Да и горючего, чтобы вернуться, пожалуй, уже не хватит. Значит только вперед.

В эфире — ни звука. Молчат летчики. Боятся прослушать команду и просто живое слово. Представляю, как им тяжело, в этом мешке из камня. Но я в них уверен: выдержат. Не растеряются, не бросятся в разворот. Кричу им, подбадриваю:

— Держитесь, друзья! Следите за впереди идущим. Горы скоро кончаются!

Проходит пять, десять минут... Силы уже на пределе, и вдруг будто упала стена. Впереди — залитая солнцем долина. Мой вздох облегчения, наверное, слышали все. Командую:

— Подтянуться! Занять места в боевом порядке!

Собрались. Идем. Проходим над Брашовом, бреющим — над румынским аэродромом. И вдруг, Ефименков, самый молодой из пилотов, будто водой окатил:

— Сажусь, мало горючего...

Все ясно. Ущелье прошел, и силы иссякли. Не верит теперь ни часам, ни прибору расхода горючего. Радио, конечно не слышит, кроме аэродрома ничего не видит. Даже то, что на нем — румыны.

Так вот и бывает. Вроде бы все хорошо, все одинаково смелы, умеют оценить обстановку, драться в неравном бою, а вот оказались в условиях, по существу-то и мирных, но очень тяжелых, где воля и выдержка измеряются длительным напряжением нервов, и все — экзамен не выдержан. И, как правило, срывается тот, кто менее опытен.

Надо ли говорить, что у меня на душе?

Через час возвращаюсь — надо выручать Ефименкова. Встаю над точкой в вираж, смотрю. Кажется, ничего не случилось. Ефименков в кабине, вокруг его самолета — толпа. Мирно стоят, спокойно. Подняли головы, смотрят. Захожу, пикирую прямо на них — стоят, не разбегаются. Понятно: румыны отвоевались. Выпускаю шасси, сажусь, ставлю свой самолет с Ефименковым рядом, мотор не выключаю. Он подбегает, прыгает ко мне на крыло.

— В чем дело? — спрашиваю.

— Думал, не хватит горючего...

— Эх, ты, — говорю, — так осрамиться!

Коротко, в двух словах, ставлю ему задачу. Он быстро садится в кабину, запускает мотор. Рулим мимо остолбеневших румын, в паре взлетаем. Разворот. Бреющим несемся над стартом, переходим в набор высоты и — одновременно, в разные стороны — крутим восходящие бочки. И в этот момент командую:

— Огонь!

Пушечный салют грохочет над румынским аэродромом.

Проходит тридцать минут, и мы в кругу боевых друзей.

— Рассказывай, — говорю Ефименкову, что видал, — о чем с румынами толковал.

О том, что попал к румынам, он понял только тогда, когда увидел кресты на самолетах. Перепугался, но делать нечего, мотор уже выключен, а сам стоит у крыла. Румыны обступили его, что-то говорят на своем языке,



удивленно смотрят на красный нос советской машины, на пушки.

Один начинает вести разговор:

— Бельгорад, — изображает пальцами крест. — Харьков... — и опять — крест. — Днепро... Ой, ой, ой...

Понятно, думает Ефименков, группа «Меч» у Днепра, немало свалила «Ме-109».

Подходит другой, говорит:

— Рус... Ас. Ас. Яссы. Два туды, — и в землю показывает. Голосом изображает гул самолета, руками — атаку «Меча».

Пришел какой-то начальник — Ефименков понял это по знакам различия, по тому, как перед ним все расступились, — постоял, посмотрел на «Як-3» и сказал на чистейшем русском:

— Меч!

* * *

Румыния больше не враг. Румынские летчики в сопровождении «Яков», Ла-5 бомбят позиции немцев. Очередь за Венгрией. Удар наших войск нацелен на Будапешт. Жаркие воздушные схватки кипят над городом Дебрецен...

Вылетаем по вызову на Будапешт. Я возглавляю ударную группу из шести самолетов. Вторую шестерку — группу прикрытия — ведет Коля Леонов. Он идет сзади и выше, метров на 700—800. Договорились заранее: я атакую снизу, он сверху. Видимость очень плохая. Здесь это обычно и крайне усложняет работу: трудно искать самолеты противника, трудно искать аэродром, особенно после боя, когда на пределе и нервы и остаток горючего.

Слышу по радио:

— Противник впереди справа! На встречных.

Вижу: бомбардировщики идут немного повыше меня и пониже Леонова. Впереди — истребители. Снижаюсь, разгоняю скорость. Леонов уходит вверх, оттуда пикирует, бьет истребителей. Один загорелся, другие переворотом уходят вниз, прямо ко мне. Атакуем по ходу дела и идем к бомбовозам — надо сорвать их удар. Вот и они.

Атака на встречных курсах длится секунды, и если в воздухе мгла, то трудно сказать, насколько она успешна. Короче — сбитых пока не вижу. Идем в разворот. Атакуем. Раз, другой, третий. Вижу, как валятся бомбы. Кто-то горит, падает. Кто-то раскрыл парашют.

Бой длится пять или шесть минут. Слышу: наводят какую-то группу, чтобы нам помогли. Слышу ответ ее командира:

— Нечего им помогать. Они уже собираются, всех разогнали.

Невдалеке проходит группа Ла-5. Это их наводили. Осматриваюсь. Ударная группа в сборе. Слышу доклад Леонова: «Порядок. Пристраиваюсь». Всего лишь два слова, но смысл огромный: мы отразили налет, сами все целы и даже сбили. А сколько? Нажимаю на кнопку радиостанции: прошу помочь офицера-наводчика. Слышу ответ:

— Точно сказать не могу. Пять или шесть...

Неплохо, особенно если учесть, что превосходство врага было почти пятикратным. Но успехи не радуют — недавно погиб Голубенко. Капитан. Командир эскадрильи. Будто живой, он у меня в глазах. Среднего роста, подтянутый, удивительно скромный и смелый. Он очень любил коллектив, уважал подчиненных, считался с их мнением, что дано далеко не всем. Очень берег людей.

— Что ты все сам да сам, — говорил я ему, — у тебя подчиненных нет? Или не доверяешь?

Он улыбался смущенно:

— Да нет, доверяю. И знаю, что выполнят. Но полет очень сложный. Лучше я сам...

Садимся. Заруливаем. Техники окружают машины, начинают приводить их в боевую готовность. Подходит начальник штаба полка, докладывает: «В воздухе восемь «серых». «Серые» — это эскадрилья младшего лейтенанта Сергея Егорова. Они летают на Як-1. Самолетов Як-3 пока еще не хватает.

Слышу хлопок ракеты. Вижу, взлетает шестерка из группы «Меч». Шишкин повел, на помощь «серым», схватившимся с группой «фокке-вульф-190». Они ушли, а я беспокоюсь, жду, гляжу на часы. Как они там? Успеет ли Шишкин? Как покажет себя Як-1 в бою с «фокке-вульфом»? Мы еще с ним не встречались.

Проходит сорок минут. Летят. Возвращаются. У Егорова двух не хватает. Сердце сжимает боль. Трудно, ужасно трудно, если так вот стоишь на земле и видишь, что группа после воздушного боя приходит не в полном составе. Воюю четвертый год, а привыкнуть никак не могу. Будто сынов теряю...

Как все получилось? Группа Егорова встретила шесть «фокке-вульфов». Истребители штурмовали наши войска. Они только что сбросили бомбы и пошли в боевой разворот, четверка и несколько сзади — пара. Момент был удачный, и Егоров атаковал их с хода, без особых маневров. Один загорелся, другие, уходя от удара, бросились в разные стороны. Но сзади оказались еще шесть «ФВ-190», атаковали и сбили сразу двоих, лейтенантов Сиськo и Кнута. А вслед за этой шестеркой ниоткуда свалилась еще одна, третья...

Шесть против семнадцати. В таких условиях побеждать нелегко. Выйти из боя — и то не просто. А если учесть что «ФВ-190» мало в чем уступает нашему Як-1, тогда вообще тяжело. Но летчики дрались отчаянно и запросили помощь только тогда, когда горючее и боеприпасы были уже на исходе, а силы и нервы, как говорят, на пределе. За это время противник вывел из боя свою первую группу, но вместо нее ввел сразу две, намереваясь, вполне



не вероятно, уничтожить наших пилотов всех до единого.

В этот горячий момент и нагрянула группа «Меч». Шишкин ударил сверху, с солнечной стороны, внезапно — немцы не ждали его со своей территории. Летчики сделали только одну атаку, и этого было достаточно: четыре самолета упали, остальные, увидев эмблему «Меча», ушли.

Подробно разбираем этот полет. Слушаю, что говорят пилоты, и думаю, думаю. А они говорят, комментируют детали воздушного боя, делают выводы, спорят, опровергают друг друга. И хорошо, когда так, когда столько различных мнений. Потому что обстановка воздушного боя непрерывно меняется, и каждый воспринимает ее из того положения, в котором оказался в данный момент. Но я, командир, должен проникнуть в эту разноголосицу мнений и мыслей — понять их и сделать правильный вывод. Должен. Обязан. Потому что от этого зависит успех нашей работы, нашей победы. Я говорю:

— «ФВ-190» — новый и сильный враг в сравнении с Як-1 имеет преимущество в скорости. Поэтому, прежде чем ударить его, надо обеспечить себя тактическим преимуществом. Во время штурмовки, когда он пикирует, гнаться за ним не надо — и не догонишь, и попадешь под огонь сзади идущих. Бить надо на выводе из пикирования и обязательно сверху. У «ФВ-190» очень сильный огонь — две пушки и два пулемета, широкий звездообразный мотор, которым он закрывается будто бронещитом. Поэтому лобовую атаку принимать в исключительных случаях. «Фокке-вульф» тяжел и инертен, поэтому главным условием боя должен быть быстрый темп, резкий, энергичный маневр.

Так я думаю, так говорю, но это еще не все, я должен подраться с «ФВ-190», и в данный момент это задача номер один. Надо их изучить, узнать их сильные и слабые стороны, иначе они наделают нам неприятностей.

* * *

Мы — в Кечкемете. Будапештская группировка фашистских войск в окружении. Авиация противника неистовствует, бои идут с рассвета до темноты, хоть и стоит непогода.

Вылетаем по вызову. Возглавляю восьмерку из группы «Меч». Со мною идут: майор Леонов, старшие лейтенанты Иван Шаменков, Сергей Коновалов, лейтенанты Вася Лапшин, Юра Орлов, Юра Виргинский, Саша Сергеев. Иду в составе ударной группы, сзади и выше следует группа прикрытия. Вижу: заколебались самолеты в строю, летчики, чувствуя приближение боя, ищут врага.

На горизонте показалась группа машин, но пилоты мои молчат, не видят пока. Плохо, конечно, но так всегда получается, что вижу противника первым. Поэтому слышал не раз: «Возьмите с собой. С вами пойдешь, всегда подерешься...». Да, поиск — дело серьезное. Не зря говорят: первым увидел, наполовину победил. Но зоркость здесь не при чем, вернее, не главное. Видеть надо уметь. И мы об этом говорили не раз. Но научиться видеть не просто. И не каждому это дано. Взять, например, Шаменкова. Изумительной силы боец, дай бог всем насбивать, сколько он насбивал, а видит плохо, и ведомый всегда наводит его на цель. Передаю:

— Выше по курсу двенадцать «ФВ-190». Идут на нас.

Вот, наконец, мы и встретились. Но как их лучше ударить? Они несколько выше, находятся в более выгодном, чем мы положении. Но солнце бьет им прямо в глаза, мешает смотреть, и они нас, конечно, не видят. А может быть видят? Тогда им стоит только направить машины вниз, и мы окажемся под ураганным огнем. Нет, не видят. Уж очень спокойно идут.

Они закрыли нас своими моторами. Вот она, одна из слабых сторон «ФВ-190»! Плохой обзор.

Перевожу самолет в набор высоты, ведущего — сразу в прицел. Сближаюсь. Нет, не видит... Спокойно идет, ровно. Не чувствует, что доживает мгновенья. Открываю огонь. Вижу: вздрогнул и... резко пошел на меня. Мы чуть не столкнулись. Все ясно: летчик убит был сразу и, мертвый, повалился вперед, на ручку.

Выхожу из атаки левым боевым разворотом, чтобы ударить фашистов в хвост. Но их уже нет, ушли. А справа — новая группа, шестнадцать «ФВ-190». Идут под углом девяносто — нам в бок, только пониже. Пропускаю их немного вперед, наблюдаю. Плохо идут, растянулись, головное звено бить несподручно, — попадешь под огонь замыкающих. Решаю: ударить в правую сторону строя, ошеломить их, затем прорваться вперед, к головному. Передаю решение летчикам, бросаюсь в атаку.

Сбито сразу три «фокке-вульфа». Группа сбросила бомбы, часть самолетов переворотом уходит к земле, шестерка встает в оборонительный круг. Однако, увидев боевую раскраску наших машин, фашисты один за другим, не мешкая, уносятся вниз. Я было подумал преследовать их, но с земли передали:

— Подходит еще одна группа. Бомбардировщики!

Теперь мне понятен замысел немцев: отбомбившись, первая и вторая группы «ФВ-190» должны были сковать нас боем, дать возможность действовать «юнкерсам». Но первая, вполне вероятно, нас так и не видела и, не поняв, что ведущий сражен, какое-то время шла вместе с ним в пике. И может даже сбросила бомбы, приняв это пике за сигнал. Иначе земля предупредила бы нас. А вторую группу мы растрепали.

С высоты наблюдаю: бомбовозы — штук, эдак, тридцать — идут плотным, компактным строем. Группа сопровождения — всего четыре «Ме-109», пара — левее головного звена и пара в конце боевого порядка справа. Значит, я не ошибся, основную надежду экипажи бомбардировщиков возлагают на «фокке-вульфов». Но известно ли им, что обе группы разбиты? И что мы где-то рядом? Пожалуй, нет. Немцы не будут кричать, что русские их побили. Будут молчать. Поэтому «юнкерсы» идут спокойно. Принимаю решение: пропустить их немного вперед, удар нанести сзади и справа. Пара Шаменкова прикроет нашу атаку на случай, если идущие сзади два «Ме-109» будут нам угрожать. После атаки бомбардировщиков Коновалов выйдет влево вперед и ударит левую пару прикрытия. Коротко ставлю задачу, командую:

— Атака!

Все верно, истребители ничего не сказали своим подопечным. Наша атака для них — неожиданность. Вижу как падают бомбы, как отработанным приемом, бросаясь в пике, фашисты пытаются спастись от огня, как бьют их наши пилоты. Хорошо, результативно атакуют Орлов и Коновалов...

Чтобы удар был еще ощутимее, группу надо не только разбить, надо и обезглавить. Иду на ведущего. Не дожидаясь, пока я настигну его, он с разворота входит в пике и сам, будто умышленно, лезет ко мне в прицел. Беру упреждение, жду когда надо открыть огонь. Жму на гашетки. «Юнкерс» горит. Все, бой окончен.

Возвращаемся, выходим на точку, садимся. Усталость, давит на плечи, сжимает виски. Хочется лечь, не шевелиться, и, если можно, не думать. Но это только желание. Пилоты идут ко мне. И те, кто летал, и те, кто был на земле, ожидая команду на взлет: Александр Агданцев, Николай Киреев, Савелий Носов, Евгений Пьянков... Вся моя группа «Меч». Оживленно беседуют, жестикулируют, изображая маневры, атаки. Подходят.

— Ну, как, — спрашиваю, — можно бить «фокке-вульфа»?

— Вполне, — за всех отвечает Виргинский. — С успехом!

Генерал-лейтенант авиации
А. ЯКИМЕНКО.
Герой Советского Союза
Рис. А. Шульца

После полета

Лев ЗАВАРИХИН

В небе дымный стремительный росчерк,
Облака, что на синя, белы.
Ветер сносит на дальние рощи
Дерзкий след реактивной стрелы.
Широко он простерт над землею,
Этот след наших славных орлят, —
Тех, что здесь, у машин,
Меж собою
О полете своем говорят.
Жарко...
Капельки пота на лицах,
А в глазах — отраженье мечты:
К марсианам на Марс бы пробиться,
По «каналам» в скафандрах пройти.
И я вижу: стартуют ракеты,
С резким свистом идут в облака.
А у пультов —
Ребята вот эти,
не летавшие в космос пока...

Горьковская область
Чкаловск

АВИАМОДЕЛЬНЫЕ ПРОФИЛИ

ИДЯ НАВСТРЕЧУ МНОГОЧИСЛЕННЫМ ПОЖЕЛАНИЯМ ЧИТАТЕЛЕЙ, МЫ НАЧИНАЕМ ПУБЛИКОВАТЬ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВИАМОДЕЛЬНЫХ ПРОФИЛЕЙ.

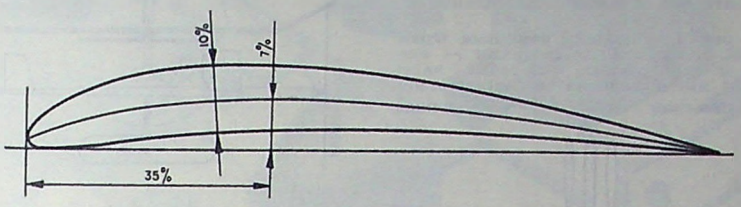


Рис. 1. Профиль Б-10357.

Большое распространение получили профили серии Б (разработаны и испытаны известным венгерским авиамоделистом Г. Бенедеком). Они обладают высокими аэродинамическими данными на малых скоростях полета. Широкое применение нашли эти профили при изготовлении крыльев моделей свободного полета. Каждому из них дана цифровая нумерация, поясняющая его основные геометрические характеристики.

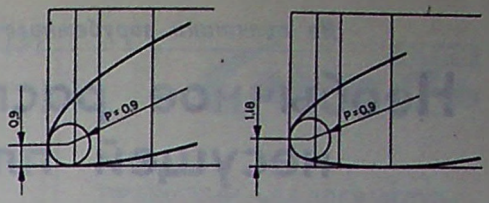


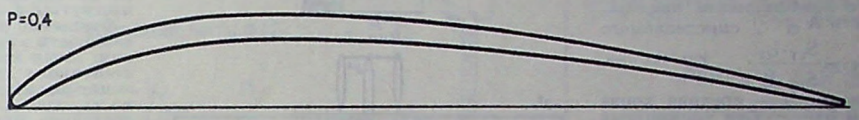
Рис. 2. Схема построения носика профилей серии Б.

Первая цифра (в случае пятизначной нумерации — две первые цифры) означает относительную толщину профиля, вторые две цифры — расположение наибольшей высоты средней линии по его длине, последняя цифра характеризует наибольшую высоту средней линии.

Для примера рассмотрим профиль Б-10357 (рис. 1). Относительная толщина его — 10%, наибольшая высота средней линии расположена на расстоянии 35% от передней кромки, максимальная высота изгиба средней линии профиля — 7%. На рис. 2 дана схема построения носика профиля серии Б.

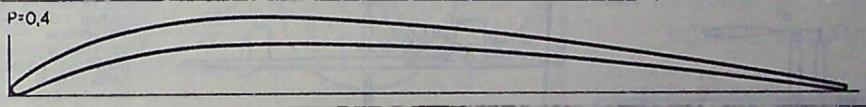
БЕНЕДЕК (Re-50000)

Б-3309



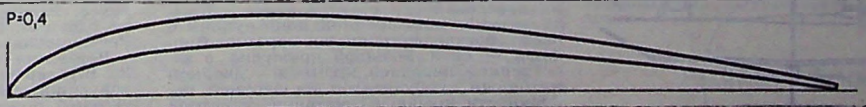
X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
$У_в$	0,4	1,97	3,00	4,73	6,17	7,33	9,12	10,09	10,47	10,63	10,33	9,47	8,20	6,60	4,67	2,50	0,10
$У_н$	0,4	0,38	0,96	2,20	3,40	4,48	6,17	7,10	7,50	7,67	7,60	7,09	6,13	4,89	3,40	1,78	0,00

Б-3359



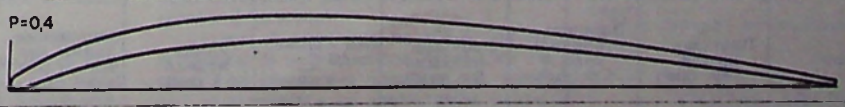
X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
$У_в$	0,4	1,81	2,80	4,42	5,75	6,88	8,58	9,67	7,27	7,63	7,67	7,10	6,07	4,75	4,52	2,38	0,10
$У_н$	0,4	0,35	0,85	1,95	3,00	4,00	5,62	6,73	8,55	8,63	8,40	7,73	6,67	5,27	3,27	1,67	0,00

Б-3307



X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
$У_в$	0,4	1,72	2,65	4,15	5,34	6,24	7,55	8,23	8,55	8,63	8,40	7,73	6,67	5,27	3,73	2,00	0,12
$У_н$	0,4	0,25	0,70	1,72	2,68	3,48	4,67	5,28	5,60	5,73	5,65	5,27	4,57	3,59	2,52	1,33	0,00

Б-3357



X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
$У_в$	0,4	1,61	2,45	3,78	4,83	5,63	6,98	7,80	8,29	8,58	8,55	8,07	7,03	5,65	4,00	2,12	0,15
$У_н$	0,4	0,23	0,58	1,47	2,25	2,91	4,03	4,82	5,38	5,67	5,82	5,64	4,97	3,98	2,75	1,42	0,00

Необычное распределение несущей площади

Резиномоторные модели, о которых речь, принесли своим конструкторам призовые места на чемпионатах Франции. Отличительная их особенность — необычное распределение несущей площади Sн между крылом и стабилизатором и значительно увеличенная длина каждой модели.

Если у лучших резиномоторных площадь стабилизатора $S_{ст}$ составляет 24 ÷ 26% площади крыла ($S_{кр}$), а площадь крыла соответственно 80 ÷ 79% от Sн, то у большинства указанных моделей отношение $\frac{S_{ст}}{S_{кр}} = 0{,}18 \div 0{,}19$, то есть $S_{ст}$ занимает всего 18 ÷ 19% от $S_{кр}$, а $S_{кр}$ соответственно увеличена до 85 ÷ 84% от Sн. Такое увеличение $S_{кр}$ за счет $S_{ст}$ дает определенное повышение аэродинамического качества модели (отношение подъемной силы к лобовому сопротивлению).

Однако, уменьшая площадь стабилизатора, являющегося важнейшим органом продольной устойчивости, приходится увеличивать плечо устойчивости (расстояние от ц. т. модели до стабилизатора), для того чтобы сохранить в требуемых пределах величину так называемого статического коэффициента продольной устойчивости $A_{ст}$, определяемого по формуле: $A_{ст} = \frac{S_{ст} \cdot l_{ст}}{S_{кр} \cdot b}$, где $l_{ст}$ — плечо устойчивости; b — средняя хорда крыла, а Sст и Sкр — уже упомянутые площади стабилизатора и крыла.

У современных резиномоторных моделей с мощным и коротким резиномотором величина Aст находится в пределах 1,2 ÷ 1,7. Как видно из формулы, уменьшение Sст и увеличение Sкр способствуют уменьшению Aст, то есть ухудшают продольную устойчивость модели. Чтобы этого не произошло, надо повысить $l_{ст}$, увеличивая длину модели.

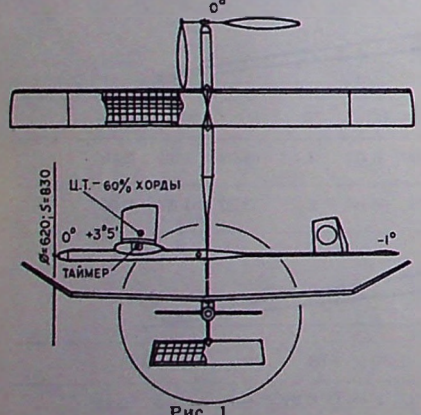


Рис. 1.

На рис. 1 — модель чемпиона Франции Ж. Пьер-Беса. Ее фюзеляж — смешанной конструкции. Носовая часть (∅ ≈ 34 мм) выполнена из тонкостенной металлической трубки, а очень тонкая хвостовая часть сплошного сечения — из прессованного стекловолокна. Крыло — многолонжеронной конструкции с часто поставленными нервюрами. Профиль — свой, большой кривизны, с заостренной передней кромкой. Двойной ниточный турбулизатор на верхней поверхности крыла в сочетании с острой передней кромкой обеспечивает турбулентное обтекание по всей хорде. Крыло крепится на пилоне, в тело которого вмонтирован таймер детермализатора. Стабилизатор — полугеодезической конструкции тонкого изогнутого профиля с пластинчатым турбулизатором. Крыло и стабилизатор обтянуты тонкой японской шелковой бумагой. Резиномотор — 16 нитей сечением 6,35 мм². За 30—40 сек.— время раскрутки — модель набирает высоту до 70 м. Регулировка полета (взлет—планирование): вправо — вправо.

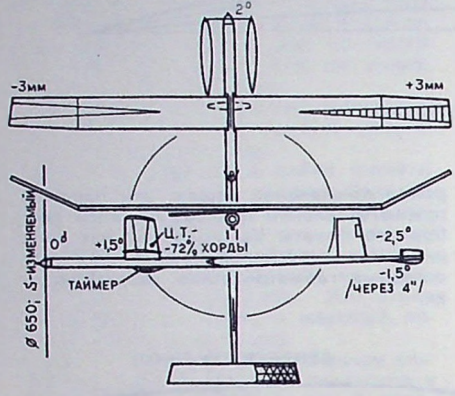


Рис. 2.

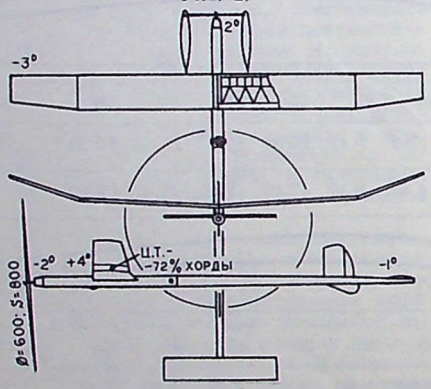


Рис. 3.

На рис. 2 — модель Ж. Вантзенритера. Оригинальное крыло. Его центроплан до половины размаха имеет сплошную бальзовую обшивку. Далее, до конца размаха бальзовая обшивка доходит только до переднего и заднего лонжеронов, изогнутых в плане.

Открытые клиновидные участки поверхности крыла обшиты японским шелком. Такая конструкция способствует постепенному уменьшению веса крыла к концу размаха, что улучшает маневренность модели. Кроме этого, необходимое сочетание маневренности и боковой устойчивости обеспечивается различными углами поперечного V и передней стреловидности левой и правой консолей крыла. Профиль крыла — Бенедек B6456F.

Стабилизатор — с автоматическим изменением угла установки (от — 1,5° до — 2,5°) спустя 4 сек. после старта — от таймера, вмонтированного в контрпилон на нижней поверхности фюзеляжа. Фюзеляж — с передней металлической частью и полым бальзовым хвостовиком. Винт — изменяемого в полете шага оригинальной системы. Резиномотор — 16 нитей, 6,35 мм², время раскрутки — 38 сек. Регулировка полета: вправо — влево.

Модель Ф. Лепажа на рис. 3. Крыло — полугеодезической конструкции. Профиль — свой. Фюзеляж такой же, как и у описанных моделей. Стабилизатор — цельнобальзовый. Винт — большого диаметра. Лопасти заостренно-эллиптические с наибольшей шириной у полурадиуса. Резиномотор — 16 нитей сечением 6,35 мм². Время раскрутки — 43 сек. Регулировка полета: вправо — вправо.

Четвертая модель (рис. 4) построена Ж. Жублером. Крыло — с цельнобальзовой обшивкой. Профиль «Томанн 4». На верхней поверхности — треугольно-зубчатый турбулизатор. Резиномотор — 14 нитей сечением 6,35 мм². Время раскрутки — 35 сек. Для сравнения в таблице приводятся данные модели чемпиона мира М. Сулкала.

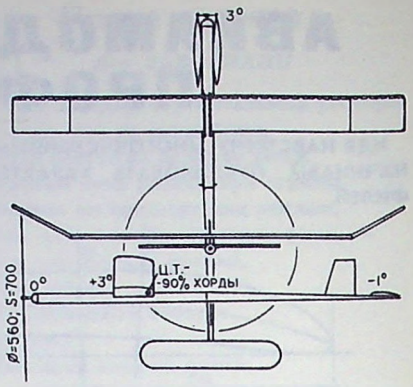
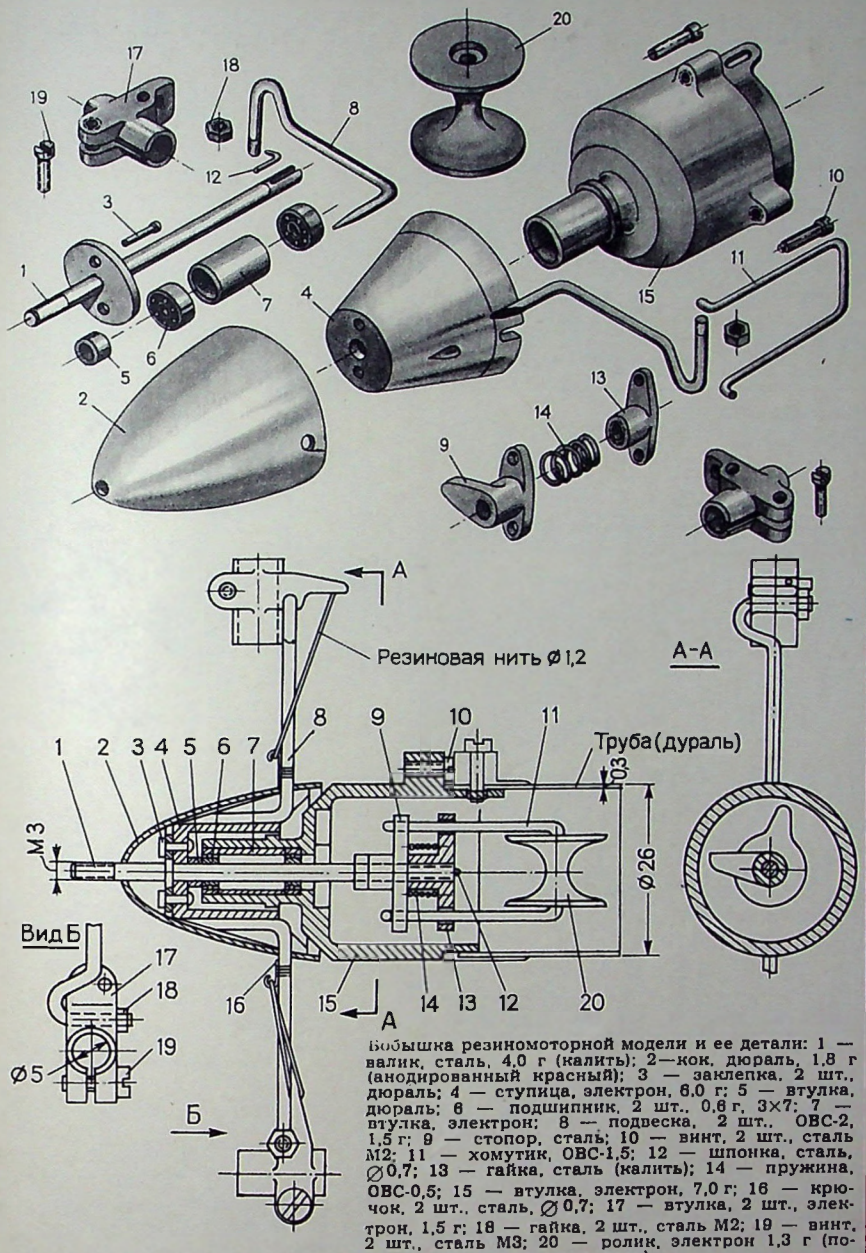


Рис. 4.

Данные моделей

Конструктор	Площадь крыла Sкр (дм²)	Площадь стабилизатора Sст (дм²)	Несущая площадь Sн (дм²)	Отношение $\frac{S_{ст}}{S_{кр}}$	Длина модели L (мм)	Отношение длины модели к размаху крыла	Коэффициент продольной устойчивости Aст	Относительный шаг винта S/D
Пьер-Бес	16	3	19	0,187	1120	0,84	1,18	1,34
Вантзенритер	15,4	2,8	18,2	0,182	1233	0,86	1,41	перем
Лепаж	15,4	3,0	18,4	0,194	1240	0,92	1,67	1,64
Жублер	15,2	3,6	18,8	0,236	1340	1,04	1,48	1,26
Сулкала (чемпион мира)	14,87	3,83	18,7	0,258	1213	0,95	1,64	1,23

БОБЫШКА РЕЗИНОМОТОРНОЙ МОДЕЛИ



Бобышка резиномоторной модели и ее детали: 1 — валик, сталь, 4,0 г (калить); 2—кок, дюраль, 1,8 г (анодированный красный); 3 — заклепка, 2 шт., дюраль; 4 — ступица, электрон, 6,0 г; 5 — втулка, дюраль; 6 — подшипник, 2 шт., 0,6 г, 3×7; 7 — втулка, электрон; 8 — подвеска, 2 шт., ОВС-2, 1,5 г; 9 — стопор, сталь; 10 — винт, 2 шт., сталь М2; 11 — хомутик, ОВС-1,5; 12 — шпонка, сталь, ∅0,7; 13 — гайка, сталь (калить); 14 — пружина, ОВС-0,5; 15 — втулка, электрон, 7,0 г; 16 — крючок, 2 шт., сталь, ∅0,7; 17 — втулка, 2 шт., электрон, 1,5 г; 18 — гайка, 2 шт., сталь М2; 19 — винт, 2 шт., сталь М3; 20 — ролик, электрон 1,3 г (полировать).

Эта бобышка при весе всего в 35 г отличается исключительной надежностью и прочностью. Подшипники в ее конструкции изолированы от попадания пыли.

Втулка 15 выточена из магниевого сплава марки МА-8. В ее донышке сделан паз для стопорного рычажка (см. рис.). В верхней части предусмотрены два выступа, расположенные под углом в 90°, в них ввернуты винты 10 для изменения углов наклона оси бобышки.

Надежную остановку воздушного винта в нужном положении обеспечивает стопорный механизм. В конце раскрутки резиномотора стопор 9 под воздействием пружины 14 перемещается вперед и, оказавшись над стопорным пазом, входит в него. Ступица при этом остается на месте.

Ступица 4 выточена из МА-8 без облегчения. В ней сделаны отверстия и пазы для фиксации подвесок 8, которые вклеиваются на эпоксидной смоле. Валик 1 выточен из стали ХВГ и закален до твердости 40—45 HRC.

Заводится резиномотор дрелью со специальной резьбовой насадкой.

А. ШАХАТ,
кандидат в мастера спорта

Саратов

АЭРО СМЕСЬ

ПРАЖСКИЙ «БАЛЛОН-КЛУБ»

«Баллон-клуб» в Праге существует всего три года. Но за это время здесь достигнуты ощутимые результаты. В клубе сооружено три аэростата, состоялось 35 аэростатных стартов, обучено 10 пилотов.

В новом сезоне намечено осуществить республиканские соревнования, возможно, с участием зарубежных гостей.

ВО МНОГО РАЗ БЫСТРЕЕ

Исполнилось сорок лет с того времени, как французский летчик Мермоз на гидросамолете совершил первый почтовый авиарейс из Западной Европы в столицу Чили Сант-Яго, через южную часть Атлантического океана.

До этого полета «авиапочта» в Южную Америку следовала сложным комбинированным путем, занимавшим три дня. Почта доставлялась в Западноафриканский порт Дакар, откуда морским транспортом переправлялась на юг Африки в порт Наталь и лишь оттуда ее отправляли на самолете в Сант-Яго.

Современные реактивные самолеты покрывают расстояние, отделяющее побережье Франции от берегов Южной Америки, всего за несколько часов.

РЕКОРД ВЫСОТЫ НА АЭРОСТАТЕ

Раймонд Монроэ из Ланкастера (США) установил новый рекорд высоты для аэростата, наполненного подогретым воздухом. На аэростате типа Монгольфье он поднялся на 5643 м.

Ранее существовавший рекорд был равен 4801 м.

ВСЯКОЕ БЫВАЕТ...

Английский одномоторный самолет «Бичкарфт макситер» совершил вынужденную посадку... на крышу железнодорожного вагона. По воле случая летчик остался жив.

Другой самолет, следовавший из Мадрида в Лондон, также вынужден был срочно приземлиться. Над территорией Франции летчик обнаружил, что бак с горючим почти пуст. Как впоследствии выяснилось, по недосмотру отвинтилась крышка бака и горючее в полете вылилось.

РЕДКИЙ СЛУЧАЙ

Учившийся полетам юноша был глубоко потрясен, когда после сильного рывка неожиданно обнаружил в воздухе, что место в самолете, которое занимал инструктор, оказалось пустым; вследствие технического дефекта произошло самопроизвольное катапультирование и инструктора выбросило из кабины. Юноше удалось благополучно совершить посадку.

Этот случай произошел во Флориде (США).

ПОСЛЕ АВАРИИ...

Английское министерство обороны наложило запрет на полеты всех четырнадцати самолетов вертикального взлета, которыми располагают пока военно-воздушные силы. Основанием к этому послужила авария одного из самолетов этого типа, вызванная производственным дефектом.

ТАИНСТВЕННЫЕ ЗНАКИ

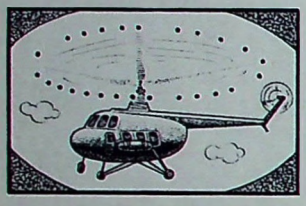


В этих знаках заключены части букв. Подумайте, как прочесть здесь крылатую фразу?

Составил В. МАХОВ

Воронеж.

ТОЧКИ — ТИРЕ



Подумайте, какие пары точек, соединив черточками, следует превратить в тире, чтобы прочесть с помощью азбуки Морзе фамилию ученого, создателя одного из первых отечественных вертолетов.

После того, как найдете начальную букву, двигайтесь по направлению часовой стрелки.

Составил В. ШИРЯЕВ

Иркутская обл.
Братск

КРИПТОГРАММА

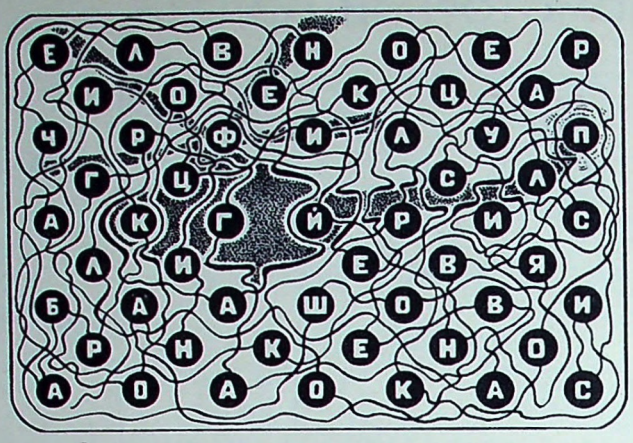


Найдите буквы, соответствующие числам (двигаясь вначале слева направо), и таким образом прочтите две стихотворные строки.

Составил Г. ПОНОМАРЕВ

Куйбышев

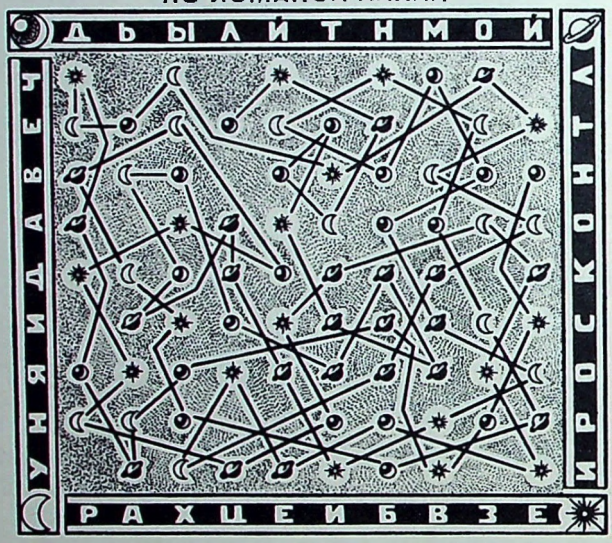
СПОРТСМЕНЫ-ВЕРТОЛЕТЧИКИ



Последовательно соединяя буквы линией, прочтите восемь фамилий советских спортсменов-вертолетчиков, установивших рекорды в 60-е годы.

Составил С. КОВАЛЕНКО

ПО ЛОМАНОЙ ЛИНИИ



Найдите начальный знак и, двигаясь по ломаной линии, прочитайте четверостишие, посвященное нашим летчикам. В этом вам помогут условные знаки и буквы, окаймляющие рисунок.

Составил В. ШЕСТАКОВ

ОТВЕТ

(См. «Крылья Родины» № 9)

НА КАКИХ ВЫСОТАХ?

Расстояние по вертикали от самолета до местности, над которой он летел, составляющее 100 метров, являлось истинной высотой полета. Если к ней прибавить 300 м — высоту местности над уровнем моря, то получим абсолютную высоту полета 1300 м. Но если учитывать только высоту аэродрома вылета над уровнем моря, то придется вычислить превышение пролетаемой местности относительно уровня аэродрома (300 м — 100 м = 200 м) и прибавить его к истинной высоте 1000 м + 200 м = 1200 м — получим относительную высоту.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 11 1970

Великое знамя Октября . . 2
XXIV съезду КПСС — достойную встречу 3
И. Смирнов. Исследования Луны продолжаются . . 4
И. Меркулов. 60 докладов о космонавтике 6
В. Штепо. Парни из нашей роты 7
И. Спатарель. Красноленты 8
М. Львов. Письмо сыну летчика 10
Н. Штучкин. Однополчанин 12
С. Каширин. Взлет 12
Б. Васина. Парашюты над Альпами 14
С. Игнатьев. На старте — пилоты 18
Д. Шерман. В. Мащенко — абсолютный чемпион . . 21
В. Наумов. В небе Москвы . 22
Н. Лучин. Журавли . . . 22
А. Белоусов. Два снимка Башарат Мирбабаевой . 23
Н. Котов. Впереди — спортсмены столичной области . 23
Д. Чумичев. Когда пренебрегают правилами . . 24
Ю. Сироткин. Золото, серебро, бронза 25
Международные встречи . 28
К. Грязнов. Содружество . 29
В. Ширшов. Лагерь юных патриотов 30
Самолеты страны Советов. 32
З. Корзинкина. Пионер советского парашютостроения 34
П. Старостин. Автожиры рижских студентов . . . 35
А. Яниченко. Группа «Меч». 37
Л. Заварихин. После полета.. 40
Авиамодельные профили . 41
На практики зарубежного авиамоделизма 42
А. Шахат. Бобышка резиномоторной модели 43
Аэросмесь 43

Подписка на журнал «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

принимается без всяких ограничений с любого месяца. Подписная плата за год — 3 р. 60 к., за 6 месяцев — 1 р. 80 к. Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский. Корректор М. Ромашова

Издательство ДОСААФ.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35

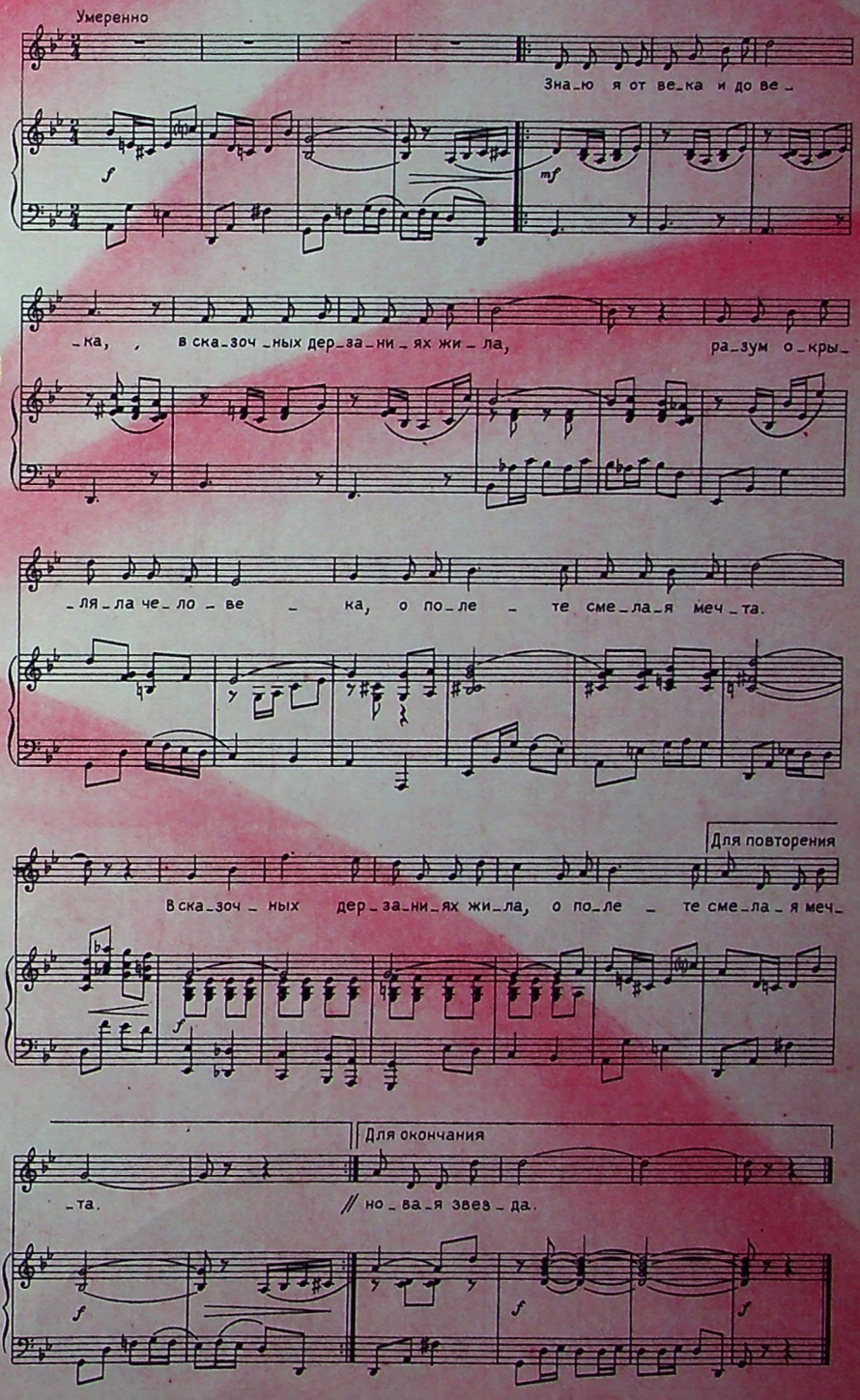
Сдано в производство 21.IX.70 г. Подписано в печать 20.X.70 г. 60×90¹/₈. 2³/₄ б. л. 5 п. л. Г-77807 Тир. 60 000 экз. Зак. 358 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.



Мечта

Слова В. ВУКОЛОВА
Музыка Л. БАКАЛОВА



Знаю я, от века и до века
В сказочных дерзаниях жила,
Разум окрыляла человека
О полете смелая мечта.

В сказочных дерзаниях жила
О полете смелая мечта.

Радость и величье первых взлетов,
Проба звонких крыльев на ветру,
Слава легендарная пилотов,
Улетевших в космос поутру.

Проба звонких крыльев на ветру
Улетевших в космос поутру.

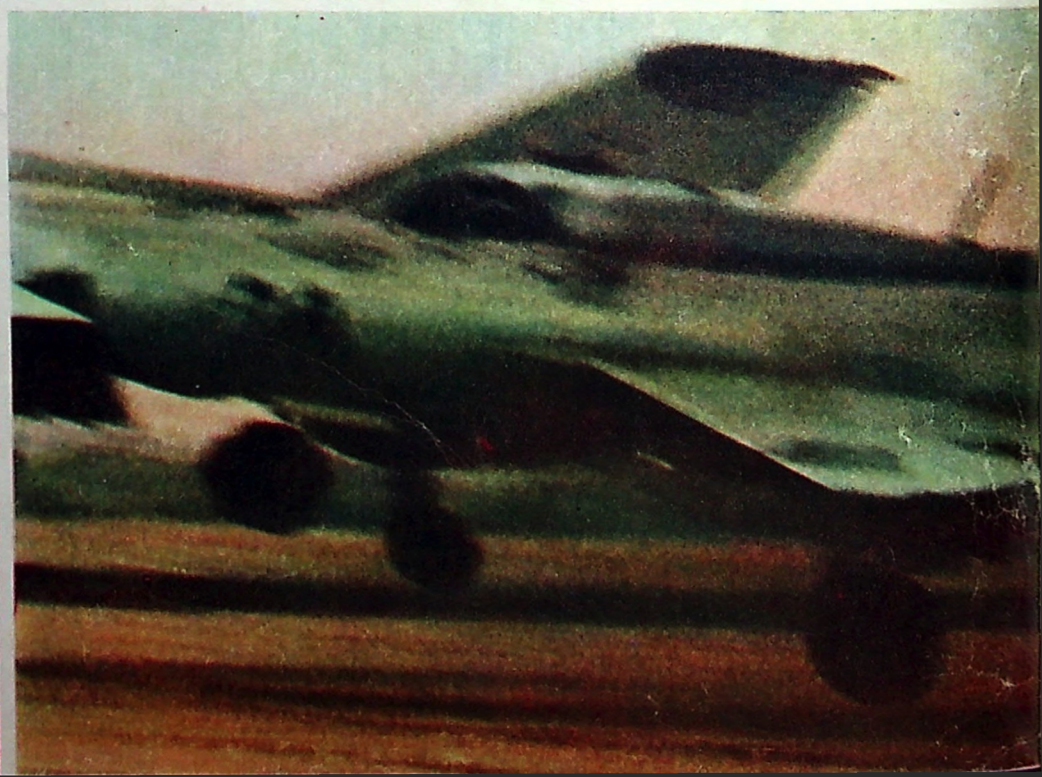
Теплыми ладонями согретый,
Назван он «Союзом» неспроста,
Светит нам над голубой планетой
Звездолет, как новая звезда.

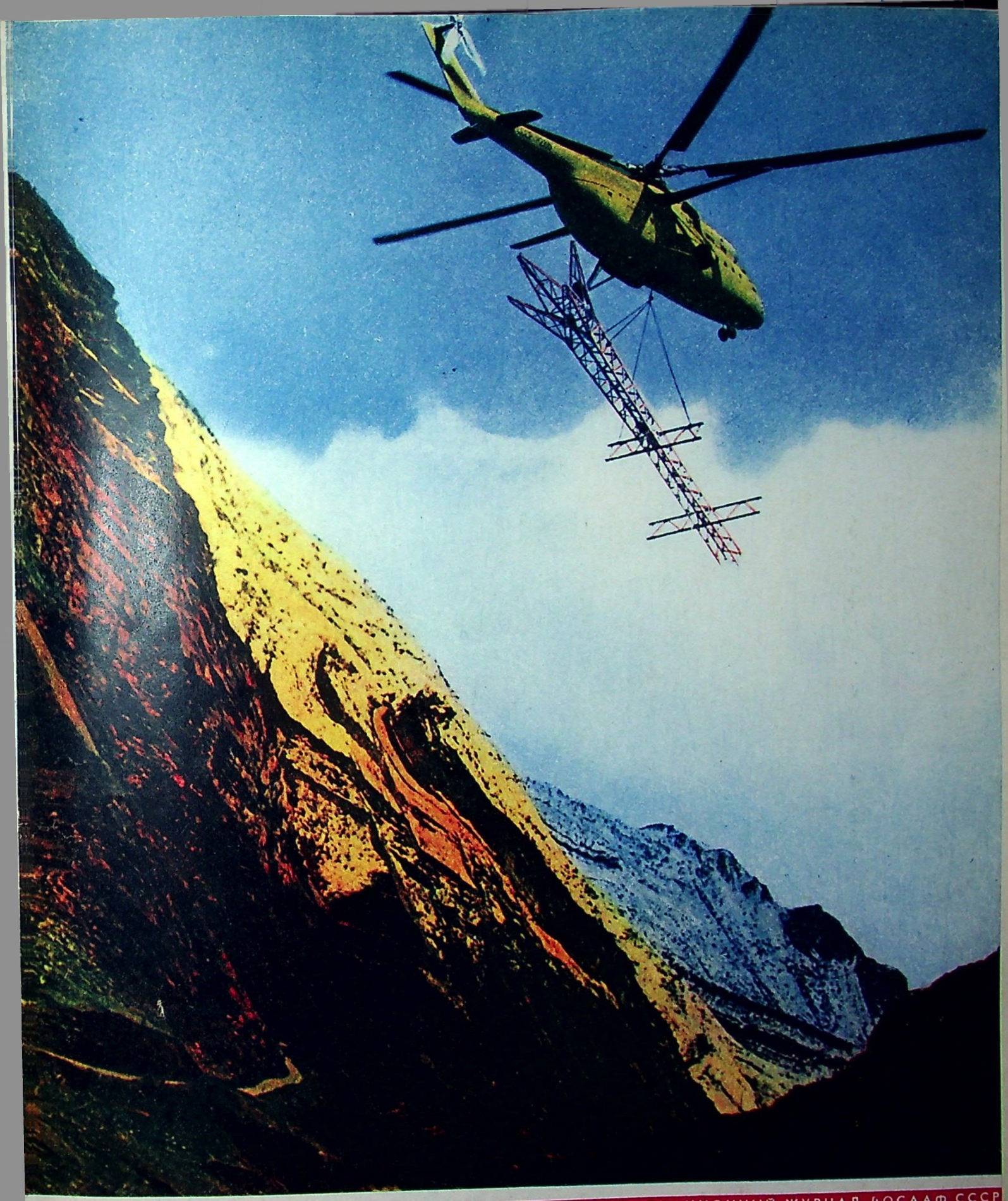
Назван он «Союзом» неспроста,
Звездолет, как новая звезда.

Индекс
70450



На страже завоеваний Октября.
Фото Ю. Кравчука, Т. Мельника
и Г. Омельчука



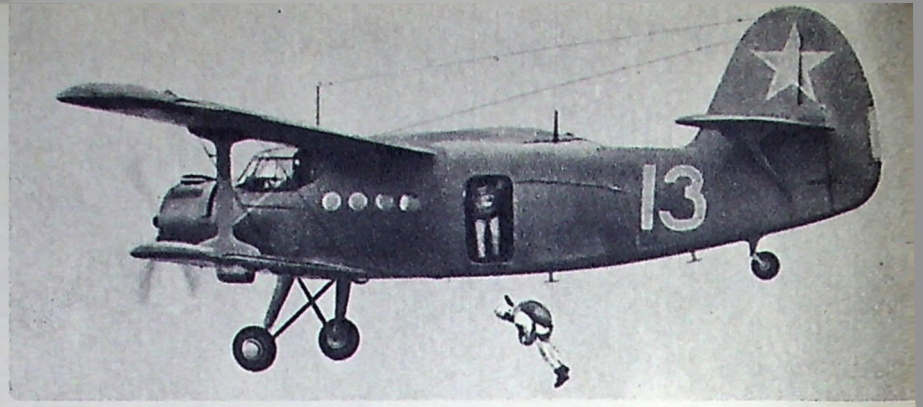


ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ДЕКАБРЬ • 12 • 1970





В Киеве закончились финальные соревнования парашютистов по программе V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта и XVI первенства СССР.

На снимках нашего фотокорреспондента: ученица 4-го класса Вышегородской восьмилетней школы Галя Полоса вручает капитану команды Литовской ССР мастеру спорта Альгису Груздису украинский каравай (справа в центре); стартуют парашютисты в небе (справа вверху), а финишируют на земле. И трудно приходится не только спортсменам, но и судьям (слева); сборная команда Москвы — победительница V Спартакиады, завоевавшая все кубки (слева направо) мастера спорта В. Карпезо, Н. Сергеева, В. Лапицкий, А. Парфенов, Б. Жариков, В. Горбунов, Т. Коссовская, И. Ткаченко (снимок внизу).

Фото Э. Гладкова

(Отчет о соревнованиях читайте на стр. 16—17).



ВСЕ КУБКИ — У МОСКВИЧЕЙ



МЕСЯЧНИК ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ

Хорошая традиция установилась в нашем Краснознаменном Добровольном обществе — ежегодно в канун годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота проводить месячник оборонно-массовой работы. В ходе его под руководством партийных органов при активном участии профсоюзных и комсомольских организаций, отделений Всесоюзного общества «Знание», политорганов и воинских частей Вооруженных Сил комитеты ДОСААФ повсеместно организуют различные военно-патриотические и оборонно-массовые мероприятия. Их цель — добиться в канун всенародного праздника нового подъема идейного и организационного уровня всей работы по воспитанию членов Общества в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, пропаганде среди населения военных знаний, героических традиций советского народа и его Вооруженных Сил, по подготовке молодежи к службе в Армии и на Флоте, развитию военно-технических видов спорта.

Главное содержание месячника составляет пропаганда заветов В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, мероприятий Коммунистической партии и Советского правительства по укреплению обороноспособности страны, боевой мощи Советских Вооруженных Сил, разъяснение требований Закона о всеобщей воинской обязанности.

Особенно успешно в большинстве республик, краев и областей прошел месячник оборонно-массовой работы в январе—феврале завершающегося года, посвященный 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и 25-й годовщине победы советского народа над гитлеровской Германией в Великой Отечественной войне. Многие комитеты ДОСААФ заблаговременно разработали и утвердили конкретные планы, назначили ответственных за их выполнение лиц, продумали, как лучше расставить активистов. Месячник начался большим тематическим вечером «Заветам Ленина верны», который ЦК ДОСААФ провел в первичной организации Общества завода «Красный Октябрь». Этим как бы подчеркивалось, что всюду — в областях, городах и районах месячник должен не только начинаться, но и проходить главным образом в первичных организациях ДОСААФ, т. е. именно там, где куются успехи всей его деятельности.

В дни месячника во многих коллективах Общества были успешно проведены Ленинские чтения, лекции, доклады и беседы на военно-патриотические темы, вечера, экскурсии в музеи и комнаты ратной славы, посещение молодежью памятных мест, связанных с героической историей советского народа, встречи юношей и девушек с Героями Советского Союза, ветеранами Армии и Флота, участниками гражданской и Великой Отечественной войн. Чаще, чем в прошлом, в организациях ДОСААФ проходили в этот период фестивали военно-патриотических фильмов.

С 23 января по 23 февраля 1971 года проводится очередной месячник оборонно-массовой работы. Посвященный XXIV съезду Коммунистической партии Советского Союза, месячник станет одним из важных этапов работы ДОСААФ по подготовке к съезду. Он будет направлен на дальнейшее усиление пропаганды военно-теоретического наследия В. И. Ленина, его заветов о защите социалистического Отечества, ленинской политики Коммунистической партии, достижений советского народа в борьбе за выполнение решений XXIII съезда КПСС.

Задача комитетов, первичных и учебных организаций ДОСААФ состоит в том, чтобы широко использовать в предстоящем месячнике все то лучшее, что накоплено ими в практической деятельности по военно-патриотическому воспитанию членов Общества в духе верности героическим традициям нашего народа и его доблестных Вооруженных Сил, в духе высокой бдительности и ненависти к империалистическим агрессорам.

Правильно поступают те комитеты, руководители учебных организаций и спортивно-технических клубов ДОСААФ, которые своевременно, в декабре, докладывают планы проведения месячника партийным органам, согласовывают их с другими организациями, занимающимися воспитанием трудящихся. Следует возможно полнее использовать отделы военно-патриотической пропаганды, действующие на общественных началах, группы докладчиков и лекторов.

Необходимо добиваться наибольшего воспитательного воздействия на молодежь. Опыт многих организаций ДОСААФ показывает, с каким волнением молодые люди слушают голос В. И. Ленина, сохраненный грамофонной записью, смотрят кинофильм «Живой Ленин», фрагменты из кинокартин, запечатлевших нашу героическую историю. Широкое использование всех этих средств во время месячника позволит обеспечить высокий идейный и эмоциональный уровень проводимых мероприятий.

Большие возможности для улучшения политико-воспитательной работы имеются в учебных организациях ДОСААФ. На политических занятиях и политинформациях, в беседах и докладах следует доходчиво, на убедительных примерах показывать, в чем состоят личные задачи обучающихся по выполнению заветов В. И. Ленина, требований Коммунистической партии и Советского правительства, Закона о всеобщей воинской обязанности. В ходе месячника в клубах ДОСААФ целесообразно провести серию вечеров, встреч, бесед, посвященных Военной присяге, воинским уставам, дисциплине, верности солдатскому долгу.

Месячник должен стать и своеобразным промежуточным финишем во всей предсъездовской деятельности оборонного Общества. Развернув по почину организации Горьковского авиационного завода имени Серго Орджоникидзе социалистическое соревнование за достойную встречу съезда, коллективы ДОСААФ поставили перед собой задачу добиться дальнейшего повышения уровня военно-патриотической и оборонно-массовой работы среди трудящихся, еще активнее содействовать укреплению обороноспособности страны. Несколько месяцев, прошедших под знаком подготовки к съезду, принесли многим организациям ощутимые результаты: выросли ряды Общества, успешно идет начальное военное обучение призывников, подготовка специалистов для Вооруженных Сил в учебных организациях ДОСААФ, проведено немало соревнований по военно-техническим видам спорта. Определенных успехов добились в ходе предсъездовского социалистического соревнования и передовые авиаспортклубы — в них, как правило, более организованно и четко строится учебный процесс, улучшается воспитательная работа, растут ряды высококвалифицированных авиационных спортсменов. Подвести предварительные итоги, выявить нерешенные вопросы, мобилизовать всех членов ДОСААФ на полное выполнение предсъездовских обязательств — одна из задач комитетов Общества на период месячника. Пусть во время его проведения как можно большее число членов ДОСААФ приобщится к регулярным занятиям военным делом, военно-техническими видами спорта, примет участие в создании и укреплении учебно-материальной базы.

Успешное проведение месячника позволит повысить уровень организаторской деятельности комитетов, руководителей клубов, улучшить качество военно-патриотической и оборонно-массовой работы первичных и учебных организаций ДОСААФ. Это будет достойным подарком многомиллионного патриотического Общества трудящихся XXIV съезду родной Коммунистической партии.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Авиации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 21-й

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

• ДЕКАБРЬ • 12 1970

Навстречу XXIV съезду КПСС



Всегда в поиске

Когда входишь в вестибюль учебного здания аэроклуба, то, прежде всего, обращает на себя внимание яркий плакат: «Встретим XXIV съезд КПСС высокими показателями в учебно-летной подготовке». Он зовет аэроклубовцев на новые дела, невольно заставляет задуматься над тем, что сделано для достойной встречи съезда нашей родной Коммунистической партии. С какими успехами придет каждый из нас к этой знаменательной дате.

В цеховых парторганизациях прошли собрания, на которых обсуждался вопрос об авангардной роли коммунистов. Особое внимание в выступлениях обращалось на личный пример в работе, трудовой и производственной дисциплине. Каждый стремится закрепить успехи, достигнутые в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и двинуться дальше.

Хорошо потрудился коллектив аэроклуба в юбилейном ленинском году. Почти половина его работников — ударники коммунистического труда, одиннадцать экипажей стали экипажами коммунистического труда, многие работники награждены юбилейными медалями. А подразделения, которые возглавляют коммунисты Б. Алонцев, В. Иноземцев и В. Тартин своим самоотверженным трудом завоевали звание коллективов коммунистического труда. Уже 15 лет наш аэроклуб работает без летных происшествий. За успехи, достигнутые в подготовке летных кадров, аэроклуб награжден Почетной грамотой ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников. Во всесоюзном общественном смотре по повышению культуры производства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина — удостоен диплома Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Эти награды ко многому обязывают нас, воодушевляют на достижение новых рубежей в летной подготовке, в улучшении летного процесса, в укреплении дисциплины и порядка, повышении культуры производства, в строжайшей экономии материальных средств.

Партийная, комсомольская и профсоюзная организации клуба успешно борются за досрочное и качественное выполнение летной программы. Каждый летчик-инструктор, каждый преподаватель, все работники, все спортсмены стремятся быть высокодисциплинированными, исполнительными. Пример, в частности, показывают спортсмены В. Титов, В. Субботин и другие. Им по душе пришлись винтокрылые машины. В короткий срок они освоили материальную часть вертолетов, научились хорошо разбираться в аэродинамике и теории полета этих машин. Успешно проходит у них и летная практика. Лучше других выполняют они маршрутные полеты. Во всем этом, конечно, большая заслуга летчиков-инструкторов В. Попова и В. Огурцова, техников экипажей В. Ветрова и П. Самарина.

В успешном освоении летных и технических дисциплин, в улучшении всей системы учебного процесса немалое значение имеет и оснащение классов современными учебно-наглядными пособиями, действующими тренажерами и макетами. Включившись в предсъездовское социалистическое соревнование, летчики-инструкторы, преподаватели берут конкретные обязательства по оборудованию классов, созданию новых пособий.

Идет активное соревнование за лучшее оснащение классов и кабинетов. Причем, в этой работе участвуют и спортсмены. Под руководством своих преподавателей, в специально оборудованной мастерской они своими руками строят уникальные пособия. Хорошо помогает им в этом техник по ремонту тренажной аппаратуры А. Веселов. Но пожалуй, самый значительный вклад в оснащение классов, в улучшение летной подготовки вносит опытный преподаватель подполковник запаса В. Кокорин. Своими руками он создал несколько десятков самых разнообразных и оригинальных тренажеров, действующих макетов. А его колпак для слепых полетов на вертолете получил всеобщее признание. Ряд наглядных пособий создали Н. Комолов, М. Выдыш и другие.

Широкий размах социалистического соревнования позволит нам взять новые рубежи в учебе, дисциплине, в обучении и воспитании авиационных спортсменов, в повышении качества их подготовки. Коллектив аэроклуба всегда в поиске. В этом залог его успешной работы.

Ф. СКАКОВСКИЙ.
заместитель начальника аэроклуба

На снимке: передовики социалистического соревнования (слева направо) комсомолец спортсмен В. Мишин, коммунисты старший техник по спецоборудованию О. Сковородников, руководитель подразделения А. Обухов, техник-бригадир Г. Коротков, инструктор-летчик В. Николаев, комсомольцы спортсмены В. Лапров и К. Тымчишин.

Фото Э. Гладкова

За словом—дело!

Как быстро летит время! Вроде совсем не так давно проходил XXIII съезд нашей партии. И вот страна уже в преддверии очередного — XXIV. Мы говорим: от съезда к съезду. Это стало для нас важнейшей мерой времени. Представить только, как много успели сделать за последние годы. Построены новые города и поселки, заводы и электростанции, открыты богатейшие залежи нефти и других ископаемых... Да разве все перечислишь! А сейчас подводим итоги, думаем, что предстоит сделать завтра.

Взять, например, столичный радиозавод. Значительно расширились его границы; сооружены просторные, светлые цехи, идешь по ним и радует чистота и порядок. Внедряется самая прогрессивная технология, устаревшее оборудование заменяется современной техникой. В сентябре досрочно завершено пятилетнее задание по объему производства. Телевизоры марки «Темп», которые здесь выпускаются, знают во всех уголках страны и во многих зарубежных государствах.

Сейчас коллектив несет трудовую вахту в честь XXIV съезда КПСС, успешно выполняет свои повышенные социалистические обязательства.

Важное место в общественно-политической жизни завода занимает первичная организация Добровольного Общества содействия армии, авиации и флоту. Оборонный коллектив, включившись в предсъездовское соревнование, стремится ознаменовать XXIV съезд партии дальнейшим подъемом оборонно-массовой работы. Решено вовлечь в ряды оборонного Общества 90 процентов работников предприятия. За словом — дело! Первичная организация уже увеличилась на одну треть. Вот, например, инструментальный цех. Почти все его труженики — члены ДОСААФ. Один из них — слесарь Андрей Чуканов. Отличный производственник, передовик предсъездовского соревнования. Будущей весной, в год XXIV съезда КПСС, ему призываться в ряды Советских Вооруженных Сил. К службе Андрей готовится старательно. Начальную военную подготовку проходит в заводском учебном пункте. Имеет спортивный разряд по стрельбе. Ко дню открытия съезда Чуканов обязался овладеть специальностью радиотелеграфиста и сдать все нормы комплекса «Готов к защите Родины».

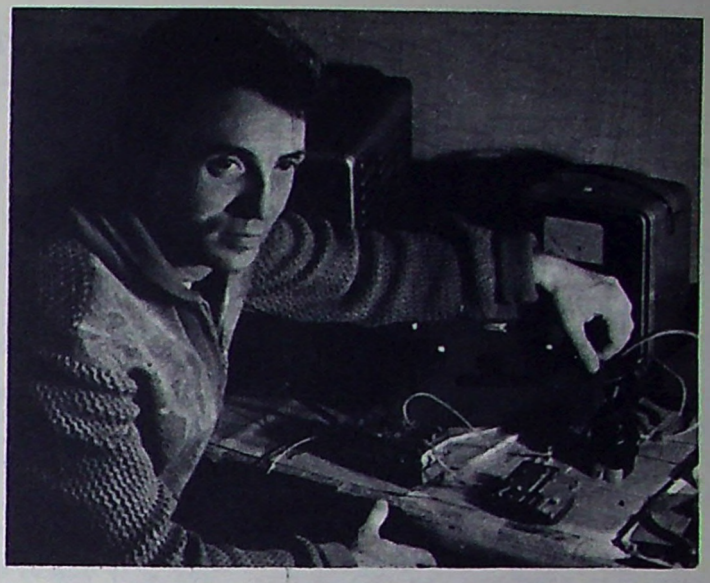
Старшие товарищи Чуканова уже служат в армии. Пишут, что служба идет хорошо, благодарят инструкторов ДОСААФ за учебу.

Учебный пункт — предмет особой заботы комитета ДОСААФ. Организованно начались в нем занятия. Инструкторы — ветераны боев В. Мамонов, В. Сулейкин, В. Коваль, В. Салтан. Укрепляется учебно-материальная база. К марту будущего года будет завершено оборудование нового класса по военно-технической подготовке.

— Новый закон о всеобщей воинской обязанности, — говорит председатель комитета ДОСААФ инженер П. Сеничкин, — более ранний призыв на военную службу и сокращение ее сроков остро поставили перед нами вопрос о необходимости заблаговременной подготовки юношей к армейской жизни. Молодые люди должны не только сознавать свой священный долг перед Родиной, но и владеть военно-техническими специальностями, иметь спортивные разряды. Мы приняли обязательство охватить военно-технической учебой не менее одной пятой оборонного коллектива.

Популярны у нас «Дни призывника». С молодежью проводятся занятия, устраиваются беседы о боевых и трудовых традициях завода. В «Днях призывника» участвуют ветераны и передовики производства: член заводского партийного комитета В. Буренин, начальник цеха В. Вуколов, заместитель председателя завкома В. Гречишкин, инженеры В. Лучин и С. Беляев, в прошлом авиатор, и другие. Организуются также военизированные игры и соревнования по комплексу «Готов к защите Родины».

У молодых рабочих большой популярностью пользуются различные военно-технические кружки — стрелковый, радио, парашютный, авиамодельный, мотоциклетный и другие.



Почетный мастер спорта СССР Е. Мосяков.
Фото Э. Гладкова

Неустанно совершенствуют свое мастерство авиамоделисты член комитета ДОСААФ инженер Е. Максимов и ведущий инженер Е. Мосяков. Почетный мастер спорта Мосяков неоднократно возглавлял зачетные таблицы всесоюзных чемпионатов. Он — скоростник и радист. Сконструированная им радиоаппаратура управления летающей моделью хорошо себя зарекомендовала и ее используют многие спортсмены страны. К слову сказать, эта аппаратура достойна того, чтобы наладить ее серийный выпуск, тем более, что авиамоделисты ощущают острый недостаток в подобных установках.

Повысили спортивные разряды: по парашютному спорту — А. Редков и И. Кузнецов, по стрельбе — М. Гайсюк, В. Баранов, Б. Дроздов. Выполнили разрядные нормы 50 юношей и девушек. К съезду партии решено удвоить эту цифру.

Коллектив ДОСААФ успешно сотрудничает с комсомольской организацией. Походы, встречи с ветеранами боев проводятся сообща с комитетом ВЛКСМ. Организаторы походов — ветераны войны П. Сеничкин, В. Головченко, В. Сулейкин и другие. В праздники молодежи превратились встречи с героями-летчиками А. Маресьевым и М. Кузнецовым. В свое время Кузнецов работал слесарем на заводе. Теперь бывший станочник — прославленный авиатор, генерал, дважды Герой Советского Союза. Он частый гость в цехах, на молодежных вечерах.

Встречи с фронтовиками, походы по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа — это та школа, где каждый молодой человек проходит хорошую идейную закалку, учится трудиться на благо социалистического общества, готовит себя и морально, и физически к защите Родины.

Передовые производственники, демобилизованные воины — надежная опора комитета ДОСААФ. Фрезеровщика А. Гальцова комитет решил утвердить общественным инструктором по мотоспорту, он же один из организаторов походов по местам боев. Занятие с парашютистами будет поручено ребятам, служившим в воздушнодесантных войсках.

Улучшается качество подготовки молодого пополнения для Вооруженных Сил. Если несколько лет назад среди призванных в армию было всего 70—80 процентов значкистов «Готов к защите Родины», то ныне все призывники — значкисты, многие из них спортсмены-разрядники.

Справедливо говорят, что солдатами не рождаются. Активисты ДОСААФ видят свою задачу в том, чтобы воспитать молодого человека в духе готовности в любую минуту стать на защиту Советской Родины. На радиозаводе многое делают, чтобы достигнуть новых успехов в оборонно-массовой работе и военно-патриотическом воспитании молодежи, достойно встретить партийный съезд.

С. МИХАЙЛОВ

Москва

Рассказы о коммунистах

ОСОБЫЙ ТАЛАНТ

Вздыхает, вспоминая о далеких берегах, загрустивший баян. «Ах ты зимушка-зима...» — рокочут басы и здесь, в Атлантике, перед глазами слушателей всплывают незабываемые картины родного края. Кто-то видит березку у отчего дома, кто-то — пушистую елочку в лесу на поляне.

Но вот налетает веселый ветер, и в воздухе, искрясь в лучах скупого зимнего солнца, беззаботно закружились снежинки, и баян уже не вздыхает, а рассыпая переборы, смеется заливисто, радуясь свету, ветру, жизни. Улыбаются моряки и авиаторы, невольно притопывая в такт музыке. А ветер все сильнее, все азартнее, и все быстрее летают пальцы баяниста по клавишам. Светловолосый, голубоглазый лейтенант в кителе с погонами морского авиатора, склонив голову набок, вдохновенно исполняет вариации на темы русских народных песен.

Внезапно, опережая готовые сорваться аплодисменты, голосисто зазвенели колокола громкого боя. Оборвалась на полуноте веселая музыка, рявкнул от неожиданности баян, спешно укладываемый в футляр.

— Тревога! Группе вертолетов взлет! — заглушая топот бегущих, гремят корабельные динамики. Ревут двигатели, все быстрее вращаются лопасти винтокрылых машин.

Штурман вертолета лейтенант Сухолуцкий, доложив командиру о готовности, привычным жестом поправил большой белый шлем с черными, выпуклыми, словно глаза огромного муравья, светофильтрами, махнув рукавом по вспотевшему лбу, озабоченно склонился над планшетом: не шутка это, полет на поиск подводной лодки, скрывшейся под огромной толщей воды. Особенно, если и опыт еще невелик и места незнакомы.

...Район, где предположительно находилась субмарина «противника», был весьма оживленным. По разным маршрутам шли одновременно несколько кораблей, радиоприборы ловили их шумы, усиливали, создавая хаос сигналов, и разобраться в нем, «прочитать» и расшифровать каждый шорох было не просто. Но лейтенанту помог его тонкий музыкальный слух. Успех полета зависел и от умения штурмана распределить внимание, что тоже было не просто — он один, как говорится, в трех лицах: навигатора, гидроакустика и оператора.

Едва вертолет Сухолуцкого коснулся палубы противолодочного крейсера «Ленинград», к винтокрылой машине подбежал замполит подразделения, вернувшийся с задания несколько раньше. «Молодец, Валентин Васильевич! — крикнул он молодому штурману, который не успел еще выбраться из жаркой кабины. — Ты сегодня показал высший класс!»

И верно. Обстановка была настолько сложна, что даже опытные вертолетчики не раз теряли контакт с подводной лодкой.

У каждого своя дорога в небо. Один мечтает о голубой стихии с детства и никогда не расстается с мечтой, по ступенькам, от авиамодельного кружка, аэроклуба поднимаясь к вершинам летного мастерства. А другие попадают в авиацию как будто бы даже случайно. Но это лишь на первый взгляд, — случайным людям небо не покоряется.

Когда Валентин Сухолуцкий стал студентом одного из ленинградских вузов, первое время ему казалось, что с детской мечтой о полетах можно проститься навсегда. За спиной уже был солидный жизненный багаж: музыкальная и общеобразовательная школы, музыкально-промышленный техникум, срочная служба в армии, которая прошла в стороне от гремящих аэродромов.

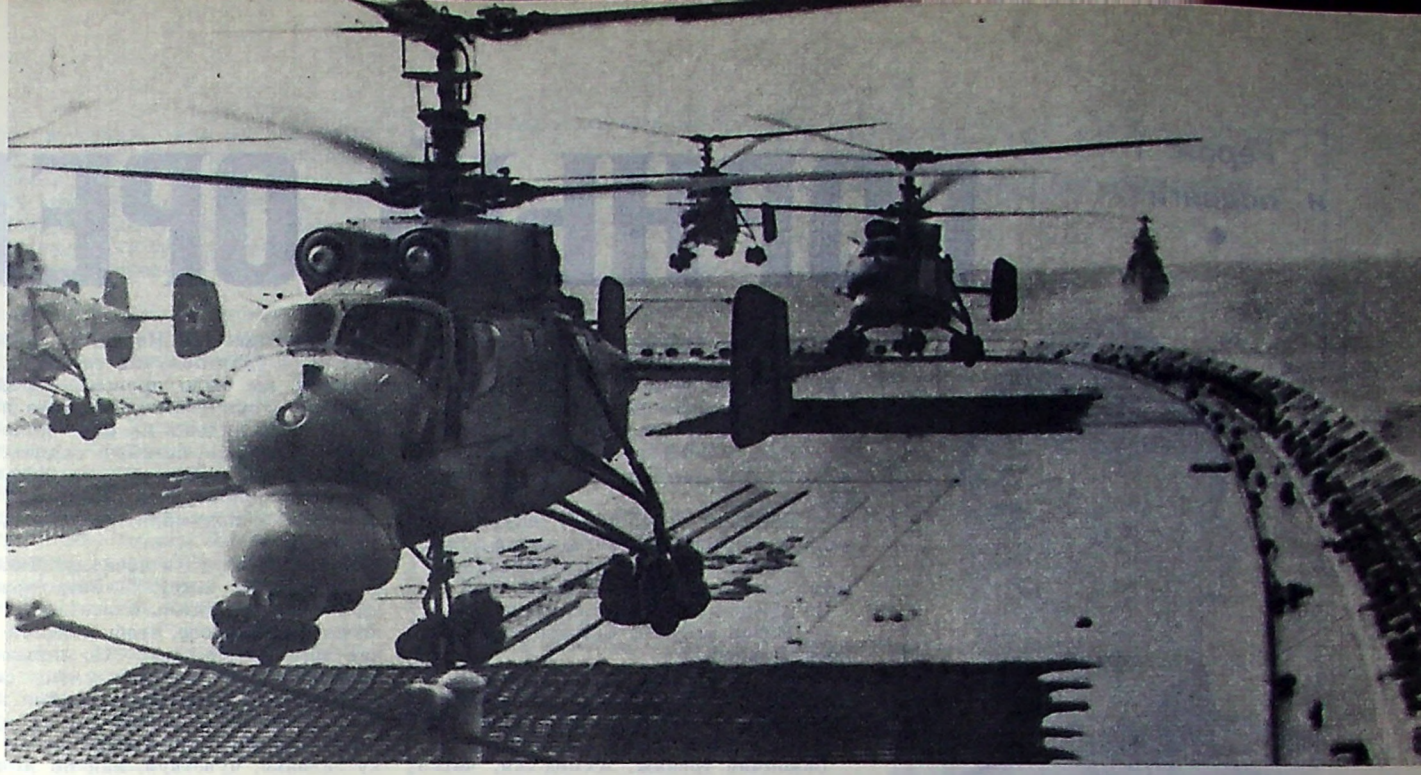
Первое знакомство с авиацией состоялось во время его пребывания в институте, где читался курс лекций по штурманской подготовке. Правда, упор делался на теорию, но такие слова и понятия, как самолетовождение, приводная радиостанция, радиокомпас, пеленг, волновали студента, словно любимая музыка.

Часы налета можно было пересчитать по пальцам, когда Сухолуцкий, технолог ленинградской фабрики пианино «Красный Октябрь», призванный на флот по новому Закону о всеобщей воинской обязанности, получил назначение на должность штурмана корабельного вертолета. Назначение и радовало, и пугало. Радовала предстоящая встреча с небом, пугала неуверенность в своих силах: штурманских знаний, полученных в институте, было далеко не достаточно, о летной практике и говорить не приходилось.

Ранее, и на работе, и в институте, он, молодой коммунист, всегда справлялся с любым заданием, любое поручение выполнял добросовестно, стараясь принести максимальную пользу коллективу, в котором трудился, но тут одной добросовестности мало. Хватит ли у него сил и способностей? Сможет ли он в короткий срок, начиная почти с нуля, подняться до нужного уровня, сравняться с товарищами, которые окончили авиационные училища?

На учениях в море.





Задание выполнено.
Фото И. Никишова

О своем первом полете на винтокрылой машине Валентин вспоминает с улыбкой. Тогда он почти ничего не понял. На приборной доске прыгали многочисленные стрелки, все время рябило в глазах: на стекла указателей падала тень от вращающихся лопастей. Трудно будет, подумал тогда Валентин, но ему, коммунисту, отступать нельзя, на него надеются, ждут, что он оправдает доверие.

Застенчивый, светловолосый, с короткой спортивной прической, лейтенант Сухолуцкий как-то сразу выделился из группы новичков своей ненасытной жаждой знаний. Для него не было «второстепенных» приборов, агрегатов. Он стремился детально изучить все оборудование, с которым приходится, пусть даже косвенно, иметь в полете дело штурману вертолета. Валентин ловил каждое слово инструкторов, при тренажах в кабине расспрашивал техников и механиков о том, как лучше проверить, отрегулировать каждый блок. Зачеты он сдал ранее установленного срока.

Постепенно крепла уверенность в своих силах, все сильнее тянуло в небо. Но командир экипажа, опытный летчик, человек, на первый взгляд, энергичный и напористый, недавно прибывший из другого подразделения, на вопросы штурмана о начале самостоятельных полетов отвечал почему-то туманно, неконкретно.

— А зачем тебе торопиться? — подмигнув, обычно говаривал он. — Успеешь еще и вдоволь налетаться, и класс получить. Вертолет — не телега. Тут спешка к хорошему не приведет, а у тебя еще вся служба впереди. Изучай инструкции, наставления, повторяй теорию. К тому же не забывай, что хороший штурман, как и музыкант, особый талант иметь должен.

Разговоры командира не нравились штурману, но не согласиться с его логикой не рискнул: он всегда был уверен, что хорошо летать без глубоких теоретических знаний нельзя. Да и разговоры об особом таланте заставляли задумываться о многом. Прежде чем требовать, надо как-то проверить себя...

Но как потом оказалось, командир умышленно оттягивал начало полетов. Единичны подобные случаи среди авиаторов, но факт есть факт: не хотелось ему «возиться», учить начинающего, надеялся, что дадут уже подготовленного, с таким куда проще, спокойнее... Сухолуцкий попросился в другой экипаж.

Не все получалось сначала, однако Валентин никогда не опускал рук, если вдруг совершал ошибку. Он по-прежнему ловил каждое слово наставников, старался докопаться до причин своих неудач, чтобы скорее от них избавиться. И когда подведен был первый итог, оказалось, что экипаж, в котором летал Сухолуцкий, успешно завершил программу переучивания.

Но настоящей проверкой подготовленности молодого штурмана к самостоятельной работе стал неожиданный полет в сложных метеорологических условиях. Они летели тогда по маршруту. Ласково улыбалось солнце, теплый ветер неторопливо гнал по небу пушистые облака. Летчик, заштопав кабину, пилотировал по приборам. И вдруг погода испортилась — такое часто бывает в приморских районах. Туман, пришедший с моря, плотно окутал землю, небо затянуло черными тучами, хлынул дождь. Штурман не растерялся. Спокойно, уверенно, используя наземные средства самолетовождения, строго выдерживая скорость и курс, он точно прошел по маршруту.

Летний дождь стих так же внезапно, как и начался. Теплый ветер разогнал туман. В разрывах облаков показался знакомый ориентир: вертолет с большой точностью вышел в район контрольной точки. Это была первая победа молодого штурмана.

Когда за умелые и четкие действия в полете командир поощрил лейтенанта Сухолуцкого, он по обыкновению смутился, но скромность в этом человеке уживается с решительностью и настойчивостью. Не навязчиво, не резко, не грубо он умеет отстоять свое мнение, в котором уверен, доказать свою правоту. Как-то при осмотре вертолета обнаружилось, что на приборном щитке оказался включенным один из автоматов защиты сети, что неположено. Специалист объяснил проверяющему, что тумблер после полета, вероятно, позабыл выключить неопытный штурман. Валентин с ним не согласился. Не споря, не повышая голоса, он спокойно и убедительно доказал, что специалист не прав. А вскоре нашелся и виновник — молодой механик, проходивший на вертолете стажировку.

...После сложных полетов во время дальнего похода штурманам вертолетного подразделения было предложено изложить свои соображения о новых тактических приемах, облегчающих поиск подводного «противника» в дальнем походе. Одной из самых интересных была разработка лейтенанта Сухолуцкого. Пока еще трудно утверждать, приживется ли этот тактический прием в том варианте, как предложил его Валентин. Но уже сейчас можно уверенно сказать, что поиск и творчество — свойства молодого коммуниста. А жизненный принцип его таков: всегда и везде человек должен трудиться добросовестно, выполнять порученное дело с душой. Легкой работы нет ни на земле, ни в море, ни в воздухе. Есть лишь иногда, к сожалению, легкое отношение к работе.

...Океанская зыбь раскачивает противолодочный крейсер. В одной из кают и рядом в коридоре полным-полно народа. Оттуда доносятся задорные голоса:

— А ну ка, Валентин, «выдай» по заявкам трудящихся...

Взяты первые аккорды. Затихают шутки, разговоры. Моряки и авиаторы зачарованно слушают, как льется над притихшим океаном, набирая силу, широкая, волнующая мелодия.

Инженер-майор А. КОНТИЕВСКИЙ.

Герои и подвиги

ГОРНЫЙ ОРЕЛ



Герой Советского Союза Ахмед-хан Канкошев.

Она стояла посреди пыльной дороги, целыми днями припекаемой солнцем. Дорога то змеилась по заросшему горному склону, то сбегала к буйному Тереку и, наконец, темной точкой обрывалась вдали у расщелины. Думы старой горянки уносили ее далеко от этих мест. Там, за бескрайними степями остался любимый сын...

Теплой волной нахлынули воспоминания. Ахмед-хану было в то время четырнадцать. Пионерский отряд отправился в одно из ближайших горных ущелий. Руководитель похода, школьная учительница, взяла с собой семилетнюю дочь. Школьники резвились на лесной поляне, купались в горной реке, играли, пели. Так незаметно пролетел летний день.

Уже на обратном пути шедший в голове цепочки Ахмед обернулся на крик: дочь учительницы, неловко оступившись, катилась вниз по крутому склону, увлекая за собой камни, песок. Внизу громоздились скалы, глыбы горных пород, торчали корни деревьев.

И вдруг, инстинктивно хватаясь за все, что попадается под руки, она уцепилась за каменный выступ, на мгновение удержалась, и этого было достаточно: Ахмед-хан пулей сорвался с места, подхватил ее — и девочка была спасена. «Уже тогда Ахмед-хан был героем», — шептала про себя старая Ануна...

* * *

Широкое, поросшее травой летное поле авиашколы, длинные ангары, ровные ряды крылатых машин. В небе гудят моторы. Отряд летает. К группе курсантов, сидевших на траве, подошел высокий черноусый инструктор с планшеткой, перекинутой через плечо.

— Курсант Канкошев, на «штырь»!

«Опять» — недовольно подумал Ахмед. Однако быстро вскочил, козырнул:

— Есть на «штырь»! — секунду помедлив, спросил: А когда же в зону?

— Посмотрим, — неопределенно ответил летчик и пошел к тренажеру.

Он стоял в стороне и командовал:

— Набор высоты! Снижение! Левый крен. Правый...

Один из курсантов, не жалея сил, то опускал, то поднимал хвост самолета, укрепленного на шарнире-штыре, кренил машину то влево, то вправо...

Закончив тренаж, Ахмед-хан, четко печатая шаг, подошел к лейтенанту, доложил:

— Товарищ инструктор! Ваше задание выполнено.

— Молодец, Канкошев, разрешаю полет в зону.

— Наконец-то! — радостно вырвалось из груди Канкошева.

Так пролетали дни, и вот он один в воздухе... Первый самостоятельный! А в кабине на месте инструктора — противовес, обыкновенный мешок с песком.

Ахмед-хан смеется, вдыхает полной грудью свежий воздух, а на сердце — слов не хватает... Сильная рука крепко сжимает ручку управления самолетом, ноги твердо стоят на педалях. Лужайка, небольшое селение, перекресток дорог — под крылом. Ахмед-хан поднимает машину вверх, кладет в разворот. Квадраты полей, серебристая «стрелка» оросительного канала неторопливо бегут навстречу, и гортанный голос Ахмед-хана потрясает воздух.

— У-р-а-а!...

А вот и аэродром — широкий, зеленый. Длинными кубиками стоят ангары, крохотными птичками — самолеты.

Он направил машину к земле, глянул туда, где лежал посадочный знак. И сразу забеспокоился — вместо привычного «Т» увидел другой сигнал: неисправна левая половина шасси. Еще не до конца осмыслив случившееся, Ахмед-хан посмотрел вниз по левому борту машины и от того, что увидел, похолодел: левая стойка шасси болталась в воздухе... Надо же такому случиться: первый самостоятельный полет и вдруг — неприятность. Да еще какая!

Ахмед-хан кружит над стартом, а время идет, горючее расходуется. Надо что-то предпринимать, надо действовать. Думай, летчик Канкошев! Решай! Надеяться не на кого, ты один в самолете.

Мысль Ахмед-хана работает напряженно и быстро. Он вспоминает, что говорил инструктор о посадке с неисправными шасси. Нередко летчикам удавалось благополучно садиться. «Но, кажется, им было проще, — подумал Ахмед, — они садились прямо на фюзеляж. Как сядешь на одно колесо?» Однако летай-не летай, а садиться все таки надо. Горючее уже на исходе. «А что, если попробовать сесть на одно колесо?» — подумал Ахмед и принял решение.

И вот он идет на посадку. Люди насторожились, ждут. «Санитарку» — крикнул инструктор, и все побежали к посадочной полосе, чтобы помочь в случае чего Ахмед-хану. Но помощи не потребовалось. Самолет мягко сел на одно колесо, побежал, замедляя ход, и в конце пробега плавно лег на крыло.

Канкошев устало откинулся на спинку сиденья, чувствуя, как по лицу катятся крупные капли пота. И видит сияющие лица друзей, бегущих к нему. Покинув кабину, он пошел навстречу инструктору, чтобы отдать, как положено, рапорт, но летчик не дал ему вымолвить слова, обнял его, поцеловал, будто родного сына.

— Молодец, Канкошев!

* * *

Война... С первых же дней Ахмед-хан Канкошев просился на фронт. Но желание осуществилось только в апреле 1942 года.

...В землянку командира полка, прикрытую ветками акации, вошел Ахмед-хан.

— Товарищ майор, лейтенант Канкошев прибыл в ваше распоряжение!..

Командира звали Ибрагим Магометович Дзусов. Вопросы его были кратки.

— Горец?

— Так точно, товарищ майор! Кабардинец!

— Вот и прекрасно — Дзусов положил обе ладони на плечи Канкошева. — Я осетин. А Родина у нас одна — Советский Союз. Будем за нее воевать.

Кубань... До самых облаков стоят столбы черного дыма. Без умолку гремят орудийные залпы. Над опустевшими станицами рыщут фашистские самолеты с черными крестами на крыльях. Они расстреливают из пулеметов все живое. Но вот появляется шестерка краснозвездных истребителей, в ее составе Канкошев, гвардии лейтенант, коммунист. Он уже успел показать себя в воздушных боях.

— Идем на сближение! — слышит Канкошев голос ведущего и видит еще одну группу вражеских самолетов. Передает:

— Слева группа «Ме-109», высота...

— Вижу! — отвечает ему командир. Действуйте в паре с Шевченко!

— Есть!

Ахмед-хан разгоняет скорость, делает боевой разворот, сходу открывает огонь.

— Молодец, Ахмед-хан!

Канкошев слышит голос своего ко-

мандира и видит, как он во главе своего звена настигает и бьет бомбардировщиков. И еще замечает, что один бомбовоз, оторвавшись от строя, направляется в сторону наших войск. Не раздумывая, Ахмед-хан несется наперерез врагу и сражает его с первой атаки.

— Отлетался, гад! — кричит Ахмед-хан, видя, как «юнкерс» стремительно уходит к земле, волоча за собой шлейф черного дыма...

Через несколько дней Канкошева вызвали в штаб. У стола с развернутой картой стоял командир полка и офицер вышестоящего штаба.

— Здравствуй, земляк! — оторвав взгляд от карты и весело поглядывая на Канкошева, сказал Дзусов, — хорошо воюешь, дружище.

Взяв из рук офицера коробочку с орденом, полковник подошел к Ахмед-хану, сказал: — «Родина награждает тебя...» — с этими словами он укрепил на груди молодого пилота рядом с первым второй орден Красного Знамени...

— Служу Советскому Союзу! — гордо сказал Канкошев.

• • •

«Летчик гвардейской части Канкошев Ахмед-хан Талович показывает образцы отваги и бесстрашия в борьбе с германским фашизмом. Личный состав нашей гвардейской части гордится его беспримерными боевыми подвигами. Имя Канкошева как героя Отечественной войны знает весь фронт. Он совершил более ста успешных боевых вылетов, в горячих воздушных схватках с врагом сбил лично восемь вражеских самолетов...» Так писала военная газета о боевых делах молодого гвардейца.

Слава Ахмед-хана росла с каждым днем. Особенно отличился он в горячем бою, разыгравшемся над полями Кубани в июле 1943 года. В тот день Ахмед-хан получил письмо из родного дома. Он отошел в сторонку от землянки и долго читал его. Потом, не выбирая дороги, пошел к самолетной стоянке.

Вот что было в письме. «Сыновья мои! Я стар и сед. Мне много выпало пережить и увидеть в жизни, но то, что пришлось пережить под немцем, тяжелее, чем взвалить на спину Казбек. А ведь совсем недавно здесь цвели богатые колхозы. Тяжелую тризну справляют над тысячами убитых и замученных кабардинцев вечно шумливые, бурные горные реки. Опустел наш край, обезлюдел. Немцы убили моего племянника Шамаула. Он пал как герой, защищая Ленинград. От рук фашистских убийц погибли сестры Ахмед-хана — Фатимат и Абчара. Один сын остался у меня для кровной мести. Он — моя надежда. Вы, друзья его, горные орлы, выполните просьбу старика: бейте осквернителей нашей земли, наших законов, нашей старости. Правда на нашей стороне, дети мои, вы победите. Так пусть же ваше оружие никогда не высыхает от черной крови врагов!»

Это письмо было зачитано командиром перед строем летчиков. И всем подразделением они написали ответ. «Пока в груди бьется сердце, пока глаза видят врага, пока есть сила в руках, а в жилах кровь, — до тех пор мы не выпустим штурвала из рук, до тех пор будем жестоко мстить фашистам».

...И снова гвардии лейтенант Канкошев в воздухе. На этот раз он — командир шестерки истребителей.

В районе патрулирования появилась группа немецких бомбардировщиков в сопровождении истребителей. Их было около сотни. Но решение может быть только одно — атаковать. И шесть советских асов бросились в лобовую атаку, расстроили боевые порядки, не дали бомбардировщикам сбросить свой груз прицельно.

Это был жаркий бой. На гвардии лейтенанта Канкошева сразу насели восемь фашистских истребителей. Но высокое летное мастерство, смелость, решительность и хладнокровие помогли Ахмед-хану в неравном бою. Враг потерял три бомбардировщика и два истребителя, один из них был уничтожен Канкошевым. Это был пятнадцатый сбитый им вражеский самолет. И в ту минуту, когда бой подходил к концу, послышалась команда с земли:

— Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Канкошев, бой не затягивать! Следуйте на посадку!

В тот час, когда он дрался с врагом, в полк пришло сообщение: За отвагу и мужество, проявленные в воздушных боях, Ахмед-хану Канкошеву присвоено звание Героя Советского Союза.

Услышав такое по радио, Ахмед-хан сначала не поверил своим ушам. Но друзья один за другим закричали: «Поздравляю, Ахмед!», и он поверил, и счастье охватило его, он почувствовал неукротимую жажду действий, ему захотелось броситься вслед уходящим фашистам и бить, бить... Но он вспомнил приказ «не затягивать бой» и сразу пошел от линии фронта.

— Герой Советского Союза — тихо сказал Ахмед-хан. Сказал для себя, не нажимая на кнопку радиопередатчика, и засмеялся. Засмеялся от радости, от того, что сегодня выиграл замечательный бой, от того, что Герой он теперь, он, сын колхозника Талы Эльмурзатовича Канкошева, и сейчас парит на такой высоте, на какую даже самый смелый орел Кавказа едва ли когда залетал.

Ахмед-хан смеется, смеется от счастья.

• • •

— Воздух! — прозвучала команда.

«Горячая работенка предвидится», — запуская мотор, подумал Ахмед-хан. И снова его истребитель разрезает пласты упругого воздуха.

Внизу катятся могучие волны Черного моря. Слева и справа — черные вспышки разрывов зенитных снарядов. Начинается бой, почти одновременно вспыхивают два «мессершмитта» и падают в волны. Еще победа. И вдруг:

— Смотри, Ахмед-хан! Слева противник...

Ахмед-хан мигом поворачивает голову, но острый солнечный луч слепит глаза.

— Гады, со стороны солнца зашли!

Рванув штурвал на себя, Канкошев бросил машину вверх. Мотор взревел, самолет на мгновение исчез в белом облаке и сразу пробил его. А враги уже тут, уже заходят в атаку.

— Держись, Ахмед-хан, иду на помощь!

Поздно...

Сильный удар по кабине не дал Канкошеву дослушать слова командира...

...У горного селения Дейское все еще стоит старая Ануна. Она вся во власти воспоминаний. Долго глядит на дорогу и медленно направляется к дому по улице, которая носит теперь имя ее любимого сына-героя.

Ф. БОЛТЫХАНОВ

Нальчик

Читайте в следующем номере

XXIV СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

ЕСТЬ 15 НОВЫХ РЕКОРДОВ!

РАССКАЗЫ О КОММУНИСТАХ

АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН МИРА

— очерк о ленинградском спортсмене-парашютисте Леониде Ячменеве

АВИАЦИЯ И КОМСОМОЛ

— к 40-летию шефства ВЛКСМ над Воздушным флотом

МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

И грянул бой...

Безаэродромная авиация

НОВОЕ В СПОРТИВНОЙ ТЕХНИКЕ

ЛУЧШИЕ АВИАМОДЕЛИ ЮБИЛЕЙНОЙ СПАРТАКИАДЫ

ОПЫТ НАШИХ ДРУЗЕЙ



СИЛЬНЫЕ ДУХОМ

Генерал-лейтенант Н. ДЕМИН,
Герой Советского Союза,
первый заместитель председателя
ЦК ДОСААФ

Моральный фактор является одним из решающих в непобедимости армии, в стойкости воинов на поле боя.

Могущество артиллерии измеряется калибром, дальностью, пробивной способностью снарядов. Имеются точные показатели ракетной, ядерной мощи. Но есть оружие, действенность которого не укладывается ни в какие таблицы, его не измерить, и мы можем гордиться, что в полной мере им обладаем и нет и не может быть ему равного в вооруженных силах капиталистических стран.

Это оружие — идейная убежденность, боевой дух советских воинов, их моральная сила и стойкость. Созданные великим Лениным, выпестованные Коммунистической партией, Советские Вооруженные Силы на протяжении всей своей истории показывали такую стойкость, самоотверженность, морально-психологическую устойчивость в трудной обстановке, что даже враги вынуждены были это признать.

Вспомним вдохновенный революционный порыв красноармейцев огненных лет гражданской войны. Плохо обмундированные, испытывавшие острый недостаток в вооружении, боеприпасах, продовольствии, наши бойцы бесстрашно шли в бой против вооруженных до зубов английских, французских, японских и других интервентов и победили их. Исключительную отвагу и боевое мастерство показали наши воины на Хасане, Халхин-Голе, в войне с белофиннами.

Навечно в историю человечества вошел беспримерный подвиг советского народа и его славных Вооруженных Сил, не только отстоявших свое Отечество от нашествия гитлеровских полчищ, но и спасших многие народы Европы и Азии от угрозы порабощения фашистами.

Наши воздушнодесантные войска имеют сравнительно короткую по времени боевую историю, но за четыре десятка лет, прошедших со дня их создания, и они, наряду с летчиками, танкистами, артиллеристами вписали немало ярких страниц в летопись ратной славы Родины. Подвиги воинов воздушнодесантных войск родились не стихийно, не по воле случая. Они — прямой результат напряженной и последовательной воспитательной работы. И первое слово в этом принадлежит Центральному Комитету нашей славной Коммунистической партии, которая все сделала для того, чтобы новый род войск стал грозной, несокрушимой силой.

Формирование воздушнодесантных войск стало родным делом Ленинского комсомола: ЦК ВЛКСМ послал в их состав десятки тысяч закаленных юношей, прошедших первую школу подготовки в Осоавиахиме. В войска пришли многие руководящие комсомольские работники.

Особое внимание проявлялось к подбору командных кадров: в воздушнодесантные войска направлялись выпускники, отлично закончившие военные училища и школы.

Быстрое становление воздушнодесантных войск в значительной мере объяснялось тем, что среди личного состава был очень высок процент коммунистов и комсомольцев, которые показывали пример в боевой и политической подготовке, гражданскую зрелость, понимание личной ответственности за безопасность Отечества.

Мне посчастливилось многие годы служить в воздушнодесантных войсках, вести политическую работу в боевых условиях. Факты подтверждали, что именно высокая политическая сознательность, верность воинскому долгу, присяге, моральная стойкость обеспечили успех даже там, где противник превосходил нас в численности, в вооружении и технике. Уже в первые месяцы Отечественной войны немеркнущей славой покрыли себя десантники под командованием полковника А. Казанкина. Действуя в тылу наступавших вражеских войск, части и подразделения, которыми командовал Казанкин, показали высокий боевой дух советских парашютистов.

...Фашисты битком набились в уцелевших двухэтажных зданиях и крепко спали после дневного марша, чувствуя себя в полной безопасности. И вдруг — шквал артиллерийского и пулеметного огня. Бросая убитых и раненых, гитлеровцы отстреливались, пытаясь скрыться. Парашютисты вступили в рукопашную. В ход пошли гранаты.

Тяжелый урон понесли фашисты.

А вот другой пример. Поистине героически действовала во вражеском тылу 214-я воздушнодесантная бригада 4-го воздушнодесантного корпуса. Бригадой командовал один из первых командиров-организаторов воздушнодесантных войск полковник А. Левашев. Около трех месяцев десантники этой бригады храбро сражались в тылу врага, совершали дерзкие налеты на гитлеровские гарнизоны, штабы, тылы, беспощадно уничтожали вражескую силу и боевую технику. Па-

На снимке: десантируются солдаты отличной парашютнодесантной роты, которой командует гвардии капитан А. Митрофанов.

Фото В. Суходольского

рашютисты самоотверженно шли в наступление, насмерть стояли в обороне.

В гражданскую войну, как известно, с кораблей на берег сошли тысячи моряков. Они отлично сражались на сухопутных фронтах. Точно так же в силу серьезных обстоятельств и парашютистам пришлось в первый период Отечественной войны действовать в одних боевых порядках с пехотой. Конечно, это положение было вынужденным. Но важно отметить, что воины-десантники, находясь на самых ответственных участках фронта, показали исключительную моральную стойкость, за что заслужили любовь, восхищение и благодарность народа. «Ни шагу назад без приказа! Есть лишь одна уважительная причина оставить позицию — смерть!» — так говорили коммунисты и комсомольцы, так говорили все воины-парашютисты.

Особенность воздушнодесантных войск такова, что в них практически нет деления на строевых и нестроевых. Все — и командиры и рядовые, врачи и повара — в строю. Золотыми буквами в историю Великой Отечественной войны вписаны не только имена командиров, политработников, воинов боевых расчетов, но и представителей других, внешне «мирных» профессий. Как не вспомнить военврача 2-го ранга десантника А. Исаева! Он шел в боевых порядках, когда парашютисты штурмовали населенный пункт Ключи, и был тяжело ранен в бок осколком мины. Но когда в медпункт доставили тяжелораненых, военврач Исаев, с помощью санитаров встал и начал оперировать. Он спас жизнь семи парашютистам. Заканчивая последнюю, седьмую операцию, Исаев вдруг покачнулся, выронил инструменты и потерял сознание. Он умер у операционного стола.

Советские военачальники давали самую высокую оценку стойкости и храбрости десантников. Командующий 62-ой армией В. И. Чуйков, ныне Маршал Советского Союза, так пишет в своей книге «Начало пути» о десантниках дивизии генерала Жолудева:

«...Это была действительно гвардия. Люди все молодые, рослые, здоровые, одетые в форму десантников, с кинжалами и финками на поясах. Дрались они геройски. При ударе штыком перебрасывали гитлеровцев через себя, как мешки с соломой. Штурмовали группами. Ворвавшись в дома и подвалы, они пускали в ход кинжалы и финки. Отступления не знали, в окружении дрались до последних сил и умирали с песнями и возгласами: «За Родину! Не уйдем и не сдадимся».

И это не исключение, это — норма, железный закон парашютистов. Гвардии генерал-майор С. Гурьев, командир 39-й гвардейской дивизии, которая как и 37-я, сражалась за Сталинград, докладывая Военному совету, писал: «Двое суток дрались без передышки. Первый бой, который дали молодые десантники, показал, что у нас золотой народ. Вились до последнего патрона, до последнего вздоха...».

А вот пример из битвы на Дону.

Наш батальон парашютистов был отрезан гитлеровцами от основных сил. И что же? Ночью десантники оседлали дорогу — основную коммуникацию фашистов — и за один бой уничтожили 30 автомашин с пехотой, 4 штабных автомобиля, 3 передвижных радиостанции, захватили 12 орудий и, повернув их против врага, подбили 4 танка противника.

Стремительные и неожиданные атаки десантников ошеломили фашистское командование. С рассветом на них навалилась немецкая авиация, но парашютисты искусно использовали захваченные у врага сигнальные полотнища и избежали бомбардировки вражеской авиации.

Следующей ночью десантники прошли сквозь боевые порядки врага, переправились через Дон и, прихватив с собой «языка», соединились с основными силами.

Сталинград, как известно, был закатом гитлеровской армии. И в этой великой битве настоящими героями проявили себя десантники под командованием таких прославленных командиров воздушнодесантных войск, как А. И. Родимцев, С. С. Гурьев, В. Г. Жолудев, И. И. Губаревич, В. А. Глазков и многие другие. С невиданными упорством и отвагой сражались парашютисты и на других фронтах.

Командование Западного фронта, высоко оценивая боевые действия личного состава 4-го воздушнодесантного корпуса, в своем первомайском поздравлении писало: «Казанкину, Оленину, Курышеву, Щербине, Онуфриеву, Распопову, Лебедеву. Передайте вашим чудо-богатырям наш первомайский привет и пожелание еще крепче бить подлых фрицев. Покажите гитлеровским бандитам, что весной вы умеете бить врага еще крепче, чем зимой».

Много подвигов совершили десантники, обороняя и освобождая родную советскую землю. Парашютисты были в авангарде Вооруженных Сил Советского Союза и в освободительном походе. Они помогали народам Европы разбить цепи фашизма, обрести свободу и независимость.

Сотни тысяч бойцов и командиров были награждены орденами и медалями. 126 десантников удостоены звания Героя Советского Союза. Газета «Красная Звезда» в день сорокалетия воздушнодесантных войск писала: «Где бы ни сражались бойцы «крылатой пехоты», они всюду являли невиданную стойкость, высокое мужество и беззаветную отвагу. Под Москвой и Сталинградом, на Украине и в Карелии, в боях за освобождение Венгрии, Австрии, Чехословакии части и соединения, сформированные из воинов-десантников, покрыли свои боевые знамена неувядаемой славой».

Прошло более четверти века, как прозвучал салют в честь великой победы советского народа над германским фашизмом. За это время полностью изменилось вооружение воздушнодесантных войск, в их распоряжении находятся первоклассные гигантские воздушные корабли, способные переносить на громадные расстояния и крупные десанты, и боевую технику, в том числе танки и артиллерию. Да, оружие и техника — новые. Но мы сохраняем и свято бережем наше особое оружие — моральный боевой дух воинов воздушнодесантных войск, славные героические традиции Советских Вооруженных



С неба — в бой.
Фото Г. Саурова

Сил. Молодые десантники так же глубоко сознают свою ответственность за безопасность Родины, как их старшие товарищи, как их отцы и братья, отстоявшие честь, свободу и независимость нашей Отчизны.

Воспитывая воинов, командиры и политработники руководствуются указанием Владимира Ильича Ленина: «Во всякой войне победа в конечном счете обусловливается состоянием духа тех масс, которые на поле брани проливают свою кровь». Благодаря высокому моральному духу наших десантников их профессиональное умение превращается в подлинное мастерство, которое возможно лишь при глубоко сознательном, творческом отношении к делу.

Проявляется это на учениях и маневрах и в обычные дни боевой учебы парашютистов.



Воины-десантники, участники учений «Двина», заслужившие благодарность Министра обороны СССР.
Фото Г. Омельчука

Вспомним учения «Двина». В местах, где когда-то кипела битва, где доблестно и стойко воевали десантники, был сброшен многотысячный десант. Действовал он мастерски, самоотверженно и заслужил благодарность Министра Обороны. И вот, что примечательно: каждый участник десанта был спортсменом, большинство прошло хорошую школу в нашем Оборонном обществе.

Газета «Правда» писала: «Быть парашютистом не просто. Нужны мужество и смелость, умение быстро ориентироваться. Еще сложнее быть десантником. Надо уметь прыгать со скоростных самолетов не только на ровное поле, но и на лес, на воду, в горах и пустынях.

Все это требует колоссальной выучки.

Десантник — это отличный знаток военного дела. Уметь стрелять из всех видов оружия, поражать цель с первого выстрела, водить автомашину, смело вступать в единоборство с танком, с вооруженным до зубов противником. Всему этому учатся крылатые гвардейцы. Они всегда готовы к подвигу».

Достижения тысяч десантников складываются из работы с каждым парашютистом в отдельности. Готовя кадры для родной армии, мы обязаны об этом постоянно помнить. Парашютный спорт значительно содействует созданию духа коллективизма, уважению к товарищам, воспитанию качеств патриота. Отношения в этом виде спорта строятся обязательно на доверии друг к другу, на законах нерушимого войскового товарищества. Хочется привести один факт. Несколько лет назад был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении группы парашютистов воздушнодесантных войск.

Это случилось в обычный тренировочный день. Мастер спорта Юрий Беленко совершал свой очередной прыжок. Стропы перехлестнули купол основного парашюта, в них запутался и запасной. Шестьдесят секунд падал Юрий, и каждая из них была заполнена мужественной борьбой, попыткой распутать стропы, дать жизнь куполу. Парашюты не распустились, Беленко мог погибнуть, если бы не товарищи.

Перворазрядник комсомолец Анатолий Чекирда крикнул:

— Стол!

Друзья-спортсмены поняли его, и пятерка парашютистов, подхватив «стол» — полотнище для укладки парашютов, — что есть сил побежала к месту, куда должен был упасть их товарищ. Натянулась парусина, которую держали крепкие руки.

Беленко остался жив. Он награжден вместе со своими спасителями — коммунистом Фасхутдиновым, комсомольцами Чекирдой, Накоренко, Шемякиным, Кунчукиным. В этом эпизоде как бы воедино соединились — мужество, храбрость, находчивость и нерушимое войсковое товарищество. Воины воздушнодесантных войск воспитываются на боевых традициях старших товарищей, обладают закаленной волей, умеют принимать правильное решение и осуществлять его в любой самой сложной обстановке.

Над воспитанием высоких моральных качеств у будущих воинов нам надо по-настоящему работать в каждой организации оборонного Общества, в каждом авиационном клубе.

Прежде всего надо обращаться к самым глубоким чувствам юношей, которым предстоит служить в воздушнодесантных войсках, к чувству любви к Родине, верности идеалам коммунизма. Развивая черты советского патриотизма, следует чаще рассказывать о героической истории советских войск, напоминать о подвигах отцов, о том, как они, жизни своей не жалея, дрались за Родину.

Мощным средством воспитания моральной стойкости является парашютный спорт. Нельзя не считаться с тем, что прыжки, особенно первые, вызывают определенные психологические переживания. Парашютный спорт помогает преодолеть этот барьер, он помогает обрести крепкую волю — качество, абсолютно необходимое для крылатых пехотинцев. Практика показывает, что наши парашютисты, призванные на службу в воздушнодесантные войска, быстро становятся отличниками боевой и политической подготовки, образцово выполняют учебные задачи, уверенно действуют в сложной обстановке.

Комитеты Общества и авиационные клубы должны с честью выполнить задачу всемерного массового развития парашютного спорта, воспитывать молодежь морально стойкой, мужественной, умелой, готовой к подвигу во имя нашей великой Советской Родины.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

СПАСИБО, ИНСТРУКТОР!

Она стояла у раскрытой двери самолета и с двухкилометровой высоты смотрела на землю, покрытую утренней дымкой. Над рекой клубился туман, вставало солнце, начинался новый день. Так хотелось сейчас шагнуть в эту близкую пустоту! Пора... И, включив секундомер, она привычно вышла из самолета.

Я видела лишь точку, падающую с огромной скоростью — незабываемые секунды. Один на один с парашютом, а вокруг такой простор, голубизна...

1900 раз поднимали самолеты Антонину Алимову в высь, и 1900 раз она возвращалась на землю под цветком парашюта. На ее счету шесть мировых рекордов.

Она работает в нашем авиаспортклубе летчиком-инструктором. Обучает спортсменов и каждый раз провожает нас в небо. Мы много прыгаем, а еще больше тренируемся на земле. Она всегда говорит: «Хочешь, чтобы там получилось, сделай это здесь, на земле». Передавая свой опыт, она как бы отдает каждому из нас частицу своей смелости, уверенности в своих силах, хладнокровия.

Антонина Ильинична Алимова — мастер спорта. Хороший инструктор, друг, а это главное, за что ее любят.

Сотни юношей и девушек познали радость спуска под куполом парашюта. Многие из них несут службу в воздушнодесантных войсках, учатся в летных училищах. От них приходят письма. А она уже готовит новых... Спасибо, Антонина Ильинична, что научили нас любить небо.

Е. ЛЕОНЕНКО,
парашютистка Черниговского авиаспортклуба ДОСААФ

Награда за смелость

Это произошло на озере Нарочь в Белоруссии. Минчанин Эрнест Черепко проводил здесь свой отпуск. И в этот день он уехал на лодке далеко от берега, чтобы попытать рыбацкого счастья. Вдруг тишину прервал крик:

— Помогите! Тонем!

Э. Черепко оглянулся и увидел перевернутую легкую металлическую лодку, недалеко от нее барахтались в воде трое человек.

Бывший десантник, парашютист, мастер спорта СССР Эрнест Иванович Черепко сразу бросился на помощь и спас женщину и двух мужчин.

Недавно работнику Министерства коммунального хозяйства Белорусской ССР Э. Черепко за проявленную отвагу, смелость и находчивость от имени Президиума Верховного Совета СССР вручили медаль «За спасение утопающих».

Е. САДОВСКИЙ

Минск.



И зимой, и летом небо нас зовет...

Фото Р. Силина

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила в качестве всесоюзных рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По самолетному спорту

Скорость полета 536,074 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 1000 кг, достигнутую спортсменом 1-го разряда А. Захаровым 21 апреля 1970 г. на самолете М-12 «Чайка» (гидросамолеты с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Скорость полета 526,011 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 1000 кг, достигнутую мастером спорта А. Сушко 21 апреля 1970 г. на самолете амфибия М-12 «Чайка» (самолеты амфибии с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Скорость полета 535,228 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 2000 кг, достигнутую спортсменом 1-го разряда П. Якушиным 8 июля 1970 г. на самолете М-12 «Чайка» (гидросамолеты с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Скорость полета 530,504 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 2000 кг, достигнутую спортсменом 1-го разряда А. Смирновым 8 июля 1970 г. на самолете амфибии М-12 «Чайка» (самолеты амфибии с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Скорость полета 528,998 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 5000 кг, достигнутую мастером спорта Е. Никитиным 9 июля 1970 г. на самолете М-12 «Чайка» (гидросамолеты с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Скорость полета 526,606 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 5000 кг, достигнутую спортсменом 1-го разряда А. Захаровым 9 июля 1970 г. на самолете амфибии М-12 «Чайка» (самолеты амфибии с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

По планерному спорту

Скорость полета 78,3 км/час по замкнутому 300-километровому маршруту, достигнутую мастером спорта Е. Голенко (г. Днепропетровск) 26 июля 1970 года на планере «Бланик» в одноместном варианте. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший И. Гороховой, превышен на 2,937 км/час.

По авиамодельному спорту

Скорость полета по прямой 63,158 км/час модели вертолета с поршневым двигателем, достигнутую И. Ширковским (г. Москва) 17 февраля 1970 года. Всесоюзный рекорд по группе юношей установлен впервые.

Скорость полета по прямой 73,469 км/час модели вертолета с резиновым двигателем, достигнутую спортсменом 1-го разряда В. Марийко (г. Москва) 24 марта 1970 года. Прежний всесоюзный рекорд по группе юношей, принадлежавший Б. Медведеву, превышен на 15,405 км/час.

Скорость полета по прямой 221,96 км/час радиоуправляемой модели гидросамолета с поршневым двигателем, достигнутую кандидатами в мастера спорта В. Гаврютенковым и В. Гукуном (г. Казань) 9 мая 1970 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Л. Алдошину и Ю. Валентинову, превышен на 131,96 км/час.

Скорость полета по прямой 144,23 км/час модели вертолета с резиновым двигателем, достигнутую мастером спорта П. Мотекайтисом (г. Шауляй) 12 июня 1970 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший ему же, превышен на 27,983 км/час.

Скорость полета по прямой 120,132 км/час модели самолета с резиновым двигателем, достигнутую мастером спорта П. Мотекайтисом (г. Шауляй) 12 июня 1970 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший А. Нужному, превышен на 4,004 км/час.

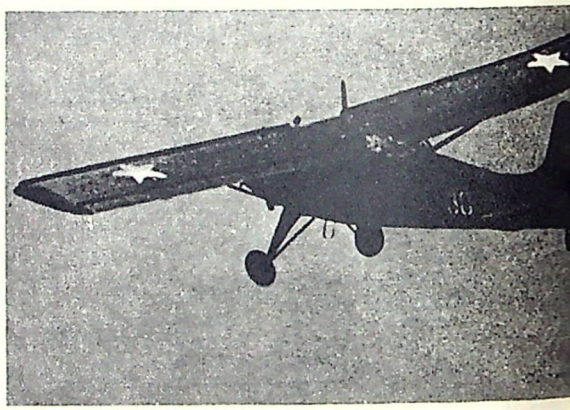
Скорость полета по прямой 81,8 км/час модели вертолета с поршневым двигателем, достигнутую И. Ширковским (г. Москва) 3 июля 1970 г. Всесоюзный рекорд по группе юношей установлен впервые.

Скорость полета по прямой 43,68 км/час радиоуправляемой модели планера, достигнутую спортсменами 1-го разряда И. Труновым и А. Ломакиным (г. Казань) 3 мая 1970 г. Всесоюзный рекорд установлен впервые.

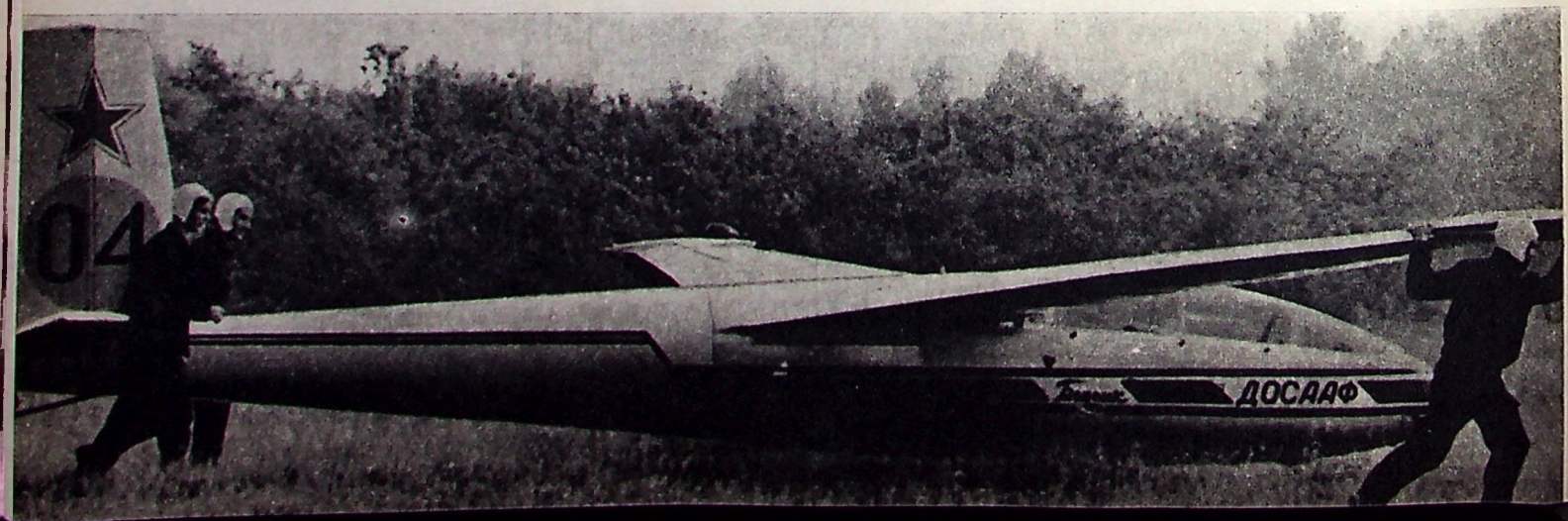
Материалы о достижениях А. Захарова, А. Сушко, А. Смирнова, Е. Никитина, П. Мотекайтиса, В. Гаврютенкова и В. Гукуна направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.





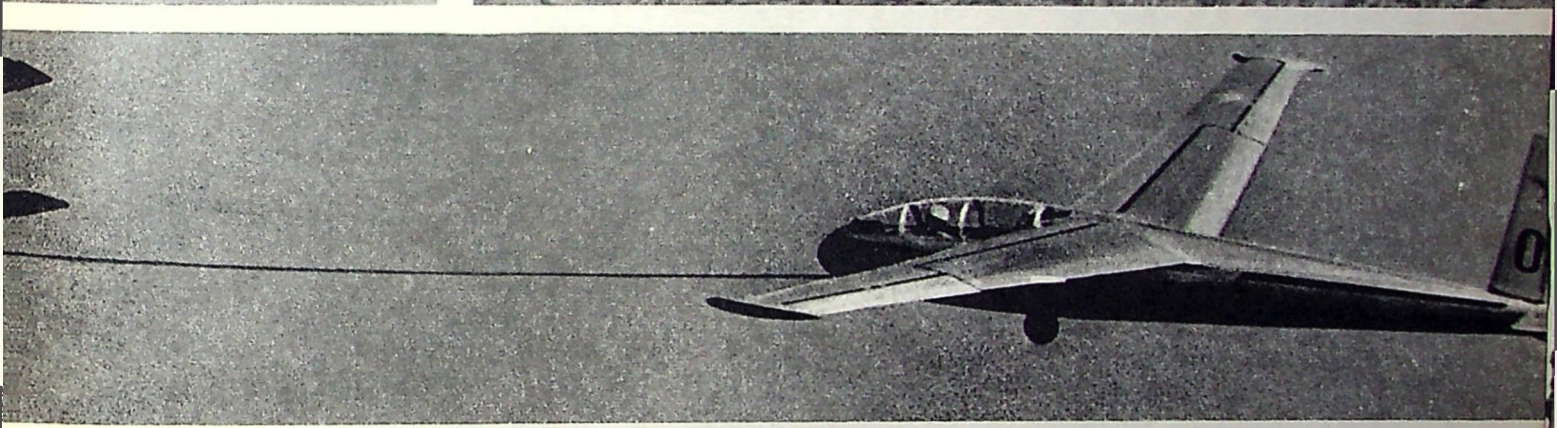


КРЫЛАТАЯ ЮНОСТЬ









При Кузнецком металлургическом комбинате имени В. И. Ленина уже не первый год работает общественный авиаспортклуб. На аэродроме каждое лето развертывается военно-спортивный лагерь, куда выезжает молодежь. Здесь она отдыхает и одновременно учится летать на планере, совершает прыжки с парашютом.

Спортлагерь «Крылатая юность» построен, оборудован и содержится на средства комбината. Одновременно в нем отдыхают и тренируются 150 юношей и девушек.

Большое значение в период лагерных сборов придается военно-патриотическому воспитанию молодежи, подготовке юношей к службе в Советской Армии.

Впоследствии немало воспитанников клуба поступают в военные училища, высшие и средние авиационные учебные заведения.

На левом снимке вверху воспитанники клуба «Крылатая юность» спортсмены-планеристы третьего разряда комсомольцы Аня Годунова и Владимир Етеревский. На снимке в центре — планерист Евгений Огурцов готовится к полету. Его напутствует перед вылетом начальник авиаспортклуба комбината Иван Яковлевич Осадчий, опытный авиатор, имеющий более двух тысяч часов налета. Он часто сам садится в самолет и буксирует планеры. Справа вверху — идет тренировка в умении гасить купол парашюта после приземления. В центре справа — аэропоезд уходит в воздух. Самолет Як-12 буксирует планер «Бланик». Слева внизу — спортсмены выкатывают планер на старт.

Справа внизу — в спортлагерь приехал из Новокузнецка участник боев 1938 года на дальневосточной сопке «Безымянной» Николай Иванович Лазарев. Это одно из мероприятий по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

Фото А. Кузярина (ТАСС)





Команда Москвы, занявшая 1-е место (слева направо), тренер Л. Егоркин, Т. Фролова, Г. Орлов, М. Галкин. Фото М. Проровнера

ФИНАЛЬНАЯ ВСТРЕЧА ВЕРТОЛЕТЧИКОВ

Осень. Небо затянуто сплошной пеленой свинцово-серых облаков. Порой они опускаются так низко, что, кажется, вот-вот коснутся своими космами верхушек еще не обнажившихся берез. Порывы ветра срывают с деревьев желтые листья и разносят их по еще зеленеющему полю аэродрома. Сквозь туман брызжет дождик. Под ногами слякоть.

В таких условиях начались соревнования вертолетчиков, входившие в программу V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта. И если их удалось все же провести, то лишь потому, что высока была воля спортсменов, руководителей этой трудной встречи, судейской коллегии. Все было сделано для того, чтобы несмотря на трудности соревнования прошли на высоком уровне без летных происшествий.

Особенно теплых слов заслуживают спортивные судьи. Это совершенно бескорыстные люди, энтузиасты избранного ими вида спорта. Они не получают ни медалей, ни жетонов, ни памятных подарков. Зато не бывает, как правило, встреч, на которых бы отдельные спортсмены, чтобы оправдать свою неподготовленность к соревнованиям, не кивнули в сторону судей. Так было и на сей раз. Особенно после розыгрыша полета по маршруту.

Стоит ли говорить, что упреки оказались необоснованными. Судейская коллегия, которую возглавил председатель федерации вертолетного спорта А. Заяц, вдумчиво и объективно подходила к оценкам выступающих спортсменов. В состав коллегии входили, в частности, судьи всесоюзной категории П. Казначеев, А. Хуторянин, И. Назаров, судьи республиканской категории Ю. Левченко, А. Лузянин, Т. Лебедев, В. Борисов, у которых стаж судейской работы более десяти лет.

На финальный старт Спартакиады вышли 24 спортсмена, выступавшие за коллективы Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Грузинской, Армянской, Туркменской и Молдавской республик. Восьмую команду составляли москвичи. В этой команде наряду с мужчинами выступала одна женщина. Заметим, что на вертолетных соревнованиях женщины не принимали участия с 1965 года.

Надо отдать должное республиканским комитетам ДОСААФ Грузии, Армении, Туркменистана и Молдавии. Не культивируя в организациях ДОСААФ своих республик вертолетный спорт, они сумели сформировать команды из военных летчиков, причем последние три команды участвовали в соревнованиях впервые.

Разыгрывается первое упражнение: полет на малой высоте с выполнением установленного комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута. Дождь не останавливает вертолетчиков. Спортсмены должны уметь действовать в сложных условиях, вырабатывать в себе выносливость, стойкость, мужество, дисциплинированность, которые так нужны защитнику нашей великой Родины.

Один за другим с небольшими интервалами приземляются вертолеты на линии исполнительного старта. По сигналу судьи спортсмен производит взлет и на высоте 2 м выполняет перемещение, выдерживая заданную высоту и направление. Опытные судьи беспристрастны, справедливы. Они не упускают из поля своего зрения малейшей неточности. Никаких скидок на погоду. Стоило при выполнении спортсменом эволюций выйти контрольному грузу, подвешенному под бортом вертолета, за пределы коридора, как сразу же следовали пять штрафных очков.

Семь спортсменов не выдержали высоту на финише, четыре допустили выходы из коридора на втором этапе полета (полет правым бортом), десять — на третьем этапе (полет на хвост), пять — на четвертом этапе (полет левым бортом) и четырнадцать — на диагонали, шестнадцать спортсменов вышли из квадрата во время левого разворота и девятнадцать — на правом развороте, некоторые спортсмены не выдержали высоту на различных участках полета, три человека допустили грубые посадки. Конечно, спортсмен мог бы, находясь на квадрате, присмотреться, все, как говорят, примерить. Но, время! Оно бежит неумолимо. И если спортсмен не укладывался в 4 минуты, он терял пол-очка за каждую просроченную секунду. Оштрафованных за время было восемь человек.

Характерно, что на этот раз не оказалось ни одного спортсмена, который бы не имел штрафных очков. Меньше остальных поплатились мастера спорта Г. Орлов (Москва) и К. Морозов (РСФСР). Они набрали по 295 очков из 300 возможных. Первое место присуждается тому, у кого лучшее время. У Орлова оно на 15 секунд меньше (2′ 55″). Морозов — на втором. Третье место по упражнению с результатом 290 очков завоевал мастер спорта В. Демидов (РСФСР), четвертое — мастер спорта М. Галкин (Москва) — 285 очков. За качество (чистоту) пилотажа Галкину присужден приз журнала «Крылья Родины». Пятое и шестое призовые места по упражнению у мастера спорта Ю. Каюрова (РСФСР) — 284 очка и спортсмена 1-го разряда А. Попова (Молдавская ССР) — 280 очков.

В общем зачете по первому упражнению лидировала команда РСФСР. Всего на 14 очков отставали от нее спортсмены Москвы. Далее шли команды Грузии, Украины, Туркмении, Молдавии, Белоруссии и Армении. Такова была расстановка команд к началу розыгрыша второго упражнения — поле-

та по маршруту в установленное время с посадкой на поворотных пунктах.

По-прежнему погода не радует. Высота облачности едва соответствует минимуму, при котором разрешается выполнять полеты по маршруту, временами моросит дождь, ограниченная видимость. Принимается решение — держать в воздухе экипаж — разведчик погоды. Это позволяет руководителю в любую минуту знать фактическое состояние погоды на маршруте.

Первым летит Ю. Каюров. Он на 1 минуту 46 секунд не укладывается в расчетное время. 91 штрафное очко и шестнадцатое место по упражнению. Для мастера спорта результат неважный. Еще хуже он у мастера спорта А. Родионова (Молдавская ССР) — 300 штрафных очков за то, что не прошел линию ворот на финише. Баранки получили также спортсмен 1-го разряда А. Михальченко (Армянская ССР) и мастер спорта А. Гаврилов (Туркменская ССР). Оба они не уложились во времени. К тому же, первый оштрафован на 25 очков за «змейку», второй — на 10 очков за боковое отклонение на финише.

Время стало камнем преткновения для большинства спортсменов. Капитан команды УССР мастер спорта В. Таран потерял на маршруте 37 секунд (22 очка), мастер спорта К. Морозов (РСФСР) — 58 секунд (43 очка), спортсмен 1-го разряда З. Баст (Армянская ССР) — полторы минуты (76 очков), перворазрядник В. Бирюков (БССР) — около двух минут (101 очко).

Наконец, метеорологические условия стали такие, что дальнейший выпуск спортсменов становился небезопасным. Руководитель полетов Ю. Шатский принял единственно правильное решение — прервать соревнование. М. Галкину, оказавшемуся в особо трудных условиях, была дана команда снизиться до 150 м и выходить на приводную радиостанцию.

Прошел день в томительном ожидании, и лишь на следующий синоптики сообщили: высота облачности 300—400 м, видимость до шести километров.

Борьбу за первенство продолжил спортсмен Галкин, которому судейская коллегия разрешила новый вылет. Но и на этот раз ему не сопутствовала удача. Более полутора минут потерянного времени. 77 штрафных очков. Пятнадцатое место в турнирной таблице.

Непростительную ошибку допустил в полете по маршруту один из ведущих спортсменов команды РСФСР мастер спорта В. Демидов. На третьем этапе он превысил скорость, за что был оштрафован на 50 очков. К ним приплюсованы 7 штрафных очков за опоздание — четырнадцатое место.

Призерами этого трудного упражнения стали С. Зайцев, В. Кочетков, Т. Фролова, С. Сирийчук, Д. Рыбалко и Ю. Логинов.

В итоге спортивной борьбы первое место в личном многоборье (580 очков) занял мастер спорта Г. Орлов (Москва). Ему и присужден титул абсолютного чемпиона спартакиады. На втором месте его одноклубница спортсменка 1-го разряда Т. Фролова (572,5). На третьем — мастер спорта С. Сирийчук (Украина) — 572. Следующие три призовых места у мастера спорта Ю. Логинова (Грузия) — 565,5, спортсмена 1-го разряда Д. Рыбалко (Туркмения) — 561, мастера спорта К. Морозова (РСФСР) — 552. Итоги остальных спортсменов таковы: В. Мартынов (Армянская ССР — 546,5 очка; В. Кочетков (Молдавская ССР) — 538,5; Г. Покровский (Грузинская ССР) — 537; Л. Молев (УССР) — 536; В. Демидов (РСФСР) — 533; С. Зайцев (БССР) — 533; В. Таран (УССР) — 528; Е. Родионов (Молдавская ССР) — 518; М. Галкин (Москва) — 508; Ю. Каюров (РСФСР) — 493; З. Баст (Армянская ССР) — 464; В. Бирюков (БССР) — 444; А. Плугатарев (БССР) — 408; А. Попов (Молдавская ССР) — 400; М. Игошин (Грузинская ССР) — 306,5; А. Родионов (Туркменская ССР) — 257; А. Гаврилов (Туркменская ССР) — 246; и А. Михальченко (Армянская ССР) — 182 очка.

В командном зачете впереди спортсмены Москвы (мастера спорта М. Галкин, Г. Орлов, спортсменка 1-го разряда Т. Фролова) — 1660,5 очка. За нею идут команды: УССР—1636; РСФСР—1578; Молдавской ССР — 1456,5; Грузинской ССР — 1409; БССР — 1385; Армянской ССР — 1192,5; Туркменской ССР — 1064.

Погода не могла не повлиять на результаты финальной встречи. Но было бы неправильным неудачи спортсменов объяснять только сложными метеорологическими условиями. Ведь смогли же спортсмены Е. Родионов из Молдавии и москвичка Т. Фролова, летая в тех же условиях, набрать соответственно 293 и 297,5 очка.

Случайность? Нет, скорее более вдумчивый полет, основанный на строгом выдерживании высоты, курса и скорости. Чтобы убедиться в этом, достаточно сказать, что, например, Фролова опоздала к финишу всего на пять секунд, не потеряв ни одного очка за остальные элементы полета.

Финальные соревнования выявили лучших спортсменов, определили места команд. Каждый увидел свои плюсы и минусы. И, будем надеяться, извлечет для себя необходимые выводы.

Теперь о программе. Вносились предложения разыгрывать не два упражнения, а три, как это было раньше, причем, предлагается включить и полет в закрытой кабине. Думается, бюро федерации вертолетного спорта соберет все предложения и на их основе подготовит программу, отвечающую уровню спортсменов-вертолетчиков.

Н. БАЛАКИН



Вертолеты на малой высоте.
Фото В. Будана и А. Яковлева (ТАСС)

ВСЕ КУБКИ — У МОСКВИЧЕЙ

Утром 11 октября перед зданием Киевского аэроклуба ДОСААФ на аэродроме «Чайка» выстроились участники финальных соревнований V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта и XVI первенства СССР, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

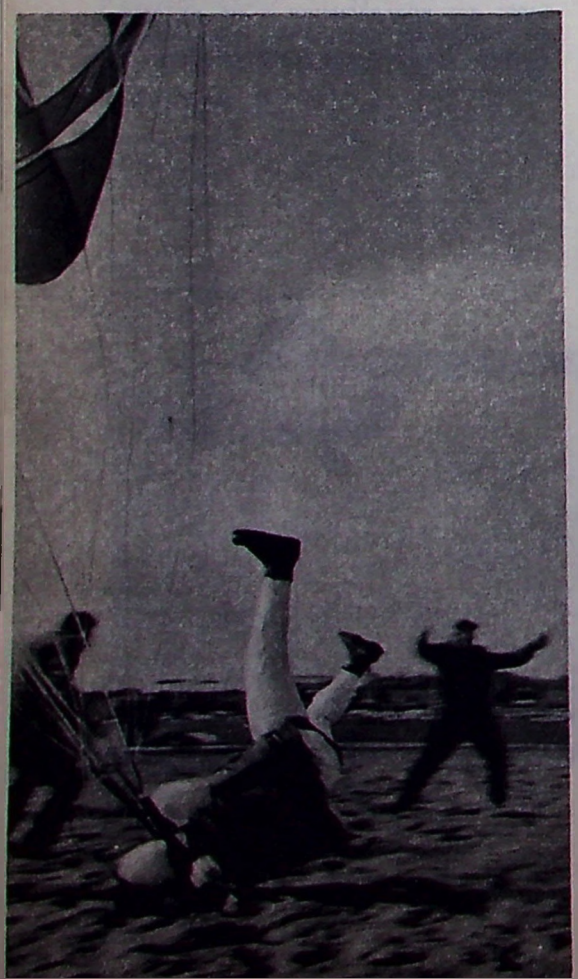
12.00. Фанфаристы играют «Слушайте все». Участников соревнований приветствуют киевские пионеры, а на смену им выходят для приветствия комсомольцы. В ярких национальных костюмах, в руках подносы, накрытые пестрыми рушниками, на них — огромные каравай, которые вручаются каждой команде.

После парада парашютистов представители команд возложили венок к памятнику В. И. Ленину.

В соревнованиях приняли участие 17 мужских и 16 женских команд — всего 148 парашютистов (85 мужчин и 63 женщины).

Розыгрыш первенства начался с акробатики. В воздух поднимается команда Киргизии. Судьи на оптических приборах зорко следят за каждым движением парашютиста, точно фиксируя время и качество выполнения комплекса фигур. Вот и первый результат! С. Решетилов — 8,6 сек. Время подстать парашютистам международной арены. Но судьи оштрафовали качество фигур двумя секундами. И все же результат в пределах нормы мастера спорта СССР.

Точно в цель! Судьи поднимают руки. Этот прыжок принес В. Шарабанову золотую медаль.



Лучшего времени в первом прыжке добился чемпион мира по этому упражнению, абсолютный чемпион мира ленинградец Леонид Ячменев. Он выполнил комплекс фигур за 6,9 сек., но его также оштрафовали за качество выполнения на 1 сек. В итоге он по первому прыжку — лишь четвертый. Лидирует представитель Белоруссии бронзовый призер чемпионата мира по акробатике Владимир Гурный. Его время 7,0 сек. Второй — Анатолий Осипов (РСФСР-1) — 7,2 сек., третий — А. Парфенов (Москва) — 7,4 сек.

После выполнения второго прыжка Л. Ячменев восстановил утраченное положение — 6,6 сек. Это лучшее время, показанное когда-либо на соревнованиях. Завоевана золотая медаль.

У женщин борьба развернулась между чемпионкой мира по этому упражнению В. Закорецкой (УССР-1), М. Костиной (РСФСР-1) и представительницей Белорусской ССР—О. Церлюкевич. Показав время — 8,3 сек., О. Церлюкевич была оштрафована за качество выполнения комплекса на 1 сек. Результат Закорецкой — 8,5 сек., М. Костиной — 8,7 сек.

Второй прыжок участницы выполняли в более сложной обстановке. Кучевая облачность закрывала сигнальное полотнище, заставляя делать повторные заходы на точку выброски. М. Костина улучшила свой результат — 8,5 сек. Набрав в сумме двух прыжков 548 очков, она стала чемпионкой страны по акробатике.

Из-за плохих метеорологических условий выполнить по третьему прыжку не удалось.

Вот как выглядит десятка сильнейших акробатов страны:

Мужчины — 1. Л. Ячменев (Ленинград) — 7,9; 6,6; 2. А. Осипов (РСФСР-1) — 7,2; 7,6; 3—4. В. Гурный (БССР) — 7,0; 8,1 и А. Парфенов (Москва) — 7,4; 7,7; 5. В. Мащенко (УССР-1) — 7,9; 7,8; 6. Э. Эскандеров (Узбекская ССР) — 7,9; 8,1; 7. Д. Ушмаев (Грузинская ССР) — 8,2; 8,0; 8—9. Г. Хапкин (РСФСР-1) — 8,3; 8,1 и О. Казаков (РСФСР-1) — 8,3; 8,1; 10. Б. Леонов (РСФСР-1) — 8,3; 8,6.

Женщины — 1. М. Костина (РСФСР-1) — 8,7; 8,5; 2. В. Закорецкая (УССР-1) — 8,5; 9,1; 3. А. Хмельницкая (УССР-1) — 9,0; 8,7; 4. О. Церлюкевич (БССР) — 9,3; 8,9; 5. С. Родионова (РСФСР-2) — 9,3; 9,1; 6. Т. Морозычева (РСФСР-1) — 8,7; 9,8; 7. С. Старикова (РСФСР-1) — 9,8; 8,7; 8. И. Ткаченко (Москва) — 9,5; 9,2; 9. Л. Скворцова (Узбекская ССР) — 9,1; 9,8; 10. Л. Свиридова (Москва) — 9,8; 9,7 сек.

12 октября густой туман не позволил приступить к розыгрышу очередного упражнения. Зато на следующий день погода выдалась что ни на есть парашютная — безоблачно, тихо.

Штурм десятисантиметрового оранжевого диска в центре круга начали парашютисты Армении. Но первые претенденты на звание чемпионов по точности приземления появились позже. Лучшего показателя добилась И. Ткаченко, приземлившись точно в цель. Ее результат в этом прыжке не удалось повторить ни одной спортсменке. 0,04 м у представительницы Ленинграда Л. Трамбовки, у Л. Ереминой (РСФСР-1) — 0,21 м, А. Горшковой (Литовская ССР) — 0,41 м.

Во втором прыжке количество нолевых результатов возросло. И. Ткаченко снова бьет по оранжевому «пятачку». Л. Еремина тоже получает наивысшую оценку — 250 очков. Таких же результатов добиваются В. Слободенюк (БССР) и Л. Черная (Казахская ССР), А. Горшкова (Литовская ССР) — 0,29 м.

После двух прыжков было принято решение приостановить розыгрыш этого упражнения и провести по два групповых прыжка, так как предполагалось ухудшение погоды.

Только через день, после розыгрыша групповых прыжков продолжалась борьба за титул чемпиона по точности.

Первой из претенденток на золотую медаль прыгает И. Ткаченко. Ветер 3—6 м/сек., переменный по направлению. Хотя сила ветра и в пределах нормы, но его колебания создают спортсменкам тяжелые условия. Очень трудно подобрать необходимый режим парашютирования, найти точный створ. И вот результат И. Ткаченко — 2,04 м. Это сразу отбросило ее на пятое место. Вслед за ней прыгает Л. Трамбовка — 0,18. Предыдущий прыжок — 1,35 м. Он и не дал возможности стать ей чемпионкой. Она лишь третья. К кругу на черно-желтом куполе приближается Л. Еремина — 0,78 м — второе место. Вслед за ней приземляется представительница Литвы А. Горшкова. Учтены все предыдущие ошибки, точно подобран режим парашютирования, и результат 0,00 — единственный в третьем прыжке у женщин. Молодец Алевтина!

У мужчин борьба за звание чемпиона по точности приземления проходила еще более остро. После двух прыжков — трое показали одинаковые результаты — 0,00 м. Это представители РСФСР В. Шарабанов, А. Осипов и москвич В. Карпезо. Их спор решил лишь третий прыжок.

Первым из претендентов прыгает В. Карпезо — 0,16 м. Что покажут его соперники? Через 15 минут стартуют сразу А. Осипов и В. Шарабанов. На кругу все внимание на Анатолия. Заход построен блестяще, но заветный «пятачок» остался чуть в стороне — 0,17 м. Ясно, что первым ему не быть — впереди В. Карпезо, набравший в сумме трех прыжков 0,16 м. Не успели судьи оформить записку, а в воздухе уже третий претендент на золотую медаль.

Желто-голубой купол новой конструкции приближается к кругу со свое-

образным шуршанием, реагируя на малейшее натяжение строп управления. Шарабанов приземляется в центр круга. Судьи поднимают руки, показывая этим, что результат абсолютный и замеру не подлежит.

Эта победа не только Вячеслава Шарабанова. Ею по праву могут гордиться и наши парашютостроители, сконструировавшие парашют, который на прошедшем в Югославии X чемпионате мира привлек внимание спортсменов всех стран.

В десятку сильнейших парашютных снайперов страны вошли:

Женщины: 1. А. Горшкова (Литовская ССР) — 0,41; 0,29; 0,00; 2. Л. Еремина (РСФСР-1) — 0,21; 0,00; 0,78; 3. Л. Трамбовка (Ленинград) — 0,04; 1,35; 0,18; 4. Н. Сергеева (Москва) — 0,56; 0,22; 0,93; 5. И. Ткаченко (Москва) — 0,00; 0,00;



Абсолютная чемпионка Спартакиады И. Ткаченко.

2,04; 6. Л. Коваленко (Грузинская ССР) — 0,47; 0,32; 1,42; 7. В. Слободенюк (БССР) — 1,09; 0,00; 1,67; 8. Л. Михайлова (РСФСР-2) — 0,90; 0,80; 1,14; 9. Э. Миллер (Узбекская ССР) — 2,05; 0,17; 0,67; 10. С. Родионова (РСФСР-2) — 1,38; 0,39; 1,31.

Мужчины: 1. В. Шарабанов (РСФСР-1) — 0,00; 0,00; 0,00; 2. В. Карпезо (Москва) — 0,00; 0,00; 0,16; 3. А. Осипов (РСФСР-1) — 0,00; 0,00; 0,17; 4. В. Кондрашов (РСФСР-2) — 0,21; 0,33; 0,00; 5. В. Тарасов (РСФСР-2) — 0,83; 0,00; 0,33; 6. В. Чередниченко (Литовская ССР) — 1,19; 0,08; 0,00; 7. О. Казаков (РСФСР-1) — 0,89; 0,66; 0,00; 8. В. Озолин (Казахская ССР) — 1,13; 0,52; 0,00; 9. В. Жариков (Москва) — 0,50; 1,08; 0,30; 10. Е. Усов (Литовская ССР) — 0,37; 1,62; 0,00.

Лучшую точность показали в командном зачете женская и мужская команды Москвы. В сумме двоеборья абсолютными чемпионами V Спартакиады и первенства СССР по парашютному спорту стали Ирина Ткаченко (Москва) и Анатолий Осипов (РСФСР-1).

В десятку сильнейших парашютистов страны вошли:

Женщины: 1. И. Ткаченко (Москва) — 1262,6; 2. Л. Еремина (РСФСР-1) — 1260,1; 3. С. Родионова (РСФСР-2) — 1255,2; 4. Н. Сергеева (Москва) — 1250,9; 5. О. Церлюкевич (БССР) — 1249,9; 6. М. Костина (РСФСР-1) — 1248,2; Л. Трамбовка (Ленинград) — 1247,3; 8. А. Горшкова (Литовская ССР) — 1245,0; 9. В. Слободенюк (БССР) — 1227,4; 10. Л. Скворцова (Узбекская ССР) — 1225,1.

Мужчины: 1. А. Осипов (РСФСР-1) — 1320,3; 2. В. Шарабанов (РСФСР-1) — 1299,0; 3. В. Мащенко (УССР-1) — 1291,1; 4. О. Казаков (РСФСР-1) — 1290,5; 5. Л. Ячменев (Ленинград) — 1288,0; 6. В. Карпезо (Москва) — 1281,4; 7. Г. Хапкин (РСФСР-1) — 1280,7; 8. Д. Ушмаев (Грузинская ССР) — 1279,7; 9. А. Парфенов (Москва) — 1273,4; 10. В. Жариков (Москва) — 1272,2.

В трудных метеоусловиях разыгрывались групповые комбинированные прыжки на точность приземления. Порывистый ветер ставил подчас команды в тяжелое положение.

Стать победителями в таких условиях могли лишь умудренные опытом спортсмены, но не всегда проверку выдерживали даже мастера. В одном из групповых прыжков заслуженный мастер спорта Лидия Еремина, мастер спорта международного класса Мая Костина приземлились вне зачетного круга, а мастер спорта международного класса Татьяна Морозычева показала результат более 7 м. Такой финиш спортсменок дорого стоил команде Российской Федерации. В общем зачете она заняла лишь шестое место. Это, несомненно, шаг назад. Парашютисты этой команды подготовлены хорошо, но видимо, им не хватило энергии и воли в борьбе за победу.

Наибольших успехов в групповых прыжках добились спортсмены Москвы, завоевав золотые медали. Их результат: женщины — 1473,2 , а мужчины — 3967,4. Вторые места заняли женская команда Украины-1 — 1466,2 и мужская Латвии — 3916,3, на третьем — женская команда БССР — 1302,1 и мужская РСФСР-2 — 3883,5.

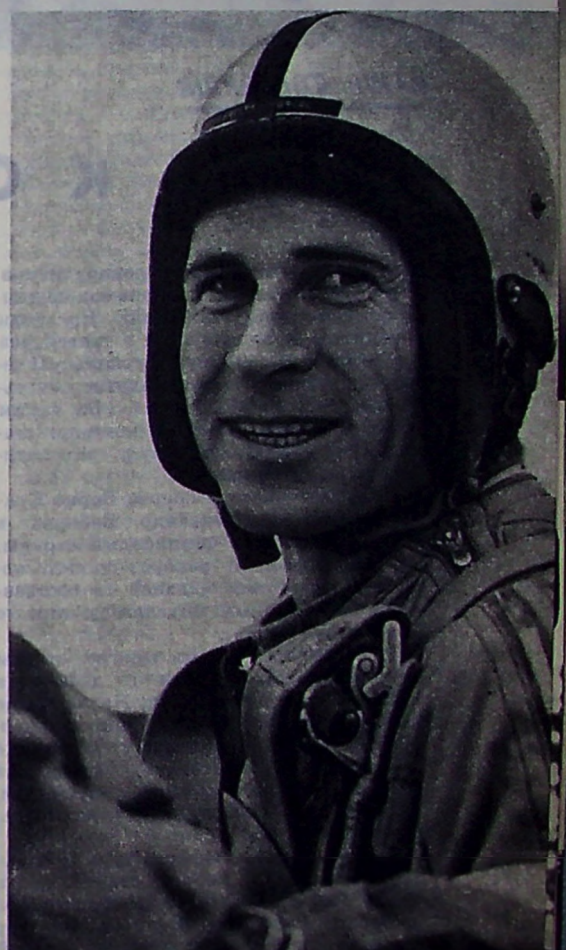
В общекомандном зачете места среди союзных республик в финале V Спартакиады по парашютному спорту распределились:

1. Москва — 15637,7; 2. Украинская ССР — 15274,6; 3. Белорусская ССР — 14957,6; 4. Узбекская ССР — 14897,3; 5. Литовская ССР — 14748,7; 6. Российская Федерация — 14739,7; 7. Грузинская ССР — 14356,6; 8. Казахская ССР — 14308,9; 9. Ленинград — 14066,0; 10. Киргизская ССР — 13772,9; 11. Эстонская ССР — 13059,0; 12. Армянская ССР — 12478,2; 13. Таджикская ССР — 10943,5; 14. Туркменская ССР — 10775,5; 15. Латвийская ССР — 8596,1.

Памятным призом ЦК ВЛКСМ награждается самая молодая чемпионка соревнований — представительница Москвы мастер спорта Н. Сергеева, показавшая по семи прыжкам среднее отклонение от центра круга 0,54 м. Призами журнала «Крылья Родины» награждаются москвичи мастер спорта Ирина Ткаченко и Валерий Карпезо, показавшие лучшие результаты по всем зачетным прыжкам на точность приземления. Переходящие кубки ЦК ДОСААФ СССР по первенству СССР и V Спартакиады и памятный кубок ЦК ВЛКСМ за командное первенство вручены мужской и женской командам Москвы.

К сожалению, на этом большом празднике парашютистов из-за слабой подготовки не участвовали спортсмены Молдавии. А ведь у них есть все условия для нормальной работы: и хорошая погода, и самолеты. Также из года в год не бывает на соревнованиях женская команда Латвии. В этом прямая вина работников комитетов ДОСААФ и авиаспортклубов этих республик.

В целом же соревнования прошли на высоком организационном и спортив-



Абсолютный чемпион Спартакиады А. Осипов.
Фото Э. Гладкова

ном уровне. Мастерство парашютистов заметно возросло. В прыжках на точность приземления 106 раз судьи зафиксировали попадание точно в цель. По акробатике больше половины участников вложились в норматив мастера спорта.

А. ГУСЬКОВ,
главный судья соревнований,
судья международной категории

Киев



Чемпионы мира по гоночным моделям самолетов Б. Краснорутский (слева) и А. Бабичев.
Фото Б. Вдовенко

НАШИ ТОВАРИЩИ

Путь к спортивным лаврам

Сколько чемпионов и рекордсменов промелькнуло на авиамодельном небосклоне яркой звездой! Но если победитель и во второй, и в третий раз подымается на высшую ступеньку пьедестала почета, то спортивным счастьем это уже не объяснишь. За таким успехом обычно стоит и немалое мастерство, и огромный труд, затраченный на его достижение.

Киевские мастера спорта Борис Краснорутский и Александр Бабичев в шестой раз стали чемпионами страны. Это своеобразный рекорд: такого количества золотых медалей в состязаниях по гоночным моделям до них не завоевывал никто.

Мне довелось видеть многие старты этого экипажа, начиная с дебюта в Минске десять лет назад. Но наиболее запомнилось его выступление на первенстве мира, проходившем в столице Украины. Те состязания стали для спортсменов необычным экзаменом, пройдя через который, они закалились, приобрели опыт.

Помню, начало первого тура складывалось неплохо: хорошо стартовали, и сразу же модель набрала приличную скорость. Наверное, Борис до сих пор слышит тот звуковой прибой, который перекатывался вместе с кругами летевшей модели.

— Двадцать девять. Тридцать. Тридцать один. — Заглох двигатель. — Тридцать два. — Посадка. За ограждением кордодрома стало тихо. Борис поймал модель за крыло, заправил бачок и ударил по винту. Звук двигателя потонул в ликующем гуле зрителей. А в ушах звенел призыв сотен голосов: «Бо-ря! Да-вай! Бо-ря!». И вдруг на его модели отваливается шасси. Случилось то, чего не было раньше: отказала, выражаясь языком авиаторов, материальная часть. Полет не засчитан, и в таблице против их фамилий появился ноль.

Обидно? Конечно. Начало соревнований — и сразу неудача. По реакции трибун Борис понял, что и зрителям обидно за своего земляка. Они, конечно, не знали, сколько труда пришлось вложить ребятам, чтобы построить модель, изготовить двигатель, наконец, попасть на чемпионат. А дорога на соревнования сильнейших началась давно...

Краснорутский, как, пожалуй, и все авиамоделисты, увлекся этим спортом в школе. Первые модели он строил в кружке Ивано-Франковской станции юных техников. В Харьковский авиационный институт пришел уже с солидным «багажом» авиамоделиста. Когда сдружился в Харьковском авиационном институте с Бабичевым, тот тоже не был новичком в спорте: ему принадлежал всесоюзный юношеский рекорд.

Были и победы, и поражения. Последних, наверное, больше. Результаты еще не отличались стабильностью. Причин тому немало, но главная — отсутствие хорошего двигателя. Краснорутский стал конструировать двигатели для своих моделей, познавая секреты их работы. Для первой пробы сил избрал обычный в таких случаях путь копирования. Безусловно, скопировать готовое — невелико творчество. Но и сделать это не просто. И в процессе работы Борис постигал премудрости технологии точного литья, притирки пары, правильного расположения окон — всего того, что с чужих слов не поймешь, а нужно испробовать своими руками. Разве можно, например, научить «ловить» микроны, притирая поршень? Такое узнаешь только «наощупь».

Тренировочные запуски, выступления на соревнованиях еще и еще раз убеждали: малейшая недоделка в модели, моторе, оплошность при запуске может свести на нет усилия целого года. Именно так случилось на чемпионате мира в Венгрии. За нарушение стартовых правил киевский экипаж получил ноль. Спортивные законы неумолимы, и возвращались Краснорутский и Бабичев домой с «баранкой» вместо медали. Спортивная фортуна преподнесла им серьезный урок.

Недавно мы с Краснорутским разбирали причины его удач и поражений, и Борис набросал на бумаге график, составленный из двух координат: времени и работы. Так вот на этом графике после резкого подъема «кривой успеха» образовалась небольшая площадка (второе место), а затем наступил спад. Точки же на координате работы подымались все выше и выше, но вопреки законам математики «кривая успеха» не «вписывалась» в эти точки. Создавалась необъяснимая, на первый взгляд, ситуация: огромная работа не приносила успеха. Почему? Видимо, надо изменять характер этой работы.

Давно еще Борис понял, что одно из слагаемых успеха — это наличие хорошего двигателя. Из серийного мотора «Ритм» конструкции Краснорутского киевляне «выжали» почти все. В нем не оставалось уголка, который бы не подвергся доработке. И добиться сколько-нибудь заметного улучшения результатов можно было, лишь кардинально изменив его. Но как это сделать?

Были испробованы и калильные свечи, и искровое зажигание. К сожалению, эти моторы не оправдали надежд.

Каждый такой эксперимент стоил немалых сил. А сколько времени ушло на отработку системы охлаждения! Воздушное или жидкостное? И снова поиск, новые детали, бесконечные замеры на стенде. От жидкостного охлаждения Краснорутский и Бабичев отказались. На старте двигатель очень долго прогревался. Многочисленные опыты дали им те знания, с которыми уже не приходилось идти наощупь. Вот пример. На одном из первенств Украины Краснорутский и Бабичев проиграли: они не смогли на старте запустить перезалитый мотор. Устранили дефект быстро, снабдив карбюратор для охлаждения ребрами и произведя еще кое-какие усовершенствования. Оказались они, что называется, в тупике и с продувкой: улучшать дальше нечего. Плохо? Нет, спортсмены постигли секреты и этого сложнейшего элемента мотора.

Разные толки вызывала слишком ломаная «кривая успеха» Краснорутского и Бабичева. По-всякому объясняли ее, но многие сходились на том, что

киевляне исчерпали свои возможности, а потому, мол, пора оставлять большой спорт. Что же, и такой поворот возможен. Далеко не каждому спортсмену удается «сойти с арены» с таким послужным списком. Но Краснорутский и Бабичев на сей счет имели иное мнение и продолжали экспериментировать.

Диапазон их поисков был обширен и поставлен на солидную основу. Как в большинстве случаев спортсмены доводят двигатели? По мелочам: там подшлифуют, тут подтянут, в другом месте притрут... Киевляне же решили «докопаться» до основы и повели исследования сразу в нескольких направлениях. Они начали анализировать лучшие моторы. Одна за другой появлялись характеристики, и возникла проблема материалов. Но какие нужны металлы? Обычно берется определенный чугун на поршень и такая-то сталь на гильзу — и все.

Лучший ли это вариант? Пришлось обратиться к специальной литературе и благодаря ей удалось встретиться с крупным специалистом по трущимся парам профессором Гвидоном Ивановичем Каськуном.

Выслушав смущенных авиамоделистов, ученый уселся за микроскоп. Рассматривая принесенные ему образцы, он буквально читал структуру металла. Многое забраковал ученый, а об одном поршне сказал: «Вот это да!».

Повезло! Да, им действительно повезло, но к профессору их привели долгие поиски. «Везение надо делать» — эти слова здесь как нельзя более уместны.

— Теперь, — говорит Краснорутский, — проблемы пары для нас нет. Мы берем чугун, определяем под микроскопом его структуру и на девяносто процентов уверены в успехе. Кстати, тот материал, что стоит на моих «Ритмах», мы скоро заменим. Нашли специалистов и по топливу. Нам помогал даже академик В. И. Исагулянц. Причем, наши эксперименты помогли и его работе. Теперь у нас постоянный контакт с химиками.

Можно добавить к словам Бориса, что так же целеустремленно они подбирают лучшие масла, и опять им сопутствует удача. Любопытно, что киевляне получили авторское свидетельство на изобретение топлива для двигателей гоночных моделей самолетов.

Так работают Краснорутский и Бабичев.

А потом пришел настоящий успех. Первый, второй, третий... Это прежде всего результат высокой моральной подготовки. Победы не успокаивают, а вызывают новые поиски и эксперименты.

Чтобы рассказать историю создания ими нового двигателя, мне бы пришлось описывать бесконечную цепь прикидок и раздумий над сложными техническими задачами. И когда на всесоюзных соревнованиях Борис показывал соперникам свой мотор, то обращал внимание, что на поршне совсем нет нагара, а двигатель проработал много времени. Этому способствовала и трехканальная продувка. И я подумал, что урок киевского чемпионата пошел Краснорутскому впрок.

Чемпионам есть о чем рассказать. Краснорутский и Бабичев это охотно делают, делясь своим опытом с товарищами по команде, соперниками. Но главный «секрет» очень прост: надо тренироваться, искать. Только за год они произвели на стенде свыше 500 замеров, причем каждый запуск двигателя отличался от предыдущего. Это более пятисот экспериментов, ведь во всех случаях что-нибудь на моторе заменялось. Нетрудно догадаться, какой то был напряженный труд!

Поэтому, когда в прошлом году Краснорутский вышел на старт первенства Европы, его мотор, пожалуй, превосходил лучшие зарубежные двигатели. И лишь отсутствие его постоянного напарника — Бабичева помешало Борису стать чемпионом континента. Он был вторым. И вот теперь выдающаяся победа в Бельгии: завоеваны звания чемпионов мира.

Модели киевлян всегда выполнены с учетом самых новейших достижений. А как четко работают они на старте! Возможность в любой момент остановить двигатель позволяет экономить драгоценное время. Скажем, в воздухе все три модели соперников, в запасе у Бабичева остается один-два круга, и он резким движением рулей перекрывает доступ топлива в мотор. Модель садится, когда соперники «летают». Но если соперники на земле запускают моторы, модель киевлян без помех набирает скорость. Очень быстро Краснорутский заправляет топливом и запускает двигатель. В этом ему помогает специальное заправочное устройство, которое укреплено у него на левом предплечье. Достаточно лишь коснуться рукой модели, как заправка окончена.

Да, нелегко стать чемпионом страны, а завоевать это звание шесть раз — неизмеримо сложней. Еще труднее стать чемпионом мира. По-разному ведут себя спортсмены, достигшие таких вершин. Одни успокаиваются, считая, что теперь они непобедимы, и часто после даже столь долгого пребывания на спортивном Олимпе сходят с него. Другие, напротив, покорив одну высоту, стремятся к следующей. О таких говорят: настоящие спортивные бойцы.

Именно к ним принадлежат инженеры Борис Краснорутский и Александр Бабичев. Они из тех, кого называют искателями, кто сегодня хочет сделать больше и лучше, чем вчера. Борис рассказывал мне о новых замыслах. Сейчас они готовят «всепогодную» модель. На ней должно стоять большое колесо, чтобы не страшны были любые изъяны кордодрома. Стеклопластиковый винт застрахует от поломки. Однажды на соревнованиях слякотная во время дождя корды заставили Бориса задуматься над тем, как предотвратить это впредь. Окончательного ответа пока еще нет, но поиск ведется.

Коротко идея «всепогодной» модели сформулирована так: в хорошую аэродинамику вписать надежную конструкцию, чтобы никакие случайности не повлияли на стабильный высокий результат.

Особое внимание — разработке тактики гонки. Собираясь на старт, они до мельчайших деталей проверяют не только содержимое своего рабочего чемодана, в котором, кстати, есть все необходимое, но и свой психологический настрой.

Подготовке к соревнованиям чемпионам приходится посвящать все свободное время, которое остается у них после большой авиации — оба работают инженерами в конструкторском бюро Героя Социалистического Труда О. К. Антонова.

Чемпионы на лаврах не намерены почивать. Впереди еще много стартов.

В. МОИСЕЕВ,
судья республиканской категории
Киев.

РЕКОРДНЫЕ ПОЛЕТЫ

Осенние старты советских конструкторов малой авиации на редкость оказались успешными. В разных концах страны было установлено несколько достижений, превышающих всесоюзные и мировые рекорды полета моделей различных классов.

1 километр 21 метр — мировой рекорд по дальности полета показала модель вертолета, управляемая по радио. Ее сконструировали инженеры Казанского авиационного института мастер спорта Л. Алдошин и кандидат в мастера И. Трунов.

Радиоуправляемая модель самолета, построенная харьковскими инженерами В. Соколянским и Б. Пащенкером (объем цилиндра двигателя 10 см^3), развила скорость 225 км/час, что почти на 11 километров в час превышает всесоюзный рекорд, установленный 15 ноября 1969 года спортсменом из Казани В. Гаврютенковым.

Новым мировым достижением ознаменовался полет модели вертолета конструкции инженера мастера спорта Анатолия Павлова (Москва). Она развила среднюю скорость по прямой 116 км/час. Этот результат на 20,003 км/час лучше мирового рекорда, установленного 16 июня 1968 года спортсменом Военно-Воздушных Сил А. Волчановским для вертолетов с двигателем в 2,5 см^3.

На 17,09 км/час улучшил свой же всесоюзный рекорд скорости полета по юношеской группе Андрей Капустин (Московский Дворец пионеров). Его модель самолета с резиномотором прошла 50-метровую базу в двух направлениях (по ветру и против ветра) со средней скоростью, равной 102,8 км/час.

Со скоростью 259 км/час летала по кругу кордовая модель самолета (объем цилиндра 2,5 см^3) конструкции мастера спорта Станислава Жидкова (Москва). Ему удалось на 9 км/час превысить всесоюзный рекорд.

ЗИМА И НЕБО

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ НА РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТАХ

Наступила зима. Крепчают морозы. Но на спортивных аэродромах жизнь не затихает. Позади осталась напряженная летняя учеба. Сотни юношей получили в истекшем году путевки в небо. Многие из них поступили в военные авиационные училища. Другие продолжают заниматься в авиационных клубах. Совершенствует свое летное мастерство инструкторский состав, готовясь принять новый отряд спортсменов, летное обучение которых начинается в зимний период.

Зима налагает свои особенности на всю организацию и производство полетов, особенно на реактивных самолетах. Полностью учесть эти особенности — значит выполнить намеченную программу подготовки инструкторов и спортсменов, предотвратить летные происшествия и предпосылки к ним.

В небольшой статье невозможно дать исчерпывающие советы по всем вопросам организации полетов в зимний период и профилактическим мерам обеспечения их безопасности. Это обязаны сделать методические советы с учетом местных условий. Имеются однако, общие вопросы, от правильного решения которых зависит успех дела.

Как показывает многолетний опыт организации полетов зимой, количество летных происшествий и предпосылок к ним возрастает в это время по следующим причинам: неудовлетворительное состояние аэродромов, недооценка метеорологических условий, неграмотная эксплуатация авиационной техники, недостаточный учет особенностей подготовки летного состава к полетам.

В тех учебных авиационных организациях, где руководители проявляют постоянную заботу о поддержании аэродромов в хорошем состоянии, намечают и претворяют в жизнь меры по обеспечению безопасности полетов, летных происшествий и предпосылок к ним не бывает.

Примером может служить Ставропольский аэроклуб. Много лет здесь успешно выполняются полеты на крайне ограниченном аэродроме. Однако не было случаев срывов, задержек. И наоборот, там, где не создаются условия для полетов, всегда возможны летные происшествия.

В прошлом году заместитель командира подразделения Калужского аэроклуба Н. Краковский, проверяя технику пилотирования у В. Корзуна на реактивном самолете, при посадке задел хвостовой частью самолета за снежный бруствер и повредил машину. А ведь этого не произошло бы, если летчики учитывали бы состояние аэродрома и помнили об особенностях полетов зимой. А вот другой подобный пример. Спортсмен Костромского аэроклуба В. Сыров, выполняя первый самостоятельный полет на реактивном самолете, несколько уклонился в сторону во время пробега. В результате — самолет ударился левой плоскостью о бруствер снега.

Ошибка летчика, скажут иные организаторы полетов. Не только! В данных случаях ошибка усугубляется неудовлетворительным руководством полетами, прямым нарушением требований по эксплуатациии аэродромов.

Разве неизвестно было руководителям, что при организации полетов зимой необходимо поддерживать в постоянной готовности запасную полосу. К тому же взлетно-посадочная полоса по всей ее длине должна обозначаться хорошо видимыми знаками. Это помогает летчику точно выдерживать направление на пробеге. Правильно поступают в тех клубах, где для лучшего определения высоты выравнивания посыпают полосы подхода красящими веществами или обкладывают еловыми ветками.

В период таяния снега особую сложность представляет выполнение взлета на самолете «Л-29». Длина разбега по сравнению с разбегом с бетонированной взлетно-посадочной полосы увеличивается на 30—35 проц. и составляет 800 м. Глубина колеи от основных колес шасси при движении самолета по грунту со скоростью 20—30 км/час достигает 2—3 см. При дальнейшем уменьшении прочности грунта (до 7—8 кг/см²) колея увеличивается до 5 см, а длина разбега возрастает более чем на 100 проц. и достигает 1300 м. При глубине колеи от основных колес шасси более 5 см взлет самолета становится практически невозможным.

В полевых условиях трудно с достаточной точностью определить прочностные характеристики покрова взлетно-посадочной полосы. Это мешает руководителю принять правильное решение о пригодности полосы для взлета. В таких случаях необходимо применять метод пробных рулений, который заключается в следующем. Самолет рулит по грунтовой полосе с постоянной скоростью 20—30 км/час, затем замеряется глубина колеи от основных колес шасси и делается заключение о возможности полета. Если необходимые для руления обороты двигателя превышают 80 проц. максимальных, пытаться производить взлет опасно.

Иногда взлетно-посадочная полоса покрывается гололедом. К тому же, вследствие недостаточного контроля за готовностью авиационной техники к полетам, бывают случаи когда образуется лед на тормозных рубашках колодок шасси. В этих условиях от летчика требуется особая бдительность. Неграмотные действия на рулении могут привести к столкновению самолета с препятствиями. Вот почему разведчику погоды необходимо прежде всего проверить состояние взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек, сделать несколько контрольных рулежек и все особенности руления в данный летный день непременно довести до каждого летающего экипажа во время предполетной подготовки.

Зима, как известно, характеризуется неустойчивой погодой, часто меняющейся видимостью и высотой нижней кромки облаков. Она предъявляет повышенные требования к оценке метеорологической обстановки, разведке и доразведке погоды. Оттого, насколько грамотно и правдиво поступает информация об изменении погоды, зависит надежность руководства полетами. К сожалению, руководители полетов не всегда об этом помнят.

В один из летных зимних дней командир подразделения аэроклуба Б. Десюненко заметил явное ухудшение погоды. И все же доразведку погоды не организовал. Вскоре налетел снежный заряд, аэродром закрыло. В воздухе находились два экипажа, не подготовленные к полетам в этих условиях. Чисто случайно «упущение» не закончилось летным происшествием.

В аэроклубе, которым руководит В. Орлов, было допущено выполнение полета в сложной обстановке. Инструктор-летчик Кучаев на развороте с большим креном вошел в облачность. А руководитель полетов Ю. Живов, который обязан был помогать экипажам, ничего не сделал, чтобы облегчить летчику выполнение задания.

При организации полетов зимой особое значение приобретает оборудование стартового командного пункта (СКП). Эту истину хорошо уяснили в клубе, где начальником В. Мельников. Руководителю полетов здесь помогают различные автоматические устройства контроля за движением самолетов. Для обнаружения приближающегося дождя или снежного заряда применяется радиолокатор. В случае возникновения сложной ситуации в воздухе, руководитель полетов, чтобы оказать помощь экипажам, имеет возможность воспользоваться продуманно составленными и удобно размещенными на СКП таблицами, схемами, указаниями из инструкций по технике пилотирования и эксплуатации авиационной техники.

Не случайно этот клуб, где спортсмены летают на «Л-29», в нынешнем году вышел в передовые.

Правильно поступают и те руководители клубов, которые, организуя зимние полеты, широко используют наземные тренажеры. Из общего годового налета на личное совершенствование наибольшее количество часов они отводят на тренировку в полетах по приборам на зимний период. Это дает возможность летчику и в сложных метеорологических условиях благополучно произвести заход и посадку на свой аэродром.

Учет особенностей организации и производства полетов зимой, тщательная подготовка аэродромов, авиационной техники, инструкторов и спортсменов — вот где гарантия выполнения полетов без летных происшествий.

В. ВАСИЛЬЕВ,
старший инспектор-летчик
Управления авиационной подготовки и авиационного спорта
ЦК ДОСААФ СССР

Тропинки. Дороги. Орбиты

Борис БОБЫЛЕВ



Борис Бобылев — молодой поэт, и в одном из стихотворений он говорит о себе так:

В Поэзии я — новобранец,
В Армии — дюжину лет.
С походными рифмами ранец,
В защитную форму одет.

Тяга к перу появилась со школьной скамьи. Печататься начал в местных газетах. Затем стихи его увидели свет в «Красной звезде», «Комсомольской Правде», журнале «Советский воин».

Стремление опоэтизировать жизнь, воинский быт, наших людей, смело идущих к звездам, находит выражение в его стихах. Он еще прокладывает свои тропинки и дороги к поэтическим орбитам, ищет свой голос.

Сегодня мы публикуем несколько стихотворений Б. Бобылева, отражающих ведущую тему его творчества.

Откуда начинаются тропинки,
Где ты оставил первые следы,
Где искорками детства
Вспыхнули росинки,
Встречая свет твоей большой звезды.
Откуда начинаются дороги,
Где юность, окрыленная мечтой,
Выходит на поверку правдой строгой,
В полет самостоятельный, крутой.
Откуда начинаются орбиты,
Где зрелость, набирая высоту,
С негаснущей романтикою слита,
Уже идет по звездному мосту.
Ты слышишь, в чутком шелесте
былинки —
Миров далеких тихий говорок.
Дороги начинаются с тропинки.
Орбиты начинаются с дорог.

Пульсары

К земле,
Как будто стоны, стуки,
Который день,
Который год,
Летят непознанные звуки,
Скорей похожие на код.
Ученый мир обеспокоен,
Поэты не находят слов.
Пульсары,
Что это такое?
Не голос ли других миров?
Звучат созвездий позывные
Иль громкий разговор планет,
Иль излучения взрывные
Систем,
Которых больше нет?
Ключом звеня,
И днем и ночью
Немой грохочет звездопад.
И слышится землянам точно
Далекий радионабат.

Завтра старт

В синем небе
Золотые бусы
Рассыпает бронзовый закат,
И звенят березы,
Словно гусли
Струнами-ветвями
Ветру в лад,
Завтра старт!
Ракета в невесомость
Космонавта,
Как стрела, умчит.
— Здравствуй, Космос,
Мы с тобой знакомы
На витках раздумий и орбит!
Как всегда, взволнованны и просты
Сообщенья радиоволны...
— Слушайте, задумчивые звезды,
Эту песнь
Березовой струны!

Когда уходят корабли...

Когда уходят корабли
От берегов родной земли
На неторенные орбиты,
Росой и пламенем омыты,
Надолго улетая в завтра,
Берут с собою космонавты
В простор непознанных высот,
Берут на борт медовость сот
И горечь терпкую полыни,
И сказки детства, и былины,
Сиянье снега, ясный смех,
И неудачи, и успех,
Скупую нежность женской ласки,
И звон курантов башни Спасской,
И песнь весеннего ручья,
Портрет с улыбкой Ильича.
Все, чем земная жизнь богата,
Уносят в сердце космонавты,
Чтоб чувствовать себя вдали
Частицей матери-Земли.

ПЛЫВУТ ОБЛАКА

Открывая книгу с воспоминаниями о минувших боях, мы, ветераны войны, непременно ищем в ней знакомые имена, фамилии. А вдруг встретишь однополчан! Такие встречи с фронтовыми друзьями доставляют много приятных минут. И если об известном тебе человеке написано правильно, сразу веришь всей книге.

Чувство радостного удовлетворения владело мной, когда я читал книгу Е. Смирнова *.

Вот одна из страниц. Это рассказ о героическом подвиге летчика А. Н. Катрича, протаранившего фашистский бомбардировщик.

«...Алексей с трудом удерживает свой самолет в хвосте бомбардировщика, пытается подойти ближе. Гитлеровец, конечно, уже заметил, что у его преследователя отказали пулеметы или кончился боезапас. Фашист, кажется, пытается оттянуть роковой удар, отворачивает влево, вправо... Но тщетно. Алексей прирос к нему. Он точно повторяет действия фашистского летчика, с каждой секундой приближаясь к хвостовому оперению.

До руля глубины бомбардировщика немногим больше метра. Алексей напряженно смотрит на него. Еще ближе... Легкий, режущий удар...»

Дочитав эпизод до конца, я вспомнил годы войны, увидел моего бывшего командира эскадрильи Алексея Катрича.

Все было так, как в книге, где описан воздушный таран и успешное возвращение на свой аэродром самолета, на котором был совершен этот таран. Родина высоко оценила подвиг Алексея Катрича. Он был удостоен звания Героя Советского Союза.

Несколько очерков в книге Евгения Смирнова посвящено парашютистам. Всех их, так же как и летчиков, роднит небо, где выковываются сильные характеры.

Автор сумел проникнуть в мир своих героев. Подмечая характерные детали, он показывает, например, в очерке «Трудная посадка» курсанта Киреева, стоящего у окна четвертого этажа и запоминающего высоту, на которой надо выравнивать самолет. Или вот, лейтенант Коломацкий — командир парашютистов-десантников переживает за своих подчиненных: «...Прыгнет ли? Неужели остановится?» («Решающий шаг»).

Эта книга повествует о солдатах неба, о летчиках и десантниках, о тех, кто днем и ночью охраняет наш покой. Все их успехи, о которых пишет автор, являются как бы продолжением традиций воинов старшего поколения. Герои этой книги живут большой жизнью своих подразделений, частей, всей советской страны.

Полковник В. СОКОЛОВ

---

* «Плывут облака». Москва — 1970, 96 стр., цена 15 коп.





Харьковское высшее военное авиационное училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца. Воспитанники училища храбро сражались в Испании, над озером Хасан и рекой Халхин-Гол, в небе Финляндии, на фронтах Великой Отечественной войны. Воинскую доблесть, мужество и мастерство проявили они в воздушных боях. Родина высоко оценила их подвиги: 171 выпускник училища удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Семь летчиков стали дважды Героями, а И. Н. Кожедуб — трижды.

А вот и новое поколение — курсанты и их командиры, летчики-инструкторы, отличники боевой подготовки, продолжатели дела бывалых воздушных бойцов. Соревнуясь в честь XXIV съезда партии, инструкторы совершенствуют свое летное мастерство, педагогический опыт, показывая образцы творческой активности, находчивости, передают свои знания будущим летчикам, ныне курсантам. А курсанты добросовестно учатся, настойчиво овладевают авиационной техникой, развивают в себе умение, мужество, стойкость.

На снимках: Указания перед полетом. Курсант П. Тараненко (слева) и военный летчик 1-го класса майор П. Фоминов (1). Разбор полета проводит старший летчик-инструктор лейтенант В. Столярчук (2). Взлет парой (5). В полете (4). Летчик-инструктор лейтенант Ю. Леонов (3). Скоро и они будут лейтенантами (6).

Фото Ю. Кравчука









НАСЛЕДУЯ ДОБЛЕСТЬ





ЗНАКОМЬТЕСЬ: ОНИ ИЗ ОБЛАСТНОГО...



Валентина Владимирова.

Авиаторы, словно перелетные птицы, всегда тянутся к родным местам. Туда, где прошла их крылатая юность, где они почувствовали прелесть первого самостоятельного полета, поэтическую взволнованность первого спуска под куполом парашюта. Это сходство особенно ощущаешь, когда знакомишься с людьми и делами Московского областного авиационно-спортивного клуба.

Здесь выросло уже два поколения авиаторов, всем сердцем влюбленных в небо, для которых клуб стал вторым родным домом. Они гордятся своей принадлежностью к нему, стараются приумножить его традиции, весь жар своей души отдают его славе.

Девять Героев Советского Союза воспитал аэроклуб. Дважды удостоился этого звания Василий Александрович Зайцев. Храбро сражался он с фашистскими стервятниками, сбил 53 вражеские машины. Летчики гвардейского авиаполка, которым он командовал, уничтожили около 700 самолетов врага. Уже будучи заместителем командира корпуса, подполковник Зайцев в последний день войны вел группу истребителей, прикрывавшую действия штурмовиков. Это было сложное и важное задание. Предстояло разбомбить автостраду, по которой бежали на юго-запад отборные фашистские части.

— Всем! Бейте по ведущему истребителю с звездами на фюзеляже! — услышали команду фашистские зенитчики и танкисты.

Море огня обрушилось на советских ассов. И когда самолет Зайцева пронесся над пылающими бензозаправщиками, летчик почувствовал острую боль в позвоночнике. Чудом он посадил истребитель, и тут же потерял сознание. Почти два года пролежал Василий Зайцев в госпитале. В 1947 году ему пришлось по состоянию здоровья расстаться с военной авиацией. Но волевой человек, герой-авиатор, коммунист нашел силы, чтобы отдать свои знания, богатый опыт молодому поколению. Он вернулся в родной город, где установлен его бюст, где улица теперь носит его имя. Пришел в аэроклуб, давший ему крылья. Василий Александрович стал начальником клуба, на здании которого укреплена мемориальная доска с его именем и с именами еще восьми летчиков.

Он летал и учил летать молодежь до тех пор, пока снова не оказался в госпитале...

И вот мы в аэроклубе. Его начальником в начале нынешнего года стал тоже воспитанник клуба, бывший военный летчик, офицер запаса Николай Зотов. В свое время он под началом Василия Александровича учился летать. А сейчас во всем старается подражать своему наставнику, его умению воспитывать и обучать авиационных спортсменов.

В пять утра мы были на аэродроме. Предстояли прыжки с парашютом.

— Знакомьтесь, — сказал начальник клуба, подведя меня к коренастому, ладно скроенному и загорелому молодому человеку. — Мастер спорта Александр Гордов, наш инструктор-парашютист. Свой первый прыжок выполнил здесь, в клубе, а после службы в воздушнодесантных войсках его снова потянуло к нам...

У Александра интересная спортивная биография. Еще в средней школе его друг Анатолий Бученков увлекся парашютом. В бинокль с крыши дома наблюдал за прыжками. А затем и сам пришел в аэроклуб. Научился прыгать, а потом организовал парашютный кружок на заводе, где работал Гордов. Втянул в него и своего дружка Александра. Стали бывать на аэродроме вместе. Пришло время призыва в армию. У каждого за плечами уже было более двухсот прыжков с парашютом. Не задумываясь друзья попросили председателя призывной комиссии направить их служить в воздушнодесантную часть. Их просьба была удовлетворена.

Александр Гордов и Анатолий Бученков в одном батальоне оказались. Служба их шла хорошо. Об этом не забывали они писать в свой клуб и в то же время живо интересовались и делами земляков. Росли десантники и как спортсмены. Трижды участвовали в соревнованиях парашютистов Прикарпатского военного округа, воздушнодесантных войск. В 1964 году удостоились чести выступать на первенстве Вооруженных Сил. Участвовали на учениях «Днепр». Действовали дерзко, смело, мастерски владея наземным оружием. Провожали их из части со значками отличников Советской Армии и мастеров спорта СССР на гимнастерках.

После службы в армии два друга вернулись в родной клуб. Снова прыгали, помогали другим стать парашютиста-



Два друга, мастера спорта СССР, лейтенант милиции Анатолий Бученков (справа) и инструктор Александр Гордов.

ми. Затем Александр Гордов закончил Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ СССР. Стал еще и летчиком-инструктором. Но парашютный спорт навсегда увлек его. Свыше 900 раз он спускался на землю под куполом.

— А где Бученков? — спросили мы Александра.

— В самолете, скоро прыгать будет.

Парашютисты, как и летчики, народ остроумный, хотя и немногословный. Меткие дают они клички, в меру умеют пошутить, разыграть человека. При случае могут к месту и поэта процитировать. Кто-то, перефразировав Маяковского, громко крикнул:

— И в воздухе моя милиция меня бережет!

Заметив мое недоумение, Гордов пояснил:

— Бученков ныне лейтенант милиции. Отпуск свой проводит на аэродроме. К зональным соревнованиям готовится...

Мы невольно посмотрели в небо. От борта Ан-2 отделилась еле заметная точка. Она стремительно приближалась к земле. Это совершил свой 1085 прыжок Анатолий Бученков. На высоте 2200 м распластав руки, он, словно птица, летел в небе.

— Начал, — крикнул судья, прильнувший к оптическому прибору, и включил секундомер.

Спортсмен приступил к выполнению комплекса акробатических фигур. Левая спираль сменяется правой, затем следует заднее сальто. Снова спирали и, еще сальто...

Там в небе, парашютист взглянул на секундомер, укрепленный на запасном парашюте. Как только стрелка прибора пересекла цифру «25», он дернул за кольцо. Над ним вспыхнул разноцветный купол парашюта. 11,2 секунды затратил Анатолий на выполнение всех фигур, требующих от спортсмена большой выдержки, умения хорошо ориентироваться в воздухе, мастерски управлять своим телом.

Этот результат не устраивает Бученкова. Победители мировых чемпионатов выполняют подобные упражнения за 7—8 секунд. Анатолий отлично понимает, что достигнуть такого рубежа очень трудно. Но он стремится от прыжка к прыжку сокращать время. В этом помогают ему тренеры.

— Темп выполнения фигур будем наращивать постепенно, — сказал Анатолию судья всесоюзной категории Юрий Михайлович Сергомасов, наблюдавший за его прыжком. — Постарайтесь лучше сгруппироваться. Не расставляйте широко ноги, а главное, не допускайте больших пауз между фигурами. Именно эти паузы и «съедают» время...



Наташа Казарова.

Второй и третий прыжки прошли лучше. Ему удалось выполнить фигуры за 10,6 и 10,2 секунды. Однако Анатолий недоволен:

— Не войду в форму, раньше «крутил» фигуры за 9 секунд. Нужно еще тренироваться, а отпуск подходит к концу, — сказал он.

Забегая вперед, скажем, что, учитывая его хорошую службу, стремление в совершенстве познать все тонкости милицейского дела (Анатолий заочно окончил Московскую школу милиции), лейтенанту Бученкову дали возможность завершить тренировки. В составе сборной команды столичной области он участвовал в соревнованиях центральной зоны РСФСР.

А успехи Анатолия в



Анатолий Бакланов.

Фото Т. Мельника

службе в качестве участкового инспектора в какой-то степени связаны и с парашютным спортом.

Как-то долго донимал инспектора своими хулиганскими выходками Александр Заволгин: то стекло разобьет, то девочек побьет.

— Что, силу девать некуда? — спросил однажды у него лейтенант. — Со слабыми воюешь. А вот смелости прыгнуть с парашютом, видимо, не хватит.

— А кто обучать будет?

— Я, — ответил лейтенант.

— ?

— Не веришь? Приходи в аэроклуб и друзей своих приведи.

Десять человек таких, как Александр, научил Бученков парашютному делу. Они уже имеют на своем счету по 10—12 прыжков. Теперь их не узнать: подтянутые, вежливые, дисциплинированные. Парашютный спорт — спорт смелых и мужественных — влечет их в голубые дали, закаляет физически, делает их благороднее, оберегает от дурных поступков. И за это они говорят спасибо своему учителю, гордятся им, стремятся помогать ему и по службе.

...В этот день совершали прыжки и другие спортсмены-парашютисты. Здесь, на клубном аэродроме, они познали радость первого прыжка. И теперь, вот уже много лет спустя, по-прежнему отдают свой досуг аэроклубу, помогают первичным организациям ДОСААФ в обучении и воспитании молодых парашютистов.

Еще студентами Московского авиационного института Геннадий Марченко, ныне мастер спорта, и Яков Шатров — тоже мастер спорта, — занимались в клубе. Теперь они работают инженерами в разных концах области. Но родной клуб не забывают. Тут они, как и другие спортсмены, в дни отдыха и отпуска шлифуют свое мастерство, тренируются, защищают честь клуба на ответственных соревнованиях. В прошлом году, например, команда Московской области, в составе которой были Г. Марченко, А. Бученков, М. Григоров, В. Солдаткин и А. Колосовский, заняла первое место на зональных соревнованиях РСФСР. В этом году команда клуба (в ее составе был еще и А. Гордов) первенствовала на областных соревнованиях.

Все они, помимо личного совершенствования, ведут кружки, готовят разрядников, помогают в проведении сборов общественных инструкторов парашютного спорта. М. Григоров, например, уже подготовил в Балашихе 40 парашютистов. Активисты клуба участвуют в массовых праздни-

ках, совершают показательные групповые прыжки при проведении игры «Зарница», демонстрируют свое мастерство пионерам лагеря, расположенного недалеко от аэродрома, проводят с ними беседы о парашютном спорте, знакомят с устройством и принципом действия парашюта.

Вниманием и заботой окружены в клубе девушки-парашютистки. С одной из них, Валентиной Владимировой, мы заочно познакомились еще в областном комитете ДОСААФ. Там на специальном стенде «Чемпионы и рекордсмены столичной области» помещен ее портрет и снимок одноклубника мастера спорта Юрия Громова, члена сборной команды области по самолетному спорту. Валентина — кандидат в мастера спорта, медицинская сестра детского комбината в Шурово. Три года она занимается в клубе. За это время многому научилась. Стала чемпионом Российской Федерации (в упражнении по передаче эстафетной палочки в воздухе), кандидатом в состав сборной команды республики. Нам довелось присутствовать на ее четырехсотом, юбилейном, если можно так сказать, прыжке. И, взгляните на ее снимок, — она очень довольна. В этот день, как заведено у парашютистов, ее тепло поздравили друзья, товарищи. Были тут и цветы, и традиционное качание. И как-то по-особому она почувствовала крепкое пожатие рук своих учителей и наставников — командира парашютного звена Григория Михайловича Ворошилова и инструктора Юрия Михайловича Сергомасова, так много сделавших для ее становления. Они поздравили Валентину Владимирову и с другими важными в ее жизни событиями: с приемом в члены КПСС, с окончанием 11 классов вечерней школы.

— Захочешь прыгать, — на все найдешь время, — ответила Валя на наш вопрос о том, как ей удалось совместить и работу, и учебу в школе, и прыжки в клубе.

Познакомились мы и еще с одной парашютисткой Наташей Казаровой. Она работает в научно-исследовательском институте. Правда, у нее не так много прыжков, как у Валентины. К первой сотне подходит. Но она полна энергии, часто приезжает на тренировки, а во время соревнований работает еще судьей на приземлении. Это помогает ей лучше перенять опыт своих старших товарищей, да и судейские обязанности полезны ей.

Встретили мы на аэродроме и ткачиху из Серпухова Валентину Аброськину и студента Анатолия Бакланова. Оба они общественные инструкторы.

Любят свой клуб спортсмены. Стараются не уронить его чести и славы, стремятся быть достойными тех, чьи имена высечены на мраморной доске, укрепленной при входе в клуб. Хорошо они поработали в юбилейном ленинском году. Вместе с постоянным составом — инструкторами, летчиками, парашютистами, авиамоделистами добились больших успехов. В социалистическом соревновании областной авиационно-спортивный клуб занял второе место. Здесь выращено 8 мастеров спорта, полностью выполнен план подготовки разрядников, общественных инструкторов, судей. В этом большая заслуга и ветеранов клуба Героев Советского Союза Л. А. Выковца, С. И. Захарова, бывшего начальника аэроклуба полковника в отставке — Мартынюка, сменившего в свое время В. А. Зайцева, а ныне председателя совета клуба.

Приятно, что о делах клуба, его успехах, радостях и неудачах в равной степени пекутся и руководители клуба, и партийная организация, и общественность города. О хорошей работе всего коллектива говорят и спортивные трофеи. Шестнадцать различных кубков хранятся тут. Двенадцать из них принадлежат парашютистам. И хочется пожелать им: так держать, мастера белого купола.

С. КУДРЯВЦЕВ,
судья республиканской категории

УВЛЕЧЕНИЕ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Модели самолетов прикреплены к стенам, подвешены к потолку, пристроены на шкафу, сложены в большой коробке. Здесь маленькие копии машин, на которых красные военные летчики громили войска белогвардейцев и иностранных интервентов в годы гражданской войны, модели самолетов, созданных советскими конструкторами в тридцатых—сороковых годах, в том числе истребителей, построенных на средства трудящихся и врученных летчикам, отличившимся в боях с немецко-фашистскими захватчиками. Среди бипланов и монопланов с поршневыми двигателями и обычным шасси выделяются несколько моделей современных реактивных машин...

— История отечественной авиации, — говорит хозяин этой армии летающих и нелетающих моделей самолетов Л. Угрюмов, — увлекательна и поучительна вообще. Она становится еще увлекательней, если узнать, когда, как и кем был создан самолет, его данные, собрать из готовых деталей или самому сделать его копию. Тогда еще лучше видно, как в процессе развития науки и техники авиационные конструкторы переходили ко все более совершенным схемам. Ведь почти каждый серийный самолет — это свидетельство успехов, одержанных страной в строительстве воздушного флота — надежного стража неба Родины.

К сожалению, наши предприятия такие, например, как московский завод «Юный техник» выпускают очень мало типов сборных моделей самолетов. Найти же материалы — чертежи, фотоснимки в нужном ракурсе, точные размеры, описания основных частей самолета, чтобы самому построить его модель-копию, чрезвычайно трудно. Приходится их искать буквально по десятку источников, в том числе зарубежных.



Л. Угрюмов регулирует модель одного из первых отечественных самолетов

Почти двадцать лет тому назад Леонид Угрюмов пришел в авиамодельный кружок Бердичевского Дома пионеров. Но до сих пор он помнит занятия, которые проводил А. М. Лизенков. Бывший техник истребителя И-16 так интересно рассказывал о героической истории советской авиации, об устройстве самолета, показывал, как построить его модель, что пионеры с нетерпением ждали каждого следующего урока. Ребята строили летающие модели и копии, участвовали в различных соревнованиях и нередко занимали призовые места.

Эта увлеченность историей авиации, авиамоделизмом осталась у Леонида Угрюмова на всю жизнь. Поступив на завод «Прогресс», он сам в 1957—1958 годах руководил двумя кружками авиамоделистов, созданными при заводском клубе. Не исчезла тяга к авиации и авиамоделизму и после учебы в медицинском институте. Получив назначение, молодой врач все же выкраивал время, чтобы помочь пионерам города строить модели самолетов.

В «самолетном парке» Л. Угрюмова сейчас почти шестьдесят нелетающих и летающих моделей, собранных из готовых деталей и сделанных им самим. Но авиамоделист не удовлетворен: нет некоторых машин периода Великой Отечественной войны, в частности Як-1. И он не упускает возможности расспросить авиаторов — ветеранов сражений с немецко-фашистскими захватчиками об особенностях конструкции и боевых качествах истребителя Як-1, модель которого он сейчас делает. А в плане — модели еще многих самолетов, бороздивших небесные просторы Родины.

С. ПАВЛОВ

Поиск продолжается

Имена стали известны

В первом номере журнала «Крылья Родины» за 1970 год в корреспонденции «Назовем поименно» рассказывалось о находке юных следопытов минской средней школы № 65 им. Героя Советского Союза Б. Окрестина. В одном из походов ребята обнаружили на Могилевщине остатки нашего бомбардировщика. Они узнали обстоятельства его гибели, услышали рассказы очевидцев о героическом бое советского самолета с пятью истребителями. Тогда удалось установить имя только одного члена экипажа — стрелка-радиста Ф. А. Сылки.

О том, как велись дальнейшие настойчивые поиски, как были установлены имена героев и увековечена их память, рассказывается в этой корреспонденции.

Поиски, установление имен и фактов почти тридцатилетней давности — нелегкое дело. Красные следопыты направляли письма во все концы страны, встречались с очевидцами героического боя, уточняли, выполняли много другой кропотливой работы, которая не сразу приводила к желаемым результатам. Но юные искатели не были одиноки. Им на помощь пришли печать, радио, телевидение. Вскоре на поиски ребят откликнулся майор в отставке А. Ф. Тырышкин, служивший ранее с Ф. А. Сылкой. Через некоторое время прислали письмо и родные Сылки, проживающие в селе Александровка Азовского района Ростовской области.

Отозвались и другие боевые друзья Ф. А. Сылки, которые высказали свои предположения о том, кто мог быть в составе героически погибшего экипажа. Но это были только предположения, а как узнать точно, не допустить ошибку? Ребята обратились к архивным материалам, боевым донесениям 60-го скоростного бомбардировочного полка 11-й смешанной авиадивизии, в которой проходил службу экипаж. И страницы истории стали раскрываться. Было установлено, что 11 июля 1941 года 60-й бомбардировочный полк наносил массированные удары по врагу, громил фашистские переправы через Днепр. В воздушном бою было сбито три фашистских самолета, но в этот день с боевого задания не вернулись на свой аэродром несколько и наших экипажей.

Полную ясность принесло письмо из Министерства обороны СССР, в котором сообщалось, что в одном экипаже с Ф. А. Сылкой 11 июля 1941 года на боевое задание вылетели командир эскадрильи капитан Николаев Михаил Моисеевич, 1911 года рождения, уроженец Юхновского района Смоленской области, еще до Великой Отечественной войны награжденный орденом Красного Знамени, и штурман эскадрильи старший лейтенант Богатырев Иван Павлович, родом из г. Рогачева, награжденный орденом Красной Звезды за участие в боях с белофиннами. Все они до последнего времени считались без вести пропавшими, не вернувшимися с боевого задания.

Ребятам очень хотелось разыскать родных погибших летчиков и рассказать им о случившемся 11 июля 1941 года. Начались новые поиски. Наконец, узнали адреса и тут же написали письма, а в Ленинград, не ожидая ответа, поехали сами. Они доложили затем штабу красных следопытов:

«Поиски привели нас в Ленинград, где по Петровскому переулку в доме № 4, кв. 2 проживает семья штурмана авиаэскадрильи старшего лейтенанта Ивана Павловича Богатырева. Мы первыми принесли в этот дом сообщение почти тридцатилетней давности, рассказали жене и дочери летчика о подвиге дорогого им человека. Какая это была трогательная встреча! Мария Афанасьевна — жена Ивана Павловича Богатырева и дочь Лина Ивановна снова и снова просили нас повторить рассказ, а затем многое поведали нам о своем муже и отце, подарили для школьного музея его довоенные фотографии и некоторые личные вещи».

От боевых друзей, однополчан и родных летчиков-героев красные следопыты узнали, что семья капитана М. М. Николаева — жена и сын — проживают в Волгограде. Опять письма, письма, письма... Но ответа почему-то нет. Видимо, семья М. М. Николаева переехала на другую квартиру. Ребята обратились в Волгоградский облвоенкомат и тут же получили телеграмму: «Дорогие ребята! Семья М. М. Николаева — жена Александра Никитична Николаева и сын Геннадий Михайлович проживают в г. Волгограде по ул. Камской, 133. Им передано Ваше письмо. Они тронуты вашим вниманием, очень благодарны и выезжают к вам».



Почетный гражданин Минска Герой Советского Союза Н. И. Колычев выступает на открытии памятника.

Комсомольцы и пионеры школы стали энтузиастами создания и установления памятника погибшим героям, торжественное открытие которого состоялось в совхозе «Новатор» Чериковского района Могилевской области Белорусской республики 9 мая — в день 25-летия Победы над гитлеровской Германией. А недавно во дворе нашей школы был открыт мемориальный памятник, который увековечил подвиг отважного экипажа.

...В торжественном строю замерли пионеры и комсомольцы. Здесь же — представители партийных и советских организаций района и города, ветераны войны, однополчане погибших героев, их родные: жены и дети, сестры и братья, прибывшие из Ленинграда, Волгограда, Ростова и Новороссийска, Рогачева и Борисова.

Вот перерезана красная ленточка, спадает покрывало с памятника, на котором пропеллер самолета — символ летной славы. Под ним золотыми буквами написано: «Никто не забыт, ничто не забыто» и рядом четыре фамилии отважных советских летчиков: Героя Советского Союза Бориса Окрестина, Михаила Николаева, Ивана Богатырева и Федора Сылки. Имена, которые вернули истории красные следопыты школы.

А сами юные патриоты, верные девизу «Возьми себе в пример героя», уже готовятся к походам по новым маршрутам. Поиск продолжается!

Г. СИВАКОВ,
директор школы № 65
имени Героя Советского Союза Б. Окрестина

Минск

Снова к планете загадок

Ранним утром теплого августовского дня над космодромом опять пронесся гром могучих двигателей. Стартовавшая в огненном вихре мощная ракета, пропоров толщу земной атмосферы, умчалась навстречу Солнцу. Она, вместе со своей последней ступенью, вывела на орбиту вокруг Земли автоматическую межпланетную станцию «Венера-7». Через считанные минуты этот комплекс стал спутником Земли и в ритме точной стабилизации начал полет на высоте немногим более 200 километров...

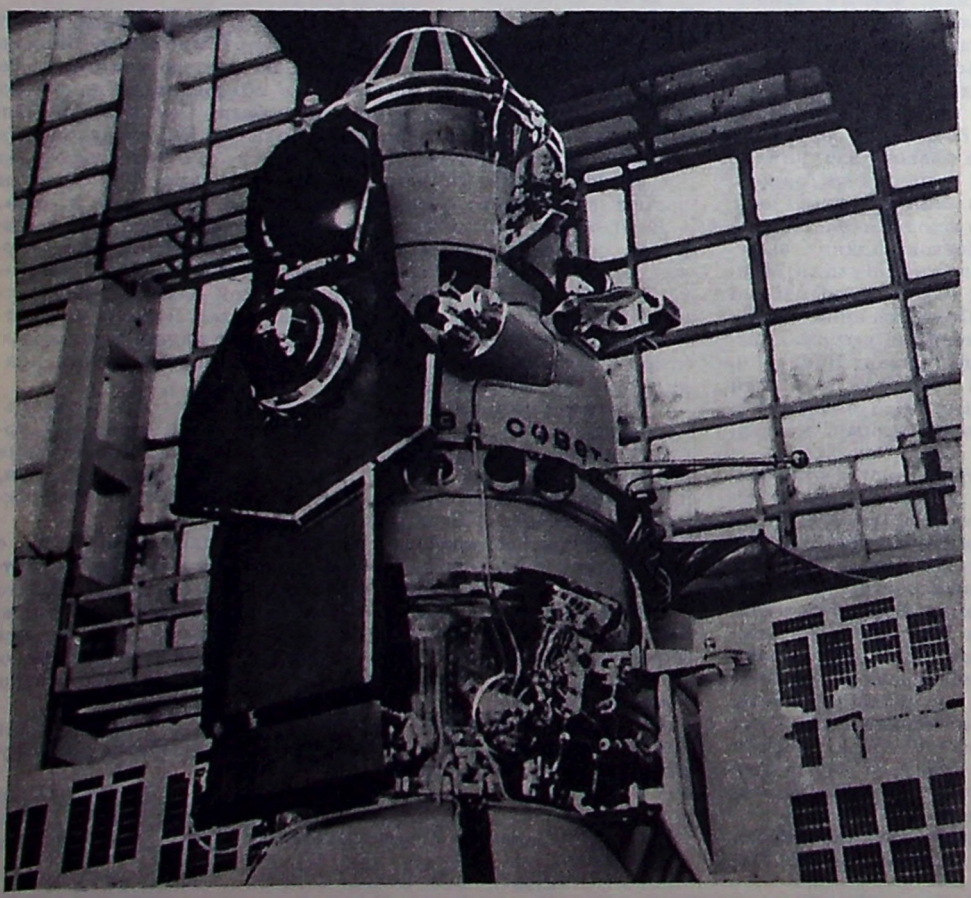
Чтобы окончательно преодолеть силу притяжения земного шара, вырваться в безбрежные просторы Космоса и взять курс к Венере, станции нужно добавить скорость около 4 километров в секунду к той, которую она уже имеет. Это и сделала последняя ступень ракеты, двигатель которой начал работать в намеченной точке орбиты.

Небезынтересно напомнить, что идея запуска межпланетных кораблей и станций с искусственного спутника принадлежит К. Э. Циолковскому, а впервые она была осуществлена 12 февраля 1961 года, когда в сторону Венеры, по неизведанной межпланетной трассе, отправилась автоматическая станция «Венера-1». С тех пор этот сложный, специфический космический маневр, представляющий собой, по сути дела, два удаленных друг от друга участка разгона ракеты, постоянно применяется при запусках как советских, так и американских космических аппаратов в сторону Луны и к планетам Венера и Марс.

...Пройдено почти три четверти оборота над Землей. Программно-временное устройство точно в назначенный срок выдало команду на включение двигательной установки последней ступени. Густую темноту ночи высоко-высоко над водами Атлантики прорезал красно-багровый сноп огня. Двигатель включился в расчетной точке орбиты. Комплекс — автоматическая межпланетная станция и последняя ступень ракеты-носителя, набирая скорость, помчался по заданному пути.

Закончилось расчетное время, и специальный гироскопический прибор-интегратор послал новый сигнал. Двигательная установка выключилась. Тотчас же сработали мощные пружинные толкатели. Они отбросили от станции ставшую теперь ненужной последнюю ступень ракеты-носителя.

Через несколько секунд в работу вступили микродвигатели системы ориентации и стабилизации. Они «успокоили» станцию, и она перестала вращаться. Раскрылись панели солнечных батарей, а вслед за ними, словно лепестки гигантского цветка, плавно распустились и образующие чашу остронаправленной параболической антенны, с помощью которой будет поддерживаться со станцией связь на всей трассе полета.



Так выглядела одна из «космических сестер» перед уходом в свой далекий рейс к Венере.
Фото Б. Дмитриева (ТАСС)

После выключения двигателя последней ступени скорость полета «Венеры-7» достигла 11560 метров в секунду. Но пока расстояние не стало равным почти миллиону километров, земное тяготение каждую секунду продолжало воздействовать на станцию, все время притормаживая ее полет. На удалении 100 тыс. км от поверхности Земли скорость «Венеры-7» составила немногим более 3 км/сек. Так, с непрерывно убывающей скоростью «Венера-7» уходила от Земли все дальше и дальше.

В пределах сферы действия Земли, где притяжение нашей планеты оказывает решающее влияние, станция летела по гиперболической орбите. Движение же относительно Солнца протекала по гигантской эллиптической дуге, наиболее удаленная точка которой касается орбиты Венеры в тот момент, когда в это место прилетит и сама планета.

Все дальше и дальше уходит от Земли «Венера-7». Ее скорость удаления уже едва превышает 2,5 км/сек. Притяжение Земли еще уменьшилось. Главным, определяющим движение станции, стало притяжение Солнца; оно теперь будет на всей гигантской космической трассе властвовать над созданным руками советских людей чудо-аппаратом, удерживать его в просторах между орбитами Земли и Венеры подобно тому, как оно миллиарды лет заставляет вращаться вокруг себя целое семейство планет. Когда же научная станция приблизится к Венере на расстояние около 620 тыс. км, уже ее гравитационные силы возьмут посланца Земли в свои «объятия». Но до этих «объятий» посланцу Земли надо пройти путь в три с половиной сотни миллионов километров. Лишь через 120 суток после старта с космодрома, в середине декабря, советская межпланетная станция достигнет окрестностей далекой планеты. Если взглянуть на схему взаимного положения Земли и Венеры относительно Солнца в момент старта, то, видно, что траектория полета станции направлена не в сторону Венеры. Вечерняя звезда находится где-то сзади, а «Венера-7» взяла курс в ином направлении. В чем дело?

Венера — вторая по порядку от Солнца планета, орбита которой почти в точности круговая. Наша Земля движется по своей орбите со средней скоростью 30 км/сек, совершая полный оборот вокруг Солнца за 365 суток. Орбита же Венеры лежит внутри земной орбиты. Эта планета обращается вокруг Солнца быстрее Земли (средняя скорость 35 км/сек), и ее путь короче — 224,7 суток. Пока наша научная станция совершает бег по своей длинной-длинной дуге, планета Венера выйдет вперед. В момент сближения станции с Венерой Земля будет находиться от

Венеры на расстоянии около 70 млн. км. Момент запуска выбирается так, чтобы станция подошла к точке пересечения с орбитой Венеры в то самое время, когда к этой точке подходит сама планета.

Для полета по наивыгоднейшей траектории необходимо определенное положение Венеры относительно Солнца и Земли. Это благоприятное с точки зрения энергетических затрат положение и сложилось в августе текущего года. Вообще же оно складывается для полетов к Венере через 1,57 года, а для полетов к Марсу — через 2,14 года.

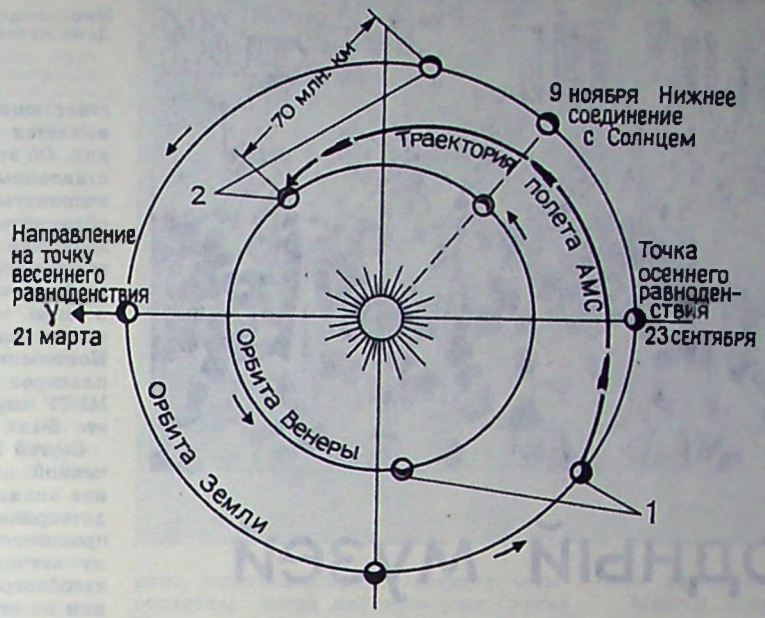
В процессе движения Венеры и Земли вокруг Солнца расстояние между ними изменяется от 40 до 260 млн. км. 9 ноября этого года Земля, Венера и Солнце окажутся на одной прямой линии, или, как выражаются астрономы, наступит нижнее соединение Венеры с Солнцем. В этот-то момент расстояние от нее до нас будет меньше 40 млн. км. К сожалению, в это время она будет обращена к нам своей неосвещенной стороной и поэтому не видна. Близ этого положения Венера представляется нам очень узким серпом. Чем дальше от Земли, тем шире, но зато и меньше в диаметре ее серп.

По силе блеска Венера после Солнца и Луны третье светило неба. Когда она видна как широкий серп, то достигает наибольшей яркости и в ясный день видна даже днем. Люди знали Венеру с незапамятных времен. В древности думали, что это два разных светила: одно купается в лучах зари утром, другое — по вечерам. Потом догадались, что это одно и то же светило, «прекраснейшая из звезд небесных», вечерняя и утренняя красавица неба.

По своим внешним данным Венера поистине «планета — сестра» Земли. Действительно, Венера почти такого же размера. Ее масса, объем, средняя плотность и сила тяжести на планете лишь немного меньше соответствующих величин для Земли. Диаметр Венеры всего лишь на 2,5 процента меньше земного. Но на этом, пожалуй сходство и кончается.

Еще каких-нибудь десять-пятнадцать лет назад мы знали о нашей космической соседке сравнительно мало. Марс хоть и дальше, но все же позволяет взглянуть на себя. Венера же всегда окутана сплошным непроницаемым белесым покрывалом — густой атмосферой, которую открыл более двухсот лет назад наш знаменитый соотечественник Михаил Васильевич Ломоносов. Сколько ни наблюдали астрономы в мощные телескопы, они не смогли рассмотреть скрытое за плотной облачной завесой «лицо планеты», ее поверхность.

В 50-х годах тайнами Венеры занялись радиоастрономы. Советские исследователи под руководством академика В. А. Котельникова, осуществив радиолокацию Венеры, «добрались» до ее поверхности. Таинственная планета преподнесла первую сенсацию. Измерения показали, что температура на Венере ни много, ни мало — 350—400° Цельсия. А ведь это температура плавления свинца. Она губительна для тех форм жизни, которые существуют на Земле.



Принципиальная схема полета АМС «Венера-7»:
1. Положение планет Земля и Венера на момент старта автоматической станции. 2. Положение планет Земля и Венера на момент посадки автоматической станции.

Многим ученым не верилось, что температура на Венере столь высока, и они усомнились в достоверности информации, полученной с помощью радиотелескопов. А радиолокация принесла с «утренней красавицы» еще один сюрприз! Оказалось, что Венера делает один оборот вокруг своей оси за 117 земных суток. Мало того, ее «суточное» вращение происходит в обратном направлении по сравнению со всеми планетами Солнечной системы.

Чем больше астрономы исследовали планету, тем больше возникало загадок. И едва окрепли крылья чудо-аппаратов, созданных в первые годы космической эры, как ученые начали использовать их для того, чтобы проникнуть в тайны Венеры, раскрыть ее секреты. Одна за другой к планете загадок помчались автоматические станции. Полет этих космических разведчиков дал астрономам больше данных, чем было собрано в ходе исследований Венеры за всю историю человечества.

Первым аппаратом, проложившим с Земли путь к Венере, была советская автоматическая станция «Венера-1», запущенная в феврале 1961 года. После нее, в декабре 1962 года на расстоянии 30 тыс. километров от планеты пролетел американский аппарат «Маринер-2». Советская «Венера-3» уже проникла в таинственный мир удивительной и интересной планеты, доставив на ее поверхность вымпел с гербом нашей Родины.

Не сравнимые ни с чем предыдущим данные об «утренней звезде» принесли радиоволны спускаемого аппарата станции «Венера-4». Впервые созданный человеком аппарат совершил плавный спуск в венерианской атмосфере. Ученые получили ценнейшие сведения о температуре, давлении, плотности и химическом составе атмосферы планеты.

Советские автоматические станции «Венера-5» и «Венера-6» выполнили затем глубинное зондирование атмосферы планеты и передали уточненную информацию о параметрах и химическом составе ее атмосферы. По результатам измерений этих станций, с учетом данных американского аппарата «Маринер-5», была рассчитана модель атмосферы Венеры — от поверхности до высоты 300 км. Ученые пришли к выводу, что температура на среднем уровне ее поверхности достигает 500 градусов Цельсия, а давление — 100 атмосфер. Сама атмосфера планеты состоит преимущественно из углекислого газа — около 97 процентов. Кислорода почти нет, а водяного пара очень мало.

Каков же механизм источника столь высокой температуры, почему на Венере велико давление?

Однозначно ответить на эти вопросы пока ученые не могут, хотя на основе уже имеющихся данных они объясняют высокую температуру на планете так называемым «парниковым эффектом».

Каков венерианский ландшафт? Каковы физические свойства рельефа поверхности планеты? Есть ли горы, пустыни? Каков химический состав грунта? Почему все-таки Земля и Венера — две планеты, почти одинаковые по размерам и массам, имеют столь радикально разные поверхности и атмосферы? На эти и многие другие вопросы науке еще предстоит дать ответ. Вот почему дальнейшие исследования Венеры представляют огромный интерес, хотя сейчас почти все ученые мира признают, что соседка Земли не может быть вторым островом жизни в нашей Солнечной системе.

...В безграничных просторах Вселенной, на фоне россыпи звезд, мчится к планете загадок советская автоматическая станция «Венера-7». На 10 октября она находилась на расстоянии почти 13 миллионов километров от Земли. Скоро станция войдет в сферу притяжения Венеры. Ученые ждут от своего посланца новых интересных сообщений о загадочной планете.

Создание, успешный старт и многонедельный полет автоматической научной станции «Венера-7» — новое убедительное доказательство успехов нашей космической науки и техники, поставленной советским государством на службу мирового прогресса.

Инженер В. КУЗНЕЦОВ



Многолюдный митинг в день открытия Дома-музея С. П. Королева (август, 1970 г.)

Народный музей

ОН СОЗДАН НА РОДИНЕ С. П. КОРОЛЕВА

Многие не знали его имени. Но всем было хорошо известно, что это советский человек, совершивший научный подвиг, что с его именем связано начало космического века. Вспомним, как первые искусственные спутники Земли ушли в заатмосферные дали. И мы, поражаясь техническим совершенством необычных аппаратов, радовались таланту родного народа, в гуще которого вырос их созидатель, а когда космонавт-Один прочертил первую околоземную орбиту — нашим восторгам не было конца. Воздавая славу герою — первооткрывателю космоса, мы, конечно, думали о чудо-корабле и его творцах, открывших путь к звездам, о человеке, которого называли Главным Конструктором, чей талант и титанический труд руководимого им коллектива превратили мечту многих поколений в действительность.

В преддверии тридцатых годов на легкокрылом планере, парившем в небе Коктебеля, стояли его инициалы — «СК». Он искал, настойчиво шел к намеченной цели и достиг ее.

Житомир. Одна из окраинных улиц. Небольшой, скромный особняк, построенный еще в конце прошлого столетия. Мемориальная доска у входа гласит: «В этом доме 30 декабря 1906 года родился Сергей Павлович Королев, выдающийся ученый, академик, конструктор ракетной техники...».

Перед посетителями как бы проходит вся его жизнь. Сначала семейные фотографии трех поколений. Супруги Москаленко — дед и бабушка будущего творца космической техники, его мать, отец в молодые годы и, наконец, в разных видах сам Сережа. Он — полугодовалый, такой, каким был в стенах этого дома, четырех- и пятилетний. Оставляют трогательное впечатление его, чудом уцелевшие, вещи — малюсенькие варежки и ботиночки.

За мальчишеской порой Сережа предстает юношей. Все отчетливее вырисовывается мир его интересов и увлечений. Об этом лучше всего говорят представленные в фотографиях и макетах экспонаты: проект первого планера и объяснительная записка к нему, модель еще одного безмоторного аппарата, паритель СК-3, на котором известный летчик В. Степанчонок впервые в мире выполнил в 1930 году перед участниками VII слета планеристов в Коктебеле три петли Нестерова. После планеров Сергей Королев, студент МВТУ спроектировал самолет СК-4 — это была его дипломная работа.

Сергей Павлович упорно шел к намеченной цели, приобретал разносторонние знания и навыки. В особенно плодотворном 1930 году «без отрыва от производства окончил московскую школу летчиков» — сообщает он в своей автобиографии, представленной на одном из стендов.

Целый раздел посвящен работе С. П. Королева на посту начальника ГИРДа*. И это вполне понятно. После знакомства с трудами К. Э. Циолковского повел свои поиски начинающий ученый в области ракетной техники. Это иллюстрируют интересные документальные материалы. В частности, воспроизводится восьмой номер стенной газеты ГИРДа «Ракета». Здесь изображена устремленная ввысь ракета, текст рассказывает об ее устройстве, в помещенном рядом стихотворении она именуется «Металлобескрылой птицей». Содержание стенгазеты основано не на фантазии, речь идет о первой советской ракете 09 (на стенде показана ее модель) конструкции М. К. Тихонравова, запуском которой руководил инженер С. П. Королев.

Внимательный посетитель музея не пройдет мимо внешне ничем неприметной витрины. Под ее стеклом — перепечатанная на машинке статья к 35-летию ГИРДа, написанная инженером Н. Ефремовым, бывшим секретарем партийной организации ГИРДа.

---

* Группа изучения реактивного движения.

СЛЕТ ЮНЫХ ТЕХНИКОВ

Пятьсот школьников представляющих более чем двухмиллионную армию юных техников России, встретились в Туле, чтобы обменяться опытом.

На протяжении нескольких дней в секциях — авиамодельной, судомодельной, сельскохозяйственной техники и других шел большой разговор о делах юных умельцев, о пользе, приносимой их творчеством народному хозяйству, о задачах, стоящих перед моделистами, рационализаторами и изобретателями.

Участники слета говорили о том, что кружковцам надо глубже изучать основы аэродинамики и методы расчета. Стоило бы больше издавать популярных брошюр и приложений к журналам на эти темы. Делегаты из Москвы, Калинина и Брянской области высказывались за проведение олимпиад по основам аэродинамики и истории авиации.

Во всех уголках нашей родины школьники с любовью строят авиамодели. Так, например, в г. Грозном во Дворце пионеров, на станции юных техников, в 67 школах работают авиамодельные и ракетные кружки. В городских соревнованиях юных ракетомоделистов в 1970 году участвовали команды более 40 школ. Хороших результатов добились ракетчики г. Ульяновска в соревнованиях, проведенных в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Успешно развивается авиамоделизм и в сельских районах Ульяновской области.

На выставке творчества юных техников, работавшей в дни слета в Тульском Дворце пионеров и школьников, внимание многочисленных посетителей привлекли модель-копия самолета Як-18П, изготовленная В. Морозовым и М. Романовым — школьниками из Брянска; модель стартовой установки «Союз-3», выполненная учениками Костромской средней школы № 10 В. Белоноговым и А. Гусевым; модель экспериментальной установки для разгона космических кораблей (авторы Л. Ткаченко и М. Григорьев из 29-й школы г. Орджоникидзе).

Слет принял обращение к юным техникам России. Он призвал к дальнейшим успехам в творчестве на благо любимой Родины.

А. ВИКТОРОВ

Тула



Первыми в новый музей вошли мать С. П. Королева — Мария Николаевна (вторая справа), его дочь Наталья Сергеевна (четвертая справа) и внук Андрей.
Фото П. Бойко (ТАСС)

«В те времена приходилось прокладывать нехоженную тропку в область, которую даже в просвещенных кругах, все еще относили больше к фантастике, чем к технике, а нас была очень маленькая кучка энтузиастов. Однако мы твердо стояли на занятых позициях и со свойственной молодежи неиссякаемой энергией упорно тянулись к далекой и все еще заманчивой перспективе — нашей заветной мечте, к бесконечно далеким полетам во Вселенную, или как теперь говорят, в Космос...»

Шли годы, полные больших свершений, ярким свидетельством их весомости и значимости для нашей Родины служат грамоты, которых был удостоен ученый в 1956—57 гг.: о присвоении звания Героя Социалистического Труда и Лауреата Ленинской премии. Эти знаменательные документы расположены в музее по соседству.

Пришла пора, когда история завоевания космического пространства ознаменовалась особо значительными событиями. О них посетителям напоминает и модель первого искусственного спутника Земли, и малоизвестные современникам фото, в частности запечатлевшее С. П. Королева с Ю. А. Гагариным. Здесь же модель корабля «Восток» и несколько книг о первом звездном полете советского человека. В центре — издание с характерным названием: «Утро космической эры».

Самоотверженный труд новатора и руководимых им специалистов получил всенародное признание. Через неделю после того, как «Восток» с космонавтом на борту прочертил первую околоземную орбиту, Сергей Павлович Королев был удостоен второй Золотой медали Героя Социалистического Труда. Все это нашло место в экспозиции. О нескольких важных этапах в освоении бескрайних просторов Вселенной напоминает групповой фотоснимок, где рядом с выдающимся конструктором ракетно-космических систем мы видим знакомые лица летчиков-космонавтов.

Отражен в музее и последующий период, охватывающий последнее четырехлетие, когда не стало уже Сергея Павловича. Модели, макеты, фотоснимки заставляют посетителей еще и еще раз порадоваться замечательными достижениями нашей страны в изучении и освоении Космоса.

Всеобщее внимание привлекает стенд, на котором представлена Золотая медаль имени Юрия Алексеевича Гагарина, присуждаемая один раз в два года за «выдающиеся работы в области ракетно-космической техники». Здесь же и почетный диплом, которым Международная авиационная федерация (ФАИ) наградила в 1967 году советских специалистов, участвовавших в создании и запуске автоматических станций «Луна-9» и «Луна-10». С. П. Королев играл в этом деле первостепенную роль.

Завершает и словно бы подытоживает осмотр музея выставка литературы, посвященной завоеванию космоса. Десятки названий включают труды Академии Наук СССР, популярные книги, содержащие описания полетов, как например, «Звездная эскадрилья», небольшие брошюры и солидные альбомы типа «Покорение Космоса».

Наша страна — родина космонавтики. Главные этапы ее истории скупо, но выразительно воспроизводятся в мемориальном музее Сергея Павловича Королева. Разнообразные материалы о нем любовно собраны здесь воедино.

Многое сделано земляками выдающегося ученого. В частности, из предложенной жителями Житомира личной мебели, домашней утвари отобраны и реставрированы предметы, позволяющие возможно точнее восстановить обстановку начала нынешнего века. Пользуясь советами старожилов, дому-музею удалось придать соответствующий тому времени внешний вид.

Нашли приложение для своих рук заводские умельцы, электрики, строители. Собрание экспонатов пополнили авиамоделисты, изготовив модели планера «Красная Звезда», ракеты ГИРДа. Ракетомоделисты Таджикистана преподнесли модель-копию космического корабля «Союз». И само собой разумеется, об очень многом позаботилась Мария Николаевна — она помогла советами, делилась воспоминаниями о сыне, разыскала некоторые его вещи.

Дом-музей с полным правом можно назвать народным. Он возник, прежде всего, благодаря общим усилиям советской общественности. Дважды Герою Социалистического Труда Сергею Павловичу Королеву в Житомире создан достойный памятник. Он будет гордостью земляков, очагом патриотического воспитания нашей молодежи.

Я. ШВАРЦМАН

Житомир

ИНТЕРЕСНАЯ АРИФМЕТИКА

Своеобразный рекорд установили москвичи на третьих городских соревнованиях, проходивших по программе юбилейной Спартакиады. Из 625 зафиксированных запусков более одной трети (220) оказались максимальными. Два победителя определились лишь в восьмом туре.

Сорок пять планеристов произвели почти четыреста запусков. 125 раз их модели летали по три минуты. У семи спортсменов было по пять максимумов, у четырех, в том числе и у экс-чемпиона мира А. Аверьянова, — по четыре, у девяти — по три. Резиномоторные модели, с которыми выступали 26 спортсменов, совершили 157 полетов, из них 57 получили по 180 очков. Еще лучше показатели у таймеристов. Они стартовали 74 раза, тридцать восемь полетов были максимальными.

Любопытны и такие данные. Почти половина участников соревнований показала от 3 до 7 максимальных результатов. Пять лидеров имели по семь трехминутных полетов. У планеристов спор за первенство между Г. Марковым и А. Земским решил лишь восьмой, дополнительный тур. Победил Г. Марков (3 мин. 6 сек). Третьим стал В. Коваль с шестью максимальными результатами и один полет — 2 мин. 25 сек. (всего 1225 очков). То же наблюдалось и у таймеристов. В восьмом туре первым оказался В. Михалев (3 мин. 46 сек.), вторым — Н. Меркулов, на третьем месте — А. Гречин (у него четыре максимума и три полета по 2 мин. 59 сек., 2 мин. 54 сек. и 2 мин. 47 сек., всего 1240 очков). На резиномоторном старте семь раз по 180 очков было зафиксировано у победителя Г. Юрова, второе место занял В. Заякин, у него шесть полетов максимальных (всего 1251 очко), третье — В. Смирнов (четыре по 180, всего 1198 очков). Только на 4 очка отстал от него В. Петручик (шесть полетов по 3 мин. и один 1 мин. 54 сек.).

Хочется отметить упорство и настойчивость Андреева и Пахомова, модели которых в третьем туре приводнились в Москву-реку. Спортсмены сумели подготовить резиномоторный самолет и планер к старту и добились в следующем туре трехминутных полетов!

С. СТЕПАНОВ

В ПОМОЩЬ МОЛОДОМУ ПЛАНЕРИСТУ

УСТОЙЧИВОСТЬ И УПРАВЛЯЕМОСТЬ ПЛАНЕРА

Основные режимы полета планера — спираль и прямолинейное наклонное планирование. Конечно, возможности планера неизмеримо шире, и включают различные эволюции, фигуры и т. п., но в настоящей статье мы разберем лишь его движение на планировании в спокойном воздухе.

Угол такого планирования, без крена и угла скольжения, определяется соотношением подъемной силы и силы лобового сопротивления: величины этих сил и их соотношение в конкретных условиях зависят у планера только от угла атаки.

Для длительного снижения на заданном режиме планер должен обладать определенной суммой качеств, и в первую очередь, в отношении устойчивости и управляемости. Остановимся на этих вопросах подробнее.

Летящий планер — свободное тело, лишенное в воздухе твердой опоры — физических осей вращения. Его движение происходит по законам динамики полета — раздела более широкой науки, называемой механикой. Последняя, ради методического удобства, рассматривает движение любого свободного тела, как результат сложения двух, одновременно происходящих движений — перемещения центра тяжести тела и вращения тела вокруг центра тяжести. Соответственно такому рассмотрению силовые факторы планера делят на две группы — силы, которые приложены к центру тяжести планера и моменты сил, обусловливающие вращение планера вокруг осей, проходящих через центр тяжести. Изучая вопросы равновесия, устойчивости и управляемости, удобно рассматривать их относительно трех взаимно перпендикулярных осей — продольной, путевой и поперечной (рис. 1).

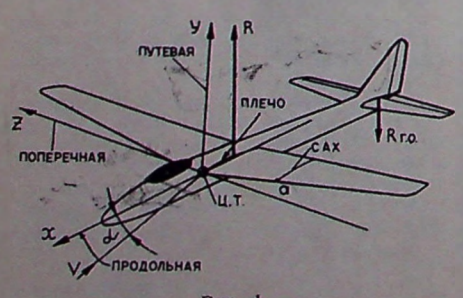


Рис. 1.

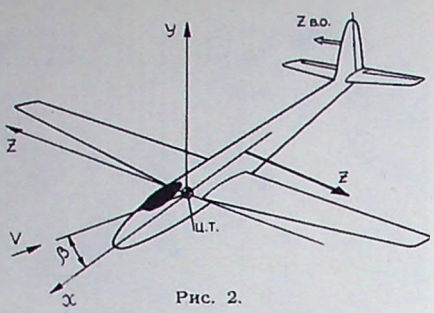


Рис. 2.

РАВНОВЕСИЕ. Далее везде речь будет идти о равновесии моментов, так как силы приложения в центре тяжести и на него не влияют. Пусть действуют, как это часто на деле бывает, только продольные моменты (R — аэродинамические силы без горизонтального оперения и $R_{г.о.}$ — горизонтального оперения), плоскость действия которых совпадает с плоскостью симметрии планера (пл. X-Z, рис. 1). Допустим, что момент силы R является пикирующим, то есть направлен на уменьшение угла атаки α. Тогда, для достижения равновесия, момент от силы $R_{г.о.}$ должен быть кабрирующим, для чего пилот берет ручку на себя и отклоняет ее настолько, чтобы сохранить заданный режим полета.

Изменяя угол планирования, пилот при помощи рулей высоты вновь нарушает равновесие на данном угле атаки, вызывает вращение планера в желаемую сторону. Достигнув нужного угла атаки, останавливает вращение и вновь добивается равновесия моментов. Так, от одного режима равновесия к другому, происходит переход не только на любой угол атаки, но и установление нового режима.

Особенность компоновки планеров заключается в том, что описанные действия не приводят к нарушению равновесия относительно других осей. Не так обстоит дело с другими рулями. Так, отклонение руля направления («дача ноги») приводит к появлению угла скольжения β (рис. 2). Появившаяся боковая сила $Z_{в.о.}$ — вертикального оперения вызывает поворот планера и нарастание угла скольжения. Возникает односторонняя обдувка планера и боковая сила Z, момент которой относительно оси У постепенно, по мере роста этой силы, тормозит, а затем и останавливает вращение планера, фиксируя угол скольжения. Если теперь «убрать ногу», то есть вернуть руль направления в нейтральное положение, то планер ликвидирует скольжение и вернется к полету с $\beta = 0$.

Особенностью действия руля направления является и то, что сила $Z_{в.о.}$, как правило, расположена, выше центра тяжести. Поэтому поворот руля направления, одновременно со скольжением, вызывает и поперечный момент. Для создания подобного момента имеются специальные рули-элероны. Отклонение их, вызывая основной эффект — накренение или устранение крена, одновременно вызывает и побочный — нарушение путевого равновесия.

ЦЕНТРОВКА И РАВНОВЕСИЕ. Одной из причин нарушения равновесия может явиться перемещение центра тяжести, например, когда планерист летал на двухместном планере с инструктором, потом полетел самостоятельно. Если при этом центровка изменилась, то равновесие нарушится и для его восстановления придется отклонять руль высоты. Положение центра тяжести оценивается по величине расстояния $x_т$, отделяющего его от начала средней аэродинамической хорды (САХ) (рис. 1).

ПРОДОЛЬНАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ. Итак продольное равновесие моментов достигается подбором угла установки руля высоты. Добившись равновесия (балансировки планера), пилот, когда надо, повторяет эти действия. Было бы, однако, плохо, если бы приходилось повторять их часто, при малейшем нарушении равновесия. Гораздо лучше, если планер, не требуя от пилота каких-либо действий, способен самостоятельно возвращаться к равновесию, к первоначальному режиму полета. Такой планер называют продольно устойчивым, а его равновесие устойчивым. Устойчивый планер, после исчезновения внешней причины, нарушившей равновесие, совершив несколько колебаний, сам, под влиянием неуравновешенных моментов, возвращается к равновесию.

Надо подчеркнуть, что эта способность проявляется лишь при сравнительно небольших нарушениях угла атаки и зависит от собственных свойств планера. Возвращение к режиму происходит часто колебательно, в результате быстро затухающих (уменьшающихся по размаху) колебаний, но наблюдается и апериодическое (безколебательное) возвращение, обычно более медленное. При этом, чем более передней является центровка, тем больше продольная устойчивость, тем больше возникает восстанавливающий равновесие момент. Напротив, при перемещении центра тяжести назад, устойчивость падает, планер все менее «охотно» возвращается к равновесию. Изменяя центровку, можно найти такую, при которой планер становится безразличным к тому, с каким углом атаки он летит. Восстанавливающего момента у него не появляется. Устанавливается состояние безразличного равновесия. Центровка, приводящая планер к такому состоянию, называется нейтральной и получается, когда аэродинамический фокус совпадает с центром тяжести.

Перемещая его дальше за фокус, попадаем в область неустойчивости. Полет на неустойчивом планере недопустим, особенно учебный, так как от пилота требуется большой опыт, чтобы справиться с его управлением.

Если известна нейтральная центровка данного планера, его центр тяжести следует всегда располагать перед ней, но не слишком далеко, так как это приведет к чрезмерной устойчивости, чреватой ухудшением управляемости.

УСТОЙЧИВОСТЬ БОКОВАЯ. Правильно скомпонованный и загруженный планер при нейтральных и фиксированных руле направления и элеронах, будет самостоятельно устранять небольшие случайные нарушения путевого и поперечного равновесия. Если, например, нару-

шилось поперечное равновесие и планер накренился, возникнет движение вбок и скольжение в сторону крена. В процессе скольжения будет восстанавливаться путевое равновесие и устраняться крен, так как подъемная сила опущенного крыла увеличится. Устранение крена происходит обычно быстрее, из-за чего к моменту, когда он исчезнет, планер будет еще скользить в прежнюю сторону. Так проявляется «смещение фаз». Вследствие этого планер перевалится на другое крыло, что замедлит скольжение и в конце концов остановит его. Но к тому времени появится крен уже в обратную, по сравнению с начальным, сторону. Естественно, начнется и движение в другую сторону. Это явление будет повторяться. Планер, переваливаясь с крыла на крыло и рыская, постепенно замедляя из-за потери энергии движение, через некоторое время сам восстановит равновесие. Такое движение, иногда, у планеров (с плохо подобранным соотношением площадей вертикального оперения и поперечного V) происходит по спиральной траектории и заканчивается (при невмешательстве пилота) крутым снижением. Это так называемая «спиральная неустойчивость».

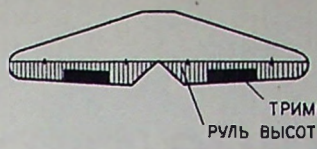
Нарушение бокового равновесия может начаться и «с другого конца» — с начального скольжения. Обнаруживающееся тесное взаимодействие путевой и поперечной устойчивости и послужило основанием назвать совокупность их боковой устойчивостью.

УПРАВЛЯЕМОСТЬ. Ее также разделяют на продольную и боковую. Наиболее четко выделяется из этой «троицы» (продольная, путевая, поперечная) продольная управляемость. Если планер легко управляется рулем высоты, не требуя приложения больших усилий к ручке и хорошо «ходит» за ручкой, то его управляемость в продольном направлении оценивают как хорошую. Необходимость в приложении к ручке усилия вытекает из того противодействия, которое оказывает устойчивый планер изменению угла атаки. Увеличение продольной устойчивости при переходе к более передним центровкам, приводит к тому, что обнаруживается предел для такого смещения центра тяжести вперед. Дело в том, что эффективность руля высоты ограничена и наступает момент (центровка), когда он не в силах уравновесить момент от силы R (рис. 1) Однако было бы неосторожно использовать без остатка всю эффективность: в случае порыва ветра ее может не хватить. Вследствие этого выбирают такое предельно переднее положение центра тяжести, при котором руль способен сбалансировать планер в продольном отношении на посадке при отклонении его вверх на 18—20°.

Итак, обнаруживается, что, если учитывать необходимость удовлетворения одновременно требований устойчивости и управляемости, то центр тяжести «имеет право» находиться в достаточно узком диапазоне — от предельно задней, при которой устойчивость минимально допустимая, до предельно передней, при которой управляемость находится на грани допустимого.



Рис. 3.



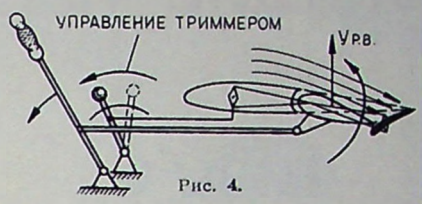


Рис. 4.

Управляемость относительно двух других осей — поперечная и путевая — также взаимодействуют, что дает основание назвать эту совокупность боковой управляемостью.

Легкость накренения или устранения крена и эффективность руля направления свидетельствуют (при правильном соотношении) о хорошей боковой управляемости.

Управляемость тем лучше, чем меньшие усилия требуются для управления. Они же определяются геометрией управления, его кинематикой и другими факторами, выбираемыми конструктором. Эксплуатационные факторы — это конечно центровка: более передняя повышает устойчивость и, естественно, увеличивает усилия. Усилие на ручке управления существенно зависит от скорости, так как с ее ростом значительно увеличиваются действующие на рулевые поверхности аэродинамические силы. Для снятия усилий с ручки применяются триммеры (рис. 4)

НИЗКОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ БУКСИРОВОЧНОГО ЗАМКА И УСТОЙЧИВОСТЬ. Современный взлет и полет планера чаще всего начинается на буксире за самолетом. Это относится к дальним полетам при перебазировании и т. п. В таком полете приходится считаться с изменениями в устойчивости, а значит и управляемости, которые определяются влиянием силы тяги, приложенной со стороны буксировщика к планеру.

Если буксировочный замок (рис. 3) относительно обычного положения центра тяжести расположен низко, то сила тяги буксира будет поднимать нос планера и увеличивать угол атаки. Это эквивалентно смещению центра тяжести назад, то есть ухудшению продольной устойчивости, со всеми вытекающими из этого последствиями. Конечно, такое обстоятельство пилоту надо учитывать. Особенно трудно обстоит дело, когда планер совершает полет на буксире, в болтанку, летя с превышением или с принижением относительно буксира, когда схема действия сил непрерывно меняется. Поэтому полет на буксире требует особого и внимательного рассмотрения.

Э. МИКИРТУМОВ,
кандидат технических наук

АЭРО СМЕСЬ

«ПРЯДИЛЬЩИЦА» НАД ЛОДЗЬЮ

Планерист Яновский, техник-механик Поляньский и авиационный столяр Калита совместно построили самолет собственной конструкции. Назвали его «Прядильщицей», в честь города Лодзи, где они живут, — центра текстильной промышленности Польши.

Машина имеет в длину 5 м, размах ее крыльев достигает 7 м. Умельцы собрали своими силами мотор мощностью в 35 лошадиных сил.

Состоялся пробный полет «Прядильщицы». Самолет поднялся на высоту 80 м, и, сделав несколько кругов, благополучно совершил посадку.

100 САМОЛЕТОВ

Во Франции состоялась международная выставка «авиации и моторизованного отдыха», шестая по счету. На ней представлено свыше 100 новых самолетов или их прототипов. Производились демонстрационные полеты.

В качестве самого большого на выставке фигурировал двухмоторный десятиместный самолет. Наименьшим же оказался миниатюрный вертолет — сенсация выставки.

ЛЕТЧИК СПАСАЕТСЯ НА ВОЗДУШНОМ ШАРЕ

Бывают случаи, когда летчик вынужден покинуть самолет над такой поверхностью, которая затрудняет благополучный спуск на парашюте и не дает возможности быстро обнаружить авиатора, потерпевшего аварию (водные пространства, горы, лес и т. д.). В Англии разработано специальное устройство, позволяющее летчику держаться в воздухе до прибытия помощи.

К верхней части обычного парашюта прикрепляется оболочка воздушного шара. При катапультировании вначале раскрывается парашют, а набегающая воздушная струя надувает через открытые клапаны шар. Вмонтированная в его нижней части пропановая горелка автоматически зажигается, подогревая воздух. Шар удерживает человека на высоте около 3 тысяч метров примерно в течение получаса. Имеющийся в летном скафандре радиопередатчик автоматически подает сигналы бедствия.

Аварийный самолет зацепляет воздушный шар специальным крюком и отбуксировывает его к месту, где имеется возможность спуститься на парашюте.

КОПИИ СТАРЫХ САМОЛЕТОВ

В Техасе (США) существует клуб, члены которого строят копии старых, давно исчезнувших самолетов, от небольших монопланов до трипланов. Здесь особенно любят конструировать истребители периода первой и второй мировых войн.

ЛУНА РАЗОЧАРОВАЛА

Иранского писателя Ибрагима Саббу беспокоит судьба Луны в литературе. В течение тысячелетий, пишет он, Луна была для иранских писателей символом красоты и чистоты. Но телевизионные передачи и фотоснимки последних лет свидетельствуют, что ее поверхность выглядит не так уж привлекательно. Поэты должны будут поискать какие-нибудь другие сравнения для своих произведений.

ВЕРТОЛЕТ, ПОДБИТЫЙ МЯЧОМ

Пятнадцатилетний подросток подбил вертолет, пролетавший на малой высоте над спортивной площадкой в Денвиле (США). Парень запустил в машину бейсбольным мячом, угодившим в трос хвостового несущего винта. Пилот совершил вынужденную посадку.

Планирующие парашюты

Все большее внимание авиационных кругов многих стран стали привлекать планирующие парашюты (парапланеры), у которых горизонтальная скорость значительно выше вертикальной. По техническим характеристикам и конструктивным особенностям они принципиально отличаются от существующих парашютов классической схемы с круглой или квадратной формой купола.

Известно, что на парашютах классической схемы (рис. 1) определенная скорость снижения V, обеспечивается за счет уравновешивания веса G парашютиста (или груза) силой сопротивления Q купола, спускающегося вертикально. Для того, чтобы парашютист весом 100 кг снижался со скоростью, допустимой для приземления ($V_{сн.}$ = = 5—6 м/сек), такой купол должен иметь площадь 60—80 м² в раскрое.

Горизонтальное перемещение на парашюте такой схемы создается при помощи выходящего из-под купола потока воздуха. Достигается это различными способами: за счет перекоса купола при натягивании строп (рис. 2, парашют типа Д=1=8); образованием на куполе киля (рис. 3, парашют ПД-47) или за счет выхода воздуха через специальные вырезы (рис. 4, щелевые парашюты Т-2, Т-4 сер. 4 и др.).

Максимальная величина скорости горизонтального перемещения, которую удалось получить на парашютах такими способами, равна 4,5 сек. (Т-4 сер. 4М, площадь купола 61 м²) при вертикальной скорости снижения 5 м/сек. Это соответствует аэродинамическому качеству ($К = \frac{V_{гор.}}{V_{сн.}}$), равному 0,9. По существующим данным такая величина аэродинамического качества, полученная на парашюте классической схемы, является предельной.

В отличие от этих парашютов (где установившаяся скорость снижения обусловлена силами сопротивления купола), на планирующем — уравновешивание веса груза происходит за счет создания на поверхности купола аэродинамической подъемной силы, аналогичной той, которая образуется на крыле самолета или планера в полете. Иными словами, такой парашют по своим летным характеристикам стал в не котором роде похожим на планер (рис. 5), у которого функции крыла выполняет купол (рис. 6). Разница только в том, что у этого планера нет фюзеляжа, а его крыло можно уложить в компактный ранец и при необходимости раскрыть по парашютной схеме.

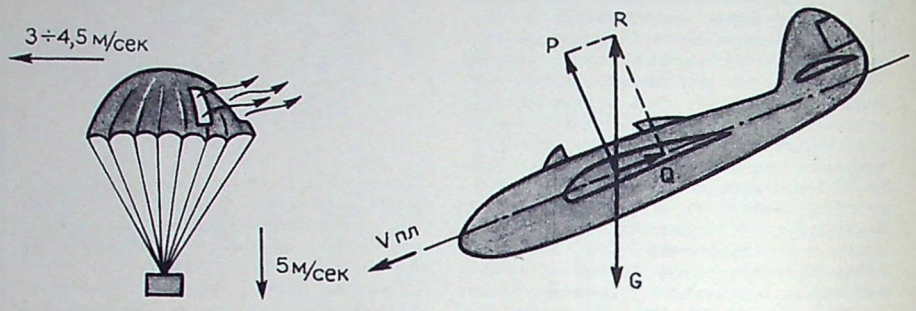


Рис. 4. Рис. 5.

Как известно, началом разработки гибких крыльев считается патент Рогалло от ноября 1951 года на треугольное полужесткое крыло (рис. 7.). Состоит оно из трех жестких стержней, соединенных шарнирно в одной точке. К ним крепится мягкая оболочка. Если к стержням подвесить груз и все это сбросить с самолета, то оболочка наполнится и образовавшееся полужесткое крыло может планировать с аэродинамическим качеством порядка 8. Такое крыло обладает хорошей устойчивостью и им можно управлять.

Вместо жестких стержней могут быть применены надувные балки (рис. 8), которые наполняются сжатым воздухом. Хотя аэродинамическое качество подобного крыла будет несколько ниже (порядка 3—4): но зато его можно сложить более компактно.

Конструкцию мягкого треугольного крыла с надувными балками стали использовать в экспериментах по программе «Джеминай» для спасения кабины космического корабля. Однако через 3 года эти работы были прекращены. Тем не менее многие зарубежные фирмы продолжают заниматься разработкой различных форм гибкого крыла как полужесткой надувной, так и мягкой конструкции (рис. 9).

Например, крыло фирмы «Нортроп» представляет собой надувное кольцо, обтянутое непроницаемой тканью (рис. 10). Это крыло показало более высокие аэродинамические характеристики по сравнению с треугольным и лучшую управляемость. Его предполагали использовать для спуска приборных отсеков спутников и управляемых космических кораблей. Аэродинамическое качество, полученное на такой конструкции, составляло 5, что несколько больше, чем у треугольного с надувными балками.

Параллельно с решением космических проблем большой толчок развитию таких парашютов дал спорт.

Уже создано и находится в эксплуатации немало планирующих парашютов с овальной формой купола со втянутой вершиной — это УТ-2 (СССР), «Пара-командор» (США), «Олимпик» (Франция), «ПТХ-8» (Чехословакия) и др. Они отличаются друг от друга материалом ткани, расположением и величиной отверстий. Аэродинамическое качество их порядка 1,1—1,0. По своим техническим характеристикам эти парашюты являются лучшими образцами современных спортивных парашютов.

На основании существующих данных можно предположить, что величина аэродинамического качества К=1,1 — предельная для парашютов такой схемы (с центральной стропой). В сущности это простейшая схема, которая стоит как бы на границе перехода от купола классической формы к куполу парашюта-крыла.

Дальнейшее увеличение качества очевидно будет возможно путем приближения формы профиля купола и формы в плане к формам жесткого самолетного крыла с большим коэффициентом подъемной силы. Схема парашюта такой конструкции показана на рис. 11. По данным американской печати купол «Парафоил», выполненный по такой схеме, показал аэродинами-

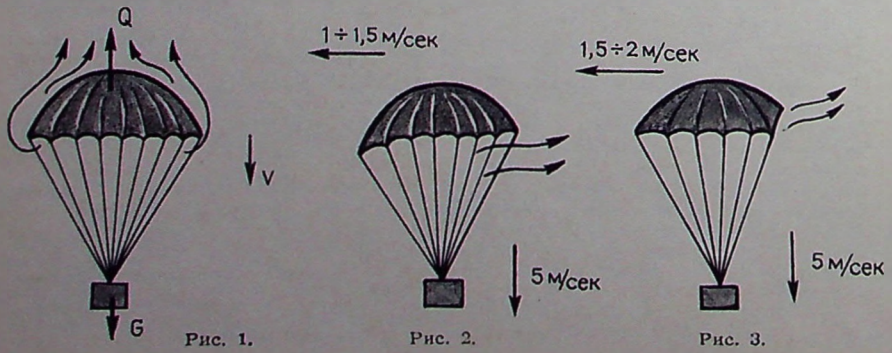


Рис. 1. Рис. 2. Рис. 3.

ческое качество порядка 4—5. Состоит он из двух мягких оболочек, соединенных между собой мягкими нервюрами. Передняя кромка открыта и служит для наполнения крыла. Воздух на входе тормозится (рис. 12), создавая эффект округлой передней кромки. Избыточное давление заставляет воздушный поток обтекать поверхность купола по принципу профиля крыла самолета. Косынки служат для более равномерного распределения усилий от строп на поверхность крыла и для уменьшения протекания воздуха по размаху крыла.

С появлением планирующих парашютов парашютостроение оказалось, в общих чертах, в том же состоянии, как и самолетостроение при переходе на реактивную технику. Тогда пришлось пересмотреть все вопросы аэродинамики, конструкции и эксплуатации самолета.

Аэродинамика управляемого парашюта пока что изучена мало, а теории малых скоростей, на которых летают планирующие парашюты, нет вообще. Те положения аэродинамики, которые существуют для расчета жесткого крыла малоскоростных самолетов и планеров к расчету купола (крыла) не подходят.

Помимо того, что эти крылья летают в диапазоне малоизученных скоростей, трудность расчета крыла парапланера заключается в особенности его конструкции. В отличие от самолетного крыла, где параметры профиля задаются жесткими элементами (лонжероны, нервюры, обшивка), профиль крыла парапланера создается тканью купола, стропами и воздушным потоком, который в данном случае выполняет роль конструктивного элемента. Если в жестком крыле энергия воздушного потока идет на создание аэродинамических сил, то в данном случае часть этой энергии тратится на формирование несущей поверхности. В каких количествах эта энергия распределяется на крыле парапланера и как ее распределить наивыгоднейшим образом, чтобы получить наилучшие аэродинамические характеристики, задача исследований.

Характерная особенность планирующих парашютов — возрастание динамических нагрузок в момент раскрытия. Объясняется это увеличением скорости наполнения куполов (в связи с малой площадью и наличием строп по куполу, задающих его профиль). Даже



Рис. 9.



Рис. 10.



Рис. 11

одна центральная стропа на УТ-2 сократила время его наполнения почти вдвое по сравнению с парашютом обычной схемы.

Как уменьшить нагрузку при раскрытии — одна из основных задач, которая стоит перед конструкторами планирующих парашютов. Она решается различными способами: постановкой в конструкции амортизирующих элементов (эластичной подвесной системы, эластичных строп и т. д.) или путем искусственного замедления процесса наполнения купола (вырезы на куполе, рифление, перепускные клапаны).

Что касается устойчивости и управления планирующих парашютов, то можно сказать, что все они обеспечивают парашютисту быстрый (без запоздания) за 3—5 сек. разворот на 360°. Разворот происходит с большим креном парашюта относительно вертикальной оси. После возвращения стропы управления в нейтральное положение купол за 1—2 сек. входит в устойчивый режим планирования. При медленном натягивании стропы управления, разворот можно произвести плавный и без заноса.

Вопрос управления величиной горизонтальной скорости на этих парашютах еще полностью не решен. Это и является главной причиной того, что в качестве спортивных они пока не применяются. Известно, что для точной обработки цели наилучшим будет парашют, у которого величина горизонтальной скорости или аэродинамического качества будет меняться прямо пропорционально величине вытягивания клевантов (рис. 13).

Указанные парашюты (за исключением парашютов типа УТ-2К и «Паракомандор») обеспечивают спортсмену устойчивое (без рысканий и раскачива-



Рис. 12

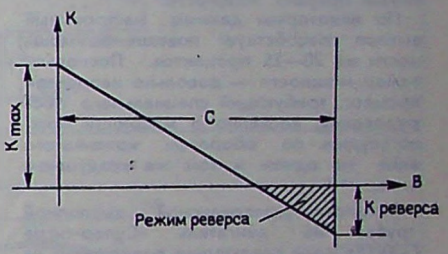


Рис. 13.
К — аэродинамическое качество, В — ход клевантов, С — диапазон управления.

ний) снижение на режиме полной горизонтальной скорости. При уменьшении этой скорости (переход на большие углы атаки) устойчивость их ухудшается, а при нулевой горизонтальной скорости теряется полностью. Снижение происходит при этом с сильным раскачиванием. При возвращении строп управления в нейтральное положение купол быстро возвращается в режим устойчивого планирования.

Очевидно, что подбор горизонтальной скорости планирующих парашютов будет решен при создании такой конструкции, которая позволит при управлении значительно менять форму (геометрию) купола.

В заключение несколько слов о парашютном спорте в будущем. На мой взгляд, появление парашютов с большим аэродинамическим качеством обогатит программу соревнований новыми и интересными упражнениями: комплекс фигур на наполненном куполе — пилотирование парапланера (спирали, восьмерки), проход по маршруту или по курсу, обозначенному сигнальными точками на земле, соревнования на скорость прохождения маршрута, групповой пилотаж.

В. ЧИЖИК,
заслуженный мастер спорта

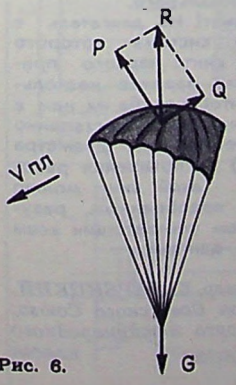


Рис. 6.



Рис. 7.



Рис. 8.

ДВИГАТЕЛИ С РЕЗОНАНСНОЙ ТРУБОЙ

Харьковский спортсмен чемпион Советского Союза Е. Вербицкий имеет немалый опыт работы с микролитражными двигателями. Мы публикуем статью Вербицкого, в которой подводятся итоги его экспериментов. Думается, что статья представит интерес для наших читателей-авиамоделистов.

В последнее время многие авиамоделисты используют на микродвигателях эффект так называемого настроенного выхлопа, другими словами, применяют резонансные выхлопные трубы. Иногда эти трубы именуют глушителями. Действительно, они уменьшают уровень шума работающего двигателя, но основное их назначение — повысить мощность. При правильном подборе резонансной выхлопной трубы и соответствующей переделки двигателя можно получить довольно ощутимый прирост мощности.

По некоторым данным настроенный выхлоп способствует повышению мощности на 20—25 процентов. Поскольку замер мощности — довольно непростой процесс, требующий специального оборудования, косвенно о мощности можно судить по оборотам коленчатого вала на одном и том же воздушном винте.

Установка резонансной выхлопной трубы на двигатель «Супер-тигре G20/15» дала следующие результаты: на рабочем воздушном винте летающей модели серийный двигатель развивал 20 тысяч оборотов в минуту, после применения настроенного выхлопа — 21500—22500 об/мин.

Получить что-либо подобное другими усовершенствованиями и модернизацией очень трудно. Предлагается следующий способ переделки отечественных двигателей «Метеор», «ЦСКАМ» и импортного «Супер-тигре G20/15». Все размеры на чертежах соответствуют «Супер-тигре», для остальных возможны некоторые незначительные отклонения.

Пожалуй, самое сложное — это изготовить новый поршень. Для двигателей с настроенным выхлопом при положении поршня в верхней мертвой точке важно, чтобы полость картера не соединялась с атмосферой через выхлопное окно гильзы цилиндра, то есть не должно происходить декомпрессии картера. В серийных двигателях по другим соображениям подобное условие не выполняется, поэтому юбку нового поршня надо сделать длиннее (рис. 1).

О материале. В первом приближении можно взять любой серый чугун. Крайне необходимо обеспечить перпендикулярность осей поршня и поршневого пальца. Желательно, а для двигателей с выхлопом назад («МВВС») обязательно поршневой палец фиксировать стопорными кольцами, которые изготовляются из стальной проволоки диаметром 0,25—0,3 мм.

Для получения желаемого эффекта настроенного выхлопа мы изменим диаграмму газораспределения двигателя. Фазу всасывания, которая в рассматриваемых двигателях не зависит от положения поршня и определяется всасывающим отверстием в коленчатом валу, оставить прежней. Фазу выхлопа увеличим, перепад в фазах выхлопа и перепуска доведем до 20—30°, для чего верхнюю кромку выхлопного окна гильзы распилим на 1—1,4 мм. Перепускное окно гильзы не нужно изменять.

На серийных двигателях фаза перепуска колеблется в пределах 140°. В нашем случае она порядка 130°. Для уменьшения фазы сделаем новый шатун с межосевым расстоянием 26 мм (в серийном варианте это расстояние равно 25,5 мм). При изготовлении шатуна (материал—прокатный Д16Т) важно выдержать параллельность осей пальца кривошипа и пальца поршня. Остальные размеры оставим такими же, как на серийном образце.

Мощность двигателя в некоторой степени зависит от геометрической формы внутренней части головки цилиндра. Существуют различные конфигурации головок. Предложенная на рис. 2 ныне применяется многими спортсменами. Обратите внимание на небольшую конусность торцевой внутренней части (3°), необходимую для предотвращения гидравлического удара при положении поршня в верхней мертвой точке.

Особенно большое значение для нормальной работы двигателя имеет правильно подобранная степень сжатия, которая определяется объемом камеры сгорания. Объем лучше всего замерять медицинским шприцем. В двигателях без резонансной трубы этот объем равен 0,3 см^3, в нашем случае мы его увеличим до 0,34 ÷ 0,36 см^3, то есть несколько уменьшим степень сжатия. Головка цилиндра из Д16Т, Д1Т, АК-6 или АК-8.

Противовес коленчатого вала обрабатывается (рис. 3) так, чтобы вырез на юбке поршня был как можно меньше. Без такого выреза обойтись нельзя. В нижней мертвой точке поршень не должен касаться коленчатого вала. Слишком большой вырез может привести к декомпрессии картера при положении поршня в верхней мертвой точке.

Новая задняя крышка картера изготавливается по рис. 4.

Резонансная труба устанавливается на двигателе посредством переходника (рис. 5), который через уплотнительную прокладку из паронита прикрепляется к выхлопному патрубку. Установить переходник можно по-разному. На картере двигателя «Супер-тигре», например, предусмотрены две проушины. Главным условием здесь является герметичность системы: резонансная труба — переходник — картер двигателя. Важно, чтобы стыковка резонансной трубы и переходника ни в коем случае не была жесткой. Лучше всего применить силиконовую (жаростойкую) резину (рис. 6).

Резонансную трубу (рис. 7) можно сделать на токарном станке из магниевого сплава МА-8 или дюраля Д16Т. Она состоит из двух частей: переднего и заднего конусов, соединенных клеем БФ-2 или эпоксидной смолой ЭД-5, или ЭД-6.

Некоторые спортсмены успешно применяют точечную сварку для изготовления труб из листового титана или тонкой нержавеющей стали.

Резонансную трубу на токарном станке изготовляют в такой последовательности:

1. Заготовку диаметром 29÷30 мм и длиной 183 мм установить в патроне токарного станка и расточить внутреннюю цилиндрическую поверхность входной части переднего конуса.

2. Не снимая детали, подпереть консольную часть вращающимся центром задней бабки станка. Выточить наружную цилиндрическую поверхность входной части трубы (рис. 8).

3. Изготовить упорную пяту под вращающийся центр (рис. 9).

4. Деталь установить в патроне станка, как показано на рис. 10. Расточить внутреннюю часть конуса.

5. Установить деталь (рис. 11), подпереть вращающимся центром (через упорную пяту) и выточить наружную поверхность конуса.

Деталь готова.

Аналогичным образом делается и задний конус резонансной трубы, правда, упорная пята здесь несколько другая (рис. 12).

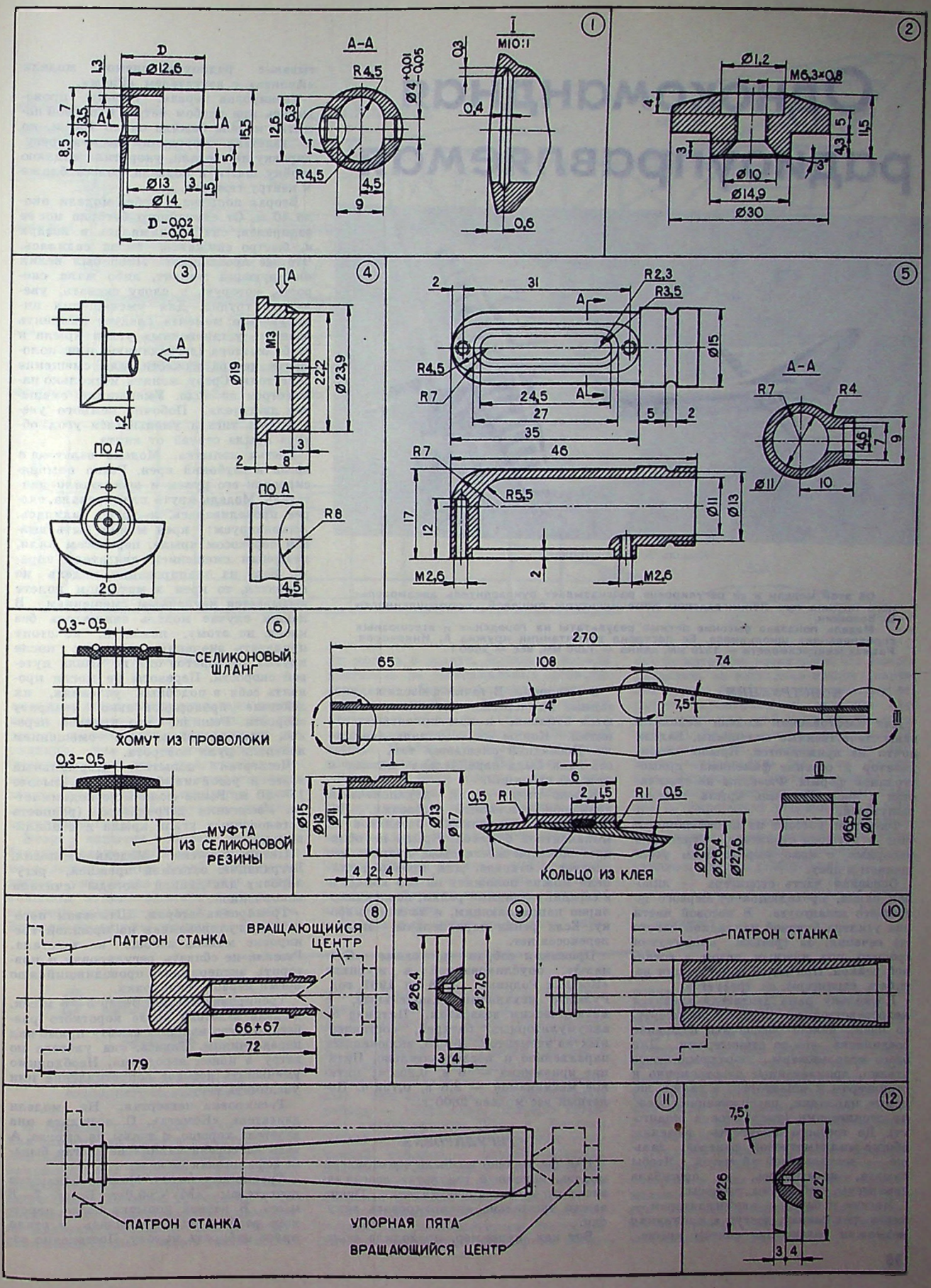
Заключительная операция — склеить оба конуса между собой.

Предложенная выхлопная труба, применительно к указанным мною двигателям, рассчитана на обороты 21 500—22 500 об/мин. Тщательно надо подбирать винт. На слишком большом винте (аэродинамически тяжелом) двигатель не сможет выйти на обороты, близкие к резонансным, и труба, как говорят, не «включится». На аэродинамически легком винте труба не позволит выйти на обороты выше резонансных. Двигатель будет не догружен, и коэффициент полезного действия такой системы ниже оптимального.

Как подбирать винт? На двигатель с трубой, топливная система которого уже отлажена на винте первого приближения, изготовим заранее несколько больший винт, чтобы труба на нем в полете не «включалась». Постепенно облегчим его (уменьшением диаметра и ширины лопасти) до появления резонансного режима. Такой винт можно считать правильно подобранным, разумеется, при полном соответствии всем другим расчетным данным.

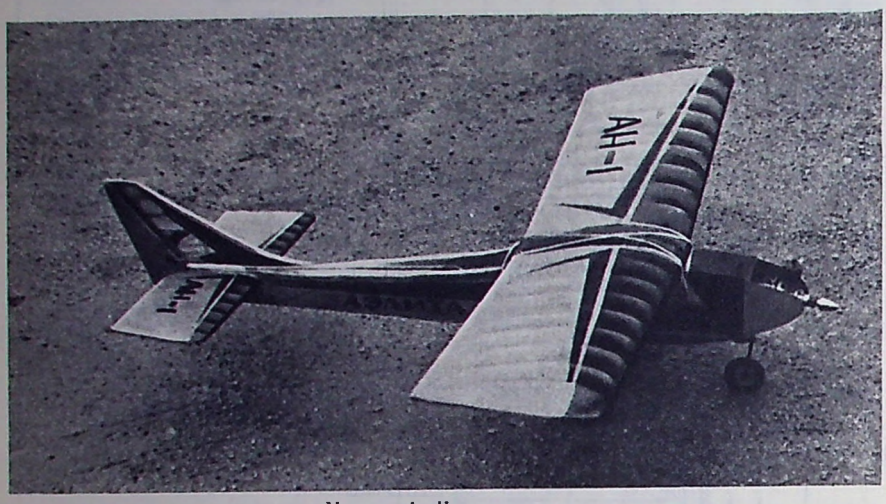
Инженер Е. ВЕРБИЦКИЙ,
чемпион Советского Союза,
мастер спорта международного класса

Харьков



1
D
Ø12,6
A-A
R4,5
Ø4 +0,01 -0,05
I
M10:1
Ø13
Ø14
D -0,02 -0,04
2
Ø1,2
M6,3×0,8
Ø10
Ø14,9
Ø30
3
ПО А
20
4
M3
Ø19
Ø23,9
ПО А
R8
5
R2,3
R3,5
R4,5
R7
24,5
27
35
46
R5,5
Ø15
Ø11
Ø13
M2,6
A-A
R4
Ø11
10
6
0,3-0,5
СЕЛИКОНОВЫЙ ШЛАНГ
ХОМУТ ИЗ ПРОВОЛОКИ
МУФТА ИЗ СЕЛИКОНОВОЙ РЕЗИНЫ
7
270
65
108
74
4°
7,5°
Ø15
Ø13
Ø11
Ø17
R1
0,5
КОЛЬЦО ИЗ КЛЕЯ
Ø26
Ø26,4
Ø27,6
Ø6,5
Ø10
8
ПАТРОН СТАНКА
ВРАЩАЮЩИЙСЯ ЦЕНТР
66÷67
72
179
9
Ø26,4
Ø27,6
10
ПАТРОН СТАНКА
11
ПАТРОН СТАНКА
УПОРНАЯ ПЯТА
ВРАЩАЮЩИЙСЯ ЦЕНТР
12
7,5°
Ø26
Ø27

Однокомандная радиоуправляемая



Модель А. Никонорова.

Об этой модели и ее регулировке рассказывает руководитель авиамодельного кружка при Ленинградском доме культуры пищевой промышленности В. Волошин.

Модель показала высокие летные результаты на городских и всесоюзных соревнованиях школьников. Ее построил воспитанник кружка А. Никоноров. Размах микросамолета — 1320 мм, длина — 1200 мм, вес — 2600 г.

КОНСТРУКЦИЯ

Для изготовления модели использованы отечественные материалы. Бальза почти не применяется. Крыло, стабилизатор и сечение фюзеляжа прямоугольной формы. Фюзеляж не суживается к носу. Профиль крыла плосковыпуклый.

Фюзеляж состоит из шести шпангоутов и четырех стрингеров. Стрингеры наборные, с ярко выраженным утолщением к носу.

Основная часть стрингера — липовая балка, проходящая от первого до третьего шпангоута. В носовой части она усилена буковой накладкой такого же сечения, за третьим шпангоутом срощена под нужным углом с сосновой рейкой. При такой конструкции изгибать стрингеры не требуется.

Поскольку рама двигателя крепится непосредственно к первому шпангоуту, то очень важно обеспечить надежное соединение его со стрингерами. Для этого использованы дюралюминиевые уголки, приклепанные одновременно к стрингерам и шпангоуту, а также липовые накладки, расположенные между стрингерами (упираются в шпангоут). До третьего шпангоута фюзеляж обшит миллиметровой фанерой, дальше — микалентной бумагой. Чтобы бумага, натягиваясь, не прогибала стрингеры, добавлены раскосы.

Доступ к бачку и аккумуляторам — через люк сверху, доступ к приемнику возможен только при снятом крыле.

О смещении. В точки фюзеляжа, указанные на чертеже стрелками, втыкаются булавки, к ним привязываются нитки. Концы их — у вала двигателя. Последний смещается так, чтобы ось вала была параллельна ниткам в каждой проекции.

Крыло имеет один двухполочный лонжерон, усиленный раскосами. Лобик обтянут ватманом, остальное — микалентной бумагой. Крыло не обладает большой жесткостью, хранить его следует в стапеле. Для проверки стапеля можно положить на его концы и в середину длинные рейки, перпендикулярно направляющим, и взглянуть сбоку. Если рейки параллельны, значит перекосов нет.

Приемник собран по схеме «Сигнал-5», опубликованной в журнале «Крылья Родины» № 8 за 1967 год. Рулевые механизмы самодельные, с механическим возвратом. Питание от аккумуляторных батарей, составленных из элементов Д-0,25, включенных параллельно и последовательно. Питание приемника — 6 в, 0,25а/ч; питание механизмов — 3,6 в, 0,75а/ч. Полетный вес модели 2600 г.

РЕГУЛИРОВКА

Как бы хорошо ни была изготовлена модель, конечный результат всегда зависит от качества регулировки. Очень важно тщательно анализировать запуски.

Вот как, например, проходило облетывание радиоуправляемой модели «Аэлита» с двигателем «Ритм».

Тренировка первая. Полеты проводились при слабом ветре. В первой попытке модель бежала около 100 м, но не взлетала. Аэродинамическую регулировку не трогали, укоротили заднюю стойку шасси и подвели колеса ближе к центру тяжести.

Вторая попытка. Пробег модели около 40 м. От случайного бугорка нос ее задирался, она поднималась в воздух и, быстро снижаясь, снова садилась. Что же произошло? Либо был велик пикирующий момент, либо мала скорость, которую, к слову сказать, увеличить трудно. Для уменьшения пикирующего момента следует изменить разность установочных углов крыла и стабилизатора (деградацию), или положение центра тяжести, или смещение двигателя. Сразу менять несколько параметров не надо. Уменьшили смещение двигателя. Побочно немного увеличилась тяга и уменьшился угол обдува крыла струей от винта.

Третья попытка. Модель взлетела и легла в глубокий крен. Резко компенсировали его рулем и выключили двигатель. Модель круто планировала, скорее проваливалась, и грубо садилась. Анализируем: крен может быть вызван перекосом крыла, перекосом киля, неверным смещением двигателя вправо. Если на планировании модель не кренится, то крен в моторном полете вызывается неудачным смещением. В нашем случае модель снижалась без крена, но этому, пожалуй, не стоит придавать значения, так как после крутых разворотов она не имела путевой скорости. Перекосы не могли проявить себя в подобных условиях, их действие пропорционально квадрату скорости. Решили, что имеется перекос, компенсировали его смещением нейтрали руля поворота.

Четвертая попытка. Нормальный взлет и устойчивый полет на высоте 15—20 м. Выше модель не поднимается. Увеличили деградацию (разность установочных углов крыла и стабилизатора).

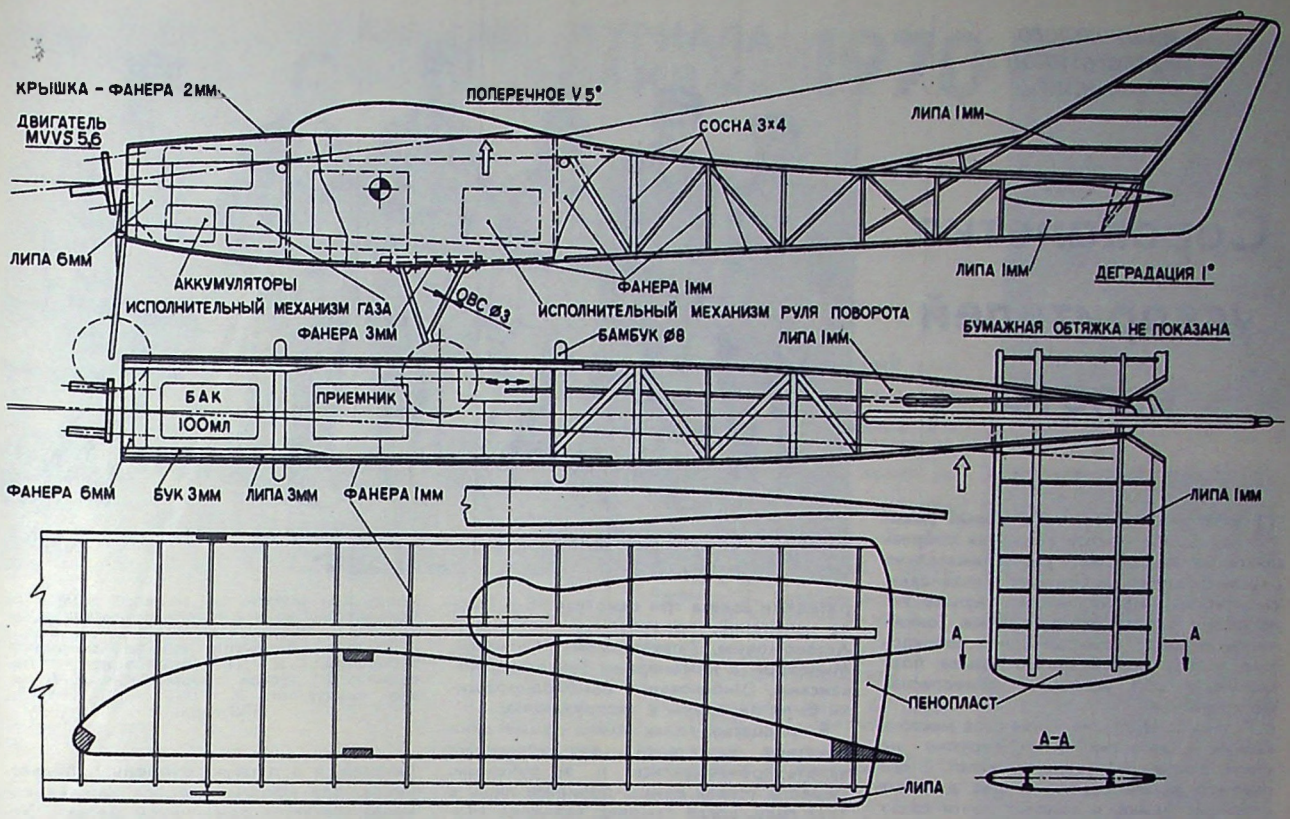
Пятая попытка. Модель зависала. Деградацию оставили прежней, регулировку для данной погоды считали законченной.

Тренировка вторая. Штилевая погода. Отрегулированная на прошлой тренировке модель вообще не взлетала. Решили не сбивать регулировку и повторить эксперимент, проводившийся во время первой тренировки.

Тренировка третья. Ветер 5—6 м/сек. Модель взлетела после короткого разбега, быстро набрала высоту прямо над передатчиком. Пятясь, она улетела по ветру в конец аэродрома. Необходимо уменьшить лобовое сопротивление или увеличить тягу.

Тренировка четвертая. На модели двигатель «Комета». С асфальта она взлетела хорошо, с травы не смогла. А ведь на соревнованиях не всегда бывает асфальтовая полоса...

Тренировка пятая. Модель оснащена двигателем «MVVS-5,6». Ветер 7—8 м/сек. В первой попытке после короткого разбега она поднялась и стала круто набирать высоту. Постепенно за-



Конструкция модели.

висала и даже самопроизвольно делала петли Нестерова. Значит, мощный двигатель способствовал уменьшению деградации, чем мы и воспользовались. Очевидно, при этом индуктивная составляющая лобового сопротивления также уменьшится, улучшится проницаемость и ликвидируется избыток подъемной силы.

Вторая попытка. Модель долго и с большой скоростью бежит по земле, но не взлетает. В чем дело? Либо деградация уменьшена чрезмерно, либо слишком велико влияние разницы в скорости ветра у земли и на высоте. Решили проверить последнее. Запустили модель в воздух. Временно вывели двигатель на максимальные обороты, предельно обедняя горючую смесь...

Третья попытка. Модель с трудом оторвалась от земли, а на высоте снова началось кабрирование. Сложный случай. Необходимо чем-то компенсировать влияние ветра. По правилам соревнований руля высоты на однокомандной модели не должно быть, а регулировать газ можно. Воспользовавшись этим, поставили на модель дополнительный канал управления. Результат отличный! Отрегулированная таким образом модель в любую погоду надежно стартует и плавно, в зависимости от оборотов двигателя, летает на нужной высоте.

Спортивный успех во многом зависит от методики тренировок. Их можно разделить на несколько этапов: изучение пульта (воображаемые полеты); отработка практических навыков (использовать для этой цели модель автомобиля). Важно, чтобы пилот уверенно пилотировал моделью, то есть мысленно «привязался» бы к ее движению. Управление полетом модели под наблюдением инструктора. Здесь главное — выработать уверенность в себе. И, наконец, самостоятельные запуски в различных метеорологических условиях. После каждой тренировки — анализ полетов и разбор ошибок.

В. ВОЛОШИН,
руководитель авиамодельного кружка

Ленинград

В польском небе

Встреча авиамоделистов социалистических стран

В Польше проходила международная спортивная встреча строителей малой авиации. В ней приняли участие авиамоделисты Венгрии, Германской Демократической Республики, Советского Союза, Польши, Югославии и Чехословакии. Разыгрывалось первенство по моделям свободного полета. Советская команда выступила в таком составе: А. Лепп, Г. Марков и В. Ехтенков (модели планеров), Е. Мелентьев, И. Зильберг и А. Юров (резиномоторные модели самолетов), Е. Вербицкий, В. Мозырский и А. Гречин (модели с поршневыми двигателями).

Удачно стартовали наши спортсмены: они завоевали общекомандную победу — 10524 очка. Призеры встречи: авиамоделисты ГДР и Венгрии (10292 и 9753 очка), четвертая в зачетной таблице — первая команда Польши (9745), далее Чехословакия (9737), Югославия (9464) и вторая польская команда (8971 очко).

Как распределились места в личном зачете? На резиномоторном старте отличился Зильберг, инженер из Новосибирска, в 7-ми турах он набрал 1244 очка из 1260 возможных. Второй — Мелентьев — 1235 и третий — Ошатс (ГДР) — 1146 очков. У таймеристов лучший — Мезнер (Венгрия) — 1260, всего на шесть очков отстал от него Вербицкий и на 8—третий призер чехословацкий спортсмен Кругер. Остальные наши таймеристы Гречин и Мозырский — на девятом и одиннадцатом местах (1205 и 1197 очков).

В классе моделей планеров впереди спортсмен из ГДР — Эртель, модель которого в семи турах летала максимальное время — 1260 очков. 30 очков победителю проиграл Марков — второй призер; третий — Шемновски из Польши — 1198 очков.

ИЗ ПРОШЛОГО ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

Сорокалетие ускорителей взлета



Участники испытаний первых ракетных ускорителей взлета (слева направо) авиатехник Н. Иванов, мотористы тт. Крюк и Хаскин, начальник газодинамической лаборатории В. Петропавловский, начальник III отдела лаборатории В. Дудаков, авиатехник А. Гришкевич (снимок 1932 года).

В этот день известный учебный самолет был в центре внимания собравшихся на аэродроме. Они внимательно рассматривали небольшие установки, смонтированные на нижнем крыле У-1 по обоим бортам его фюзеляжа. Тонкие листы железа, прикрывавшие неширокую полосу задней кромки крыла, подсказывали, что установки огнеопасны. Но зачем они?

Летчик С. И. Мухин занял свое место в кабине и, запустив мотор, порулил на старт. Вскоре У-1 пошел на взлет. С его нижнего крыла сорвались два длинных огненных языка, и самолет почти сразу оторвался от земли.

Так сорок лет назад впервые в нашей стране и впервые в мире был совершен взлет с ракетными ускорителями. Их роль выполнили два небольших пороховых двигателя. На борту самолета был один из конструкторов системы, автор этих строк. Вслед за первым Мухин выполнил еще несколько взлетов с использованием ракетных ускорителей. Во всех случаях длина разбега значительно сокращалась. Взлет проходил успешно и с размокшего аэродрома, и при нагрузке, почти в полтора раза больше нормальной.

После испытаний на легком У-1 эффективность ускорителей взлета решили проверить на моноплане ТБ-1 с двумя моторами М-17. На бомбардировщике, с учетом его большого полетного веса, установили 6 ракетных двигателей, по три с каждой стороны фюзеляжа. При этом два ускорителя монтировались под крылом, а один над крылом в плоскости разъема консоли с центропланом. Таким образом суммарная сила тяги двигателей, как и на У-1, проходила несколько ниже центра тяжести самолета. Одновременность воспламенения зарядов и единство режима работы всех ускорителей обеспечивались специальной системой огневой связи.

Программа испытаний предусматривала взлет бомбардировщика с нормальным и увеличенным на 33 процента полетным весом. В обоих случаях эксперимент увенчался успехом. При взлете с нормальным весом длина разбега, благодаря ракетным двигателям значительно сократилась. Разбег же перегруженной машины был лишь незначительно больше обычного. Это дало основание уже в 1934 году оснастить ускорителями взлета три самолета ТБ-1. После испытаний, проведенных летчиками Автономовым, Плахатнюком, Сисиным, Миндером и инженерами Зуйковым, Хованским, Шибаловым бомбардировщики были переданы в эксплуатацию.

В тридцатых годах опыты применения ракетных двигателей для ускорения взлета производились и за рубежом. Первого успеха немцы добились лишь в 1937 году, когда самолет Хейнкеля «Кадет», оснащенный ускорителями конструкции Вернера Брауна, совершил несколько удачных взлетов. В 1942 году и американцы провели испытания гидросамолета «Консолидейтед» с ракетными ускорителями взлета конструкции Роберта Годдара. Через два года, в сентябре 1944 года, действие ракетных ускорителей взлета было показано представителям печати. Самолет с ускорителями взлетал с реки Гудзон.

Ракетные ускорители используются и сейчас, хотя мощность основных силовых установок самолета возросла во много раз. Максимальное сокращение длины и времени разбега перед взлетом, особенно у сверхзвуковых истребителей, и в первую очередь перехватчиков, для которых дорога каждая секунда, остается заманчивой целью. Ускорители помогают ее достигнуть. В бомбардировочной и транспортной авиации ускорители взлета широко применяют для увеличения полезной нагрузки.

С каждым годом масштабы использования ускорителей взлета расширялись. Их начали применять не только на истребителях, бомбардировщиках и разведчиках, но и на некоторых типах транспортных самолетов. Естественно, что в процессе развития авиации улучшались и совершенствовались также ускорители. Но принцип использования дополнительных к основной силовой установке двигателей для ускорения и облегчения взлета остался прежним, каким его первыми в мире разработали и проверили в реальных условиях советские инженеры и летчики.

В. ДУДАКОВ,
кандидат технических наук



Взлет современного истребителя с ускорителями.
Фото В. Вдовенко

1970 СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» 1970





К 100-летию СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА

Африканова М. Наше небо. № 4.
Ворожейкин А. Нас осеняет ленинское знамя. № 4.
Вуколов В. Встреча в Смольном. № 3.
Горны поют. № 4.
Заветам Ленина верны! № 1.
Землянский Д. С Лениным в сердце. № 1.
Кашников А. Пока существует капитализм... № 3.
Килна А. Ступени роста. № 1.
Коровин И. Инициатива, творчество, деловитость. № 2.
Ленинским курсом — к коммунизму. № 3.
Львов М. Портрет на приборной доске. № 4.
Малолетнев В. Мы служим в ленинском полку. № 4.
Мы — ленинцы. № 4.
Очкин В. По заданию Ленина. № 4.
Под знаменем Ленина. № 2.
Романюк В. С Лениным в сердце. № 4.
Самойлов В. Шахтерская доблесть. № 4.
Сморчков А. Ильич завещал: учиться военному делу настоящим образом. № 2.
Соколов В. Дыхание ленинской мысли. № 4.
Трофимов Н. За коммунистический труд. № 1.
Хальзов В. Правофланговые. № 3.
Шапкин Н. Время больших скоростей. № 4.
Шварцман Я. Ульяновск. 1970. № 4.
Шилов А. Сверяем дела по Ильичу. № 4.

НАВСТРЕЧУ XXIV СЪЕЗДУ КПСС

Голованов Н. Установлены в небе. № 10.
XXIV съезду КПСС — достойную встречу. № 11.
Самолеты над полями. № 9.
Семенов М. За словом — дело. № 12.
Скаковский Ф. Всегда в поиске. № 12.

ПЕРЕДОВЫЕ И РЕДАКЦИОННЫЕ СТАТЬИ

Родной Армии — достойное пополнение. № 6.
К новым спортивным победам. № 9.
XXIV съезду партии — достойную встречу. № 10.
Великое знамя Октября. № 11.
Месячник оборонно-массовой работы. № 12.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ И ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

Александров С. «Фердинанды» замолчали. № 1.
Анохин С. Первый орден... № 5.
Барбашин В. На крыльях мечты. № 10.
Болтыханов Ф. Горный орел. № 12.
Гладков З. К защите Родины — готовы! № 6.
Головацкий И. Мы Родины гордые крылья. № 8.
Горбатюк Е. Наследники. № 5.
Григорьев М. Семья летчиков. № 3.
Гридчин В. Торпедоносец Владимир Пирогов. № 7.
Демин Н. Сильные духом. № 12.
Зайцев Е. Клятва на верность. № 8.
Ильинский И. Мой командир. № 1.
Кадушев Э. Женя, Женечка, «Жигули». № 3.
Каширин С. Тропою грома. № 3.
Контиевский А. Командир корабельного, противолодочного... № 7.
Контиевский А. Особый талант. № 12.
Леонтьева Т. В школьном музее. № 8.
Львов М. «Мое место — Берлин». № 3, 5.
Львов М. Письмо сыну летчика. № 11.
Лукашенко А. Дорогами воздушного десанта. № 1.
Лысенко В. Нас гвардией зовет народ. № 8.
Малолетнев В. Над синими сопками. № 9.
Мамаев А. Дело общее, государственное. № 8.
Михайлов А. Эскадрилью ведет замполит. № 2.
Наследуя доблесть. № 12.
Нелаев В. Огненный человек. № 9.
Орешина Н. В небе двое. № 7.
Павличенко В. Кусочек синего неба. № 5.
Панич В. В училище героев. № 3.
Пляченко П. В последний месяц войны. № 4, 5.
Полынин Ф. На Северо-Западном фронте. № 8.
Руденко С. Конец фашистского рейха. № 5, 6, 7.
Рябов В. Свет великой победы. № 5.
Садовский Е. Четверть века спустя. № 5.
Северин М. Съезд молодых ленинцев. № 6.
Семенкевич Н. Этих дней не смолкнет слава. № 5.
«Семь звезд одной школы». № 10.
Сиваков Г. Назовем поименно... № 1.
Сиваков Г. Имена стали известны. № 12.
Сидорова А. Глазами матери солдата... № 9.
Спатарель И. Красвоенлеты. № 11.
Томашкевич В. Заветам Ленина верны. № 10.
Феоктистов С. Полк продолжает жить. № 2.
Филипенин В. Если надо... № 8.
Фильченко Л. Воздушная мощь Родины. № 8.
Хоробрых А. «Двина». № 6.
Хоробрых А. Щит экипажа. № 8.
Цыкин А. Завершающий удар. № 9.
Чечнева М. Орлята семидесятых годов. № 10.
Шварцман Я. Ночи войны. № 9.
Ширшов В. Лагерь юных патриотов. № 11.
Штепо В. Парни из нашей роты. № 11.
Штучкин Н. Однополчанин. № 11.
Эстафета верности Родине. № 8.
Якименко А. Группа «Меч». № 4, 6, 11.
Яковлев И., Гринько А. От Москвы до Берлина. № 2.

ПЕРВИЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ — ОСНОВА ОБЩЕСТВА

Авиационный спорт на селе: каким он должен быть? № 5, 8.
Грязнов К. Содружество. № 11.
Довидайтис В., Йонушас А. Часы и километры. № 8.
Ипатов В. На заводе имени Чкалова. № 9.
Крылатая юность. № 12.
Курсаков Н. Семь тысяч часов в воздухе. № 3.
Лебединский М. Ленинград. Кировский завод. № 4.
Леонтьева Т. Школа в поиске. № 3.
Стройнов М. Соревнование силы множит. № 2.
Шеко М. Сказ о крылатых уральцах. № 4.

АВИАЦИОННО-МАССОВАЯ РАБОТА

Бурдин Н. Служите честно, сыны! № 3.
Васина Б., Леонтьева Т., Балакин Н. На финальных стартах России. № 9.
Выборный Н. Новаторы. № 8.
Игнатьев С. Учатся отваге у героев. № 5.
Калинин И. Ветераны у школьников. № 1.
«Наша хата с краю...» № 5.
Паровой Н. Вместе с комсомолом. № 10.
Подгорный А. Высокая награда. № 9.
Радзевич П. Успехи обязывают. № 9.
Скворцов А. Перед финишем спартакиады. № 7.

КОСМОНАВТИКА

Благонравов А. На переднем крае науки и техники. № 4.
Васильев А. «Космос» для людей. № 6.
Денисов В., Алимов В. Весомый вклад. № 10.
Кузнецов В. Над планетой — «Союз-9». № 7.
Кузнецов В. Ракета держит экзамен. № 10.
Кузнецов В. Снова к планете загадок. № 12.
Мерзулов И. 60 докладов о космонавтике. № 11.
Смирнов И. Исследования Луны продолжаются. № 11.
Шварцман Я. Народный музей. № 12.
Ученые смотрят в будущее. № 7.

САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

В первых рядах. № 2.
Голованов Н. «Чайка» в рекордном полете. № 7.
Игнатьев С. Поют турбины реактивных. № 1.
Игнатьев С. На старте — пилоты. № 11.
Косс А. Новое в программе. № 2.
Мастера пилотажа над Халлавингтоном. № 10.
Нинишин В. Учет и анализ ошибок. № 8.
Пилотажный комплекс. № 6.
Чумичев Д. Когда пренебрегают правилами. № 11.
Юрьев В. Особые случаи в полете. № 7.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Алексеева В. Курсантское спасибо. № 4.
Анненков М. Тренажер — первый помощник. № 9.
Ачковски А. Ждем вас, друзья! № 8.
Васина Б. Сентябрь, 1970, Югославия. Влад. № 8.
Васина Б. И друзья, и соперники. № 10.
Васина Б. Парашюты над Альпами. № 11.
Гладков Н. На кубок дружбы. № 7.
Гладков Э. 77 золотых медалей. № 1.
Гладков Э. С неба — в воду. № 9.





Гуськов А. Все кубки — у москвичей. № 12.
Гуськов А. Особые случаи в воздухе и на земле. № 2.
Дунаев А. Точный замер — главное. № 5.
Жорник Д. Дисциплина — залог безопасности прыжков. № 9.
Кудрявцев С. Знакомьтесь: они из областного. № 12.
Купола в небе. № 7.
Курышев В. Трудная победа. № 10.
Лисов И. Купола над стадионами. № 6.
Лучшие спортсмены года. № 2.
Морозов В. В небе — девушки. № 7.
Неринга Б. Рекордсменка. № 3.
Приборная доска. № 3.
Пясецкая Г. О судьях и судействе. № 1.
Савицкий М. Первые шаги — всегда трудные. № 1.
Силин Р. Готов ли ты к службе в Армии? № 5.
Соревнования парашютистов. № 5.
Суставов Л. Друзья леса. № 10.
Ташкент принимает гостей. № 8.
Ткаченко Е. Абсолютный! Мировой! № 2.
Ткаченко Е. Изменить программу. № 4.
Ткаченко Е. Секундомеры включены. № 6.
Ткаченко Е. В Шенхагене. № 11.
Хмельницкая А. Мастерство куется на земле. № 4.
Чижик В. Планирующие парашюты. № 12.
Шерман Д. В. Мащенко — абсолютный чемпион. № 11.
Шурова В. Впервые в Хабаровске. № 10.
Ячменев Л. Внимание — земля! № 7.

ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Балакин Н. Награда за труд. № 8.
Балакин Н. Финальная встреча вертолетчиков. № 12.
Котов Н. Впереди — спортсмены столичной области. № 11.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Бобарыкин И., Винокуров А. Почему поломан планер? № 2.
Бобарыкин И., Винокуров А. Четкая организация, высокие результаты. № 10.
Винокуров А., Гладков Э. Победили ростовские спортсмены. № 9.
Гончаренко В. Со своими парусами. № 3.
Гончаренко В. Перемена погоды — перемена тактики. № 7.
Гончаренко В. В сложных условиях. № 9.
Двоеносов Д. Взлет и посадка планера. № 9.
Дурнов А. Судьям — современную технику. № 2.
Коваль А. Земные заботы планериста. № 5.
Кузнецов Ю. Маршрутные полеты на соревнованиях. № 6.
Микиртумов Э. Устойчивость и управляемость планера. № 12.
Носкова Л. Воздушные дороги зовут. № 2.
Синявский В. Наставник планеристов. № 8.
Травин А. Аэродинамические свойства крыла и планера. № 1.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Авиамодельные профили. № 11.
Андреева З., Чеботаев В. Кружкам расти! № 8.
Белоруссов Л. Резиномоторная модель. № 10.
Вербицкий Е. Двигатели с резонансной трубой. № 12.
Верность делу. № 12.
Викторов А. 9 рекордов. № 4.
Викторов А. Слет юных техников. № 12.
Викторова Т. Пятнадцатые студенческие. № 2.
Волошин В. Однокомандная радиоуправляемая. № 12.
Дружная семья. № 2.
Изменения в спортивном кодексе. № 1.
Из практики зарубежного авиамоделизма. № 2, 4, 8, 11.
Клуб юных ракетчиков. № 1, 3, 6, 9.
Колпаков В. Встреча в Румынии. № 2.
Краславский Б. Складывающиеся лопасти. № 1.
Кудрявцев С. Юбилей малой авиации. № 1.
Кудрявцев С., Чернявский Я. В звездный путь... № 10.
Лабецкий А. 222 километра в час. № 1.
Лебединский М. Вокруг собственной оси. № 2.
Лебединский М., Моисеев В. Мерило мастерства. № 10.
Леонтьева Т. Ветеран. № 1.
Лучшие таймерные... № 2.
Малиновский Г. Авиамодельный кружок в лагере. № 5.
Мелентьев Е. Первые старты ленинградцев. № 2.
Моисеев В. Путь к спортивным лаврам. № 12.
Найдовский В., Лапинский Л. Еще раз о реактивных моделях. № 4.
И новички, и мастера. № 10.
Новый мировой рекорд. № 1.
Павлов П., Павлов А. Радиоуправляемая... № 9.
Построй эти модели. № 7.
Потамошнев А., Онищенко С. Ан-12. № 9.
Путятин Н. Однокомандный приемник. № 6.
Сироткин Ю. Золото, серебро, бронза. № 11.
Слепков В. Модель вертолета: регулировка, запуск. № 2.
Соломяный Б., Потамошнев А. Ан-8. № 1.
Спортивная хроника. № 8, 9.
Степанов С. Интересная арифметика. № 12.
Твори. Выдумывай. Пробуй. № 8.
Успех молодых. № 7.
Хорошая форма учебы. № 12.
Читатель продолжает разговор. № 2.
Шахазизян Г., Асланян И. Оригинальная система. № 10.
Шавров В. Ла-5. № 2.
Юрьев Н. На стартах — рабочая молодежь. № 2.

ГРАЖДАНСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ

Воздушные трассы. 1970. № 5.
Олейник И. Наши крылья за рубежом. № 3.
По ленинскому декрету. № 2.

ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО СПОРТСМЕНА

Кувыркин К. Подружись с горными лыжами. № 1.
Кульков В., Егоров И. Физическая тренировка летчика. № 7.
Пищугин И. Обращайтесь к врачам. № 7.

НАУКА И ТЕХНИКА

Ильюшин С. Источник вдохновения. № 8.
Кравец А. Сфероплан Анатолия Уфимцева. № 3.
Люшнин В. ХАИ-20. № 10.
Марков Г. Ил-2. № 5.
Платонов Е. Крылья победы. № 5.
Самолеты страны Советов. № ,1 3, 7, 9, 11.
Советские автожиры. № 2, 6, 8.
Старостин П. Автожиры рижских студентов. № 11.
Филипповский Л. Невидимые лучи. № 9.

ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

Арлазоров М. Фронт проходит через КВ. № 9.
Дудаков В. Сорокалетие ускорителей взлета. № 12.
Калишев Г. Скорость, мощность, высота. № 7.
Корзинкина З. Пионер советского парашютостроения. № 11.
Первая страница. № 10.
Поздравляем юбиляра. № 6.
Полвека в боевом строю. № 10.
Семенкевич Н. Воздухоплавательная выставка. № 7.

ЗА РУБЕЖОМ

Воронцов А. Вертолетоносцы. № 8.
В погоне за радиомаяком. № 5.
XII чемпионат мира по планерному спорту. № 11.
«Л-29А» «Дельфин-акробат». № 4.
Новая модификация самолета «Вильга». № 5.
По ту сторону. № 5.
Пляченко П. Индивидуальные летательные аппараты. № 1.
Рекорды болгарских парашютистов. № 10.
Соревнования планеристов. № 8.

РАССКАЗЫ, СТИХИ, ПЕСНИ

Баренц С. Крылья. № 6.
Баренц С. Конструктор. № 10.
Бобылев Б. Тропинки. Дороги. Орбиты. № 12.
Верпеко В. Планер. № 8.
Вуколов В., Бакалов Л. Мечта. № 11.
Готовность номер один. № 5.
Дубровин Б. Когда штурмуются высоты... № 7.
Заварихин Л. После полета. № 11.
Каширин С. Командир. № 3.
Каширин С. Взлет. № 11.
Коженов В. Первый прыжок. № 7.
Кузнецов Л. Память детства. № 8.
Куликов Л. Баллада о соколе. № 1.
Лашков И. Перед стартом. № 8.
Лучин Н. Аэродром. № 10.
Лучин Н. Журавли. № 11.
Лякишев С. Мы одна боевая семья. № 9.
Матвеев В. В летний день. № 2.
Матвеев В. Крылатым друзьям. № 8.
Медведев А. Ильич мечтал. № 6.
На войне всякое бывает... № 8.
Петрунин Ю. Песня летчиков. № 5.
Пригожин Р. Свидание с небом. № 6.
Рагузин В. Девчата. № 3.
Рагузин В. Осень. № 10.
Степанов А. Аэродром. № 6.
Сырцов Д. Ивашка. № 2.
Шогин В., Брынский Л. Заветам Ленина верны. № 4.
Щербаков А. Звездные стихи. № 1.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Алексеев А. Полезное пособие. № 2.
Васильев Н. Ленинскому юбилею посвящается. № 5.
Зельвенский Ю. «Улетая — возвращайся». № 7.
Землянский Д. Книга о воинской доблести. № 6.
Землянский Д. О самом памятном. № 9.
Колыбельников В. Книги юбилейного года. № 2.
Коновалов Е. О мужестве женщин. № 7.
«Космическая авиация». № 1.
Лазаревич С. О новом направлении в авиации. № 6.
Малиновский Г. О тех, кто учит летать самолеты. № 8.
Степанов И. Грозная сила, неодолимая. № 1.
Чернявский Я. «Большой полет». № 5.
Чернявский Я. Кисть и резец— боевое оружие. № 6.
Чернявский Я. Старт за стартом. № 7.

В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНУ

Таблица всесоюзных авиационных рекордов по состоянию на 1 января 1970 года. № 3.
Таблица мировых авиационных рекордов по состоянию на 1 января 1970 года. № 6, 7.

ХРОНИКА

Аэросмесь. № 1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12.
В Авиационной спортивной комиссии. № 1, 12.
В Международной авиационной федерации. № 4, 8.
В Федерации парашютного спорта. № 12.
Костенко В. Спортивные крылья. № 5.
Новые мастера спорта. № 8.
Самолеты на марках. № 6.

Хорошая форма учебы

Семинары инструкторов кружков авиационного и ракетного моделизма

Московская областная станция юных техников совместно со Спортивно-техническим клубом по моделизму Московского областного комитета ДОСААФ вот уже второй год подряд проводят семинары инструкторов кружков авиационного и ракетного моделизма. Они стали хорошей формой учебы, способствующей повышению квалификации инструкторов, роста их технического, спортивного и педагогического мастерства.

В новом учебном году на свой первый семинар прибыло более 70 инструкторов. На нем были обобщены итоги летнего спортивного сезона, проанализированы ошибки, допущенные при подготовке команд к соревнованиям. Намечены пути улучшения воспитательной работы в кружках, а также повышения полетных результатов авиационных моделей и ракет различных классов.

О том, как лучше готовить команды к будущим спортивным встречам, говорили Н. Уколов, директор областной станции юных техников, инструкторы В. Рожков, В. Климченко, Н. Яковлев, В. Ковальчук, В. Афанасьев и другие. Инженер В. Канаев сделал обзор ракетомодельной техники, поделился своими мыслями о перспективах ее развития, рассказал о новых типах двигателей для ракет.

Участники семинара подробно ознакомились с программами 35-х областных соревнований школьников по авиамодельному спорту и X областных соревнований ракетчиков, которые состоятся в 1971 году. Положения об этих соревнованиях предварительно обсуждались на авиамодельной федерации и утверждены областными организациями. В программу X соревнований включены модели ракетопланов с жестким крылом. Внесены уточнения в стартовые правила в соответствии с кодексом ФАИ. Предусмотрен специальный приз за лучшую пусковую установку типа «космодром».

Решено также с 1971 года начать фиксацию областных рекордов полета моделей ракет всех классов. С этой целью инструкторы получили таблицу лучших результатов, показанных школьниками на официальных соревнованиях. В качестве новых рекордов будут признаваться лишь достижения, которые превысят объявленные результаты более чем на один процент.

В феврале 1971 года состоятся первые областные соревнования ракетомоделистов-спортсменов старших возрастов.

Семинары руководителей кружков Московской области проводятся ежемесячно. Помимо специальных занятий предусмотрено чтение лекций по педагогике и воспитательной работе в кружках.



Мастер спорта Владимир Еськин из Иваново — чемпион Советского Союза по авиамодельному спорту.

Фото В. Рубана

В ФЕДЕРАЦИИ ПАРАШЮТНОГО СПОРТА

За спортивные достижения, завоеванные на различных соревнованиях 1970 года по парашютному спорту, присвоено звание мастера спорта СССР: Н. Кучменко (Ворошиловград), В. Калинкину (Рязань), А. Мицукову, В. Чумичеву, Т. Саповой (Фрунзе), А. Бобер (Витебск), П. Федоренко (ВТА), О. Кутакову (ВВС), Ю. Кудряшову, В. Гурцеву (Москва), З. Агаронян, А. Агаронян, К. Арутюнян, С. Бабоян (Ереван), В. Степанову (ВМФ), Я. Шатрову, В. Солдаткину (Московская область), В. Мансурову, Г. Стасенко (Махачкала), В. Чемеренко (Астрахань), И. Сушкову (ВВС), Н. Авраменко (Алма-Ата), А. Саушкину, В. Клюеву (Московская обл.), А. Латышеву, В. Николаеву, А. Шепете (Владимир), Л. Вочканову (ПВО), В. Зазерному (ВВС), В. Жиляевой, Е. Лузиной, А. Мелихову (Свердловск), Н. Чистякову (Чебоксары).

Присвоено звание судьи всесоюзной категории: Ю. Егорову (Саратов), Я. Шипилову (ВВС), В. Панову (Иваново); судьи республиканской категории: А. Скопинову, В. Смирнову (Москва), В. Попову (ПВО), Ю. Московскому (ВТА), И. Кашкину, В. Демьяновскому, А. Бейгуленко, И. Евстратову, В. Раевскому (ВВС), Б. Хибарину, А. Рачковскому (Лесавио), В. Вавилову (Пермь), В. Лучшеву (Москва), Т. Воиновой (Киров), Н. Мацюку (Белгород), Б. Фрейчко (Н. Тагил).

КАКОЙ ВЕТЕР НА ВЫСОТЕ?

— Курс самолета и путевой угол равны 53°, путевая скорость равна 230 км/час, а воздушная — 210 км/час. Вычислите по этим данным, какова скорость ветра на высоте полета? — предложил штурман молодому спортсмену-пилоту.

Спортсмен оказался подготовленным и через полминуты дал точный ответ. Попробуйте и вы решить задачу за это же время.

Составил С. ИГНАТЬЕВ

ФАМИЛИИ ОДИНАКОВЫЕ

Великий русский ученый и летчик штурмовой авиации дважды Герой Советского Союза носят одинаковую фамилию. Назовите ее.

Составил В.МАКСИМЕНКО
Сальск

ЗАДАЧА С БУКВАМИ



Переставьте буквы так, чтобы в каждой горизонтальной строке можно было прочитать шестибуквенное слово. Затем из найденного слова возьмите по одной букве, отмеченной точкой, и последовательно вписывайте эти буквы в свободные клетки, расположенные внизу. Если все это будет сделано правильно, то вы прочтете слова из авиационной песни.

Составил В. МАЙОРОВ

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 9)

ЗАМЕНИВ БУКВУ...

1. Анчар — Ангар; 2. Трал — Трап; 3. Румб — Ромб; 4. Кран — Крен.

ДВА ЗНАЧЕНИЯ ОДНОГО СЛОВА

1. Мн. 2. Бочка.

КОГДА?

(См. «Крылья Родины» № 10)

По горизонтали: 1. 1961. 3. 1881. 6. 1984. 7. 1883. 8. 1911. 10. 1941. 12. 1871. 14. 1754. 15. 1938. 16. 1913. 18. 1931. 20. 1891. 22. 1761. 24. 1914. 25. 1937. 26. 1957.

По вертикали: 1. 1966. 2. 1961. 3. 1913. 4. 1929. 5. 1887. 6. 1915. 9. 1942. 11. 1968. 12. 1911. 13. 1963. 14. 1911. 15. 1910. 17. 1966. 19. 1949. 21. 1869. 22. 1967. 23. 1711. 24. 1965.

(См. «Крылья Родины» № 11)

ТАИНСТВЕННЫЕ ЗНАКИ

Разделите каждый знак по горизонтали на две равные части и, приставив верхние половинки к нижним, прочтете: «Небо любит смелых и умелых».

ТОЧКИ — ТИРЕ

Юрьев.

КРИПТОГРАММА

Начните с числа «10». Оно, как и все последующие, является произведением 2 (второй ряд) на 5 (пятая колонка) и соответствует букве «Д». Число «28» (4×7) на пересечении укажет букву «П» и т. д. В результате вы прочтете:

Да здравствуют герои
космонавты
И их поднявший
труженик — народ!

СПОРТСМЕНЫ-ВЕРТОЛЕТЧИКИ

Находим начало линии возле буквы «А» (внизу слева) и, двигаясь отсюда от буквы к букве, читаем: Галицкий, Копец, Колошенко, Алферов, Руссиян, Ларина, Исаева, Горбачев.

ПО ЛОМАНОЙ ЛИНИИ

Найдя вверху знак с одной линией (начало) и определив соответствующую ему букву, двигайтесь к другому знаку так же, указывающему определенную букву и т. д.

В итоге вы прочтете:

Летайте соколы высоко
И в ясном небе мирных
дней,
Храните, как зеницу ока,
Величье Родины своей.



Подписка принимается без всяких ограничений с любого месяца в пунктах подписки «Союзпечать», почтамтах, конторах и отделениях связи.

Подписная плата на год — 3 р. 60 к., на 6 месяцев — 1 р. 80 к. Цена одного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 12 1970

Месячник оборонно-массовой работы 1
Ф. Скановский. Всегда в поиске 2
С. Михайлов. За словом — дело! 3
А. Контиевский. Особый талант 4
Ф. Болтыханов. Горный орел 6
Н. Демин. Сильные духом . 8
В Авиационной спортивной комиссии 11
Крылатая юность 12
Н. Балакин. Финальная встреча вертолетчиков 14
А. Гуськов. Все кубки — у москвичей 18
В. Моисеев. Путь к спортивным лаврам . . . 18
Рекордные полеты . . . 19
В. Васильев. Зима и небо. 20
Б. Бобылев. Тропинки. Дороги. Орбиты . . . 21
В. Соколов. Плывут облака 21
Наследуя доблесть . . . 22
С. Кудрявцев. Знакомьтесь: они из областного . . 24
С. Павлов. Увлечение на всю жизнь. 26
Г. Сиваков. Имена стали известны 27
В. Кузнецов. Снова к планете загадок 28
Я. Шварцман. Народный музей 30
А. Винторов. Слет юных техников 30
С. Степанов. Интересная арифметика 31
Э. Микиртумов. Устойчивость и управляемость планера 32
Аэросмесь 33
В. Чижик. Планирующие парашюты 34
Е. Вербицкий. Двигатели с резонансной трубой . .36
В. Волошин. Однокомандная радиоуправляемая 38
В польском небе 39
В. Дудаков. Сорокалетие ускорителей взлета . 40
Содержание журнала «Крылья Родины» за 1970 г. 41
Хорошая форма учебы . . 43
В Федерации парашютного спорта 43

На 1-й стр. обложки: На трудовой вахте. Фотоэтюд Т. Мельника.

На 4-й стр. обложки: В зимнем лесу. Фотоэтюд В. Федосова.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, Н. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. В. МИКИРТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, В. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

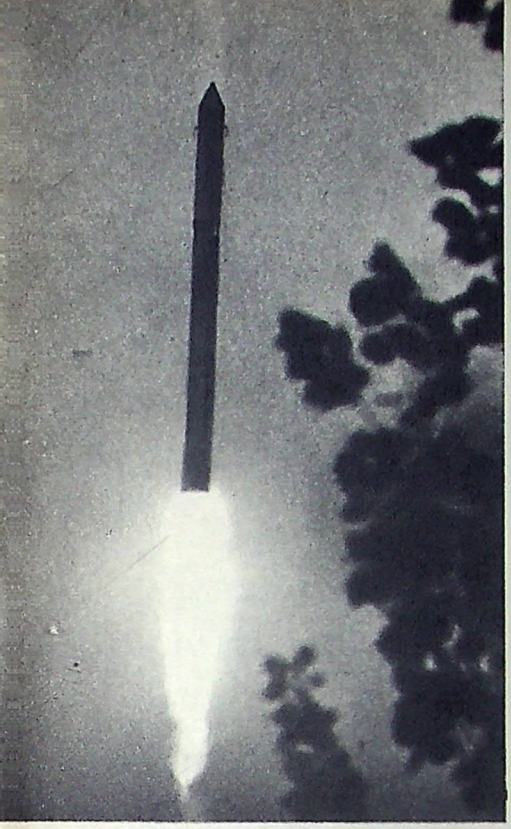
Художественный редактор Е. Аграновский. Корректор М. Ромашова

Издательство ДОСААФ.

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35

Сдано в производство 22.X.70 г. Подписано в печать 12.XI.70 г. 60×90¹/₈. 2³/₄ б. л. 5 п. л. Г-77821 Тир. 60 000 Зак. 410 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.



Одной из форм научно-технического сотрудничества социалистических стран является совместное исследование космического пространства по программе «Интеркосмос». Программа предусматривает запуск искусственных спутников Земли по широкому кругу проблем в области космической физики, связи, метеорологии, биологии и медицины.

Первый искусственный спутник Земли «Интеркосмос-1» был запущен 14 октября 1969 года. В конце декабря 1969 года на околоземную орбиту вышла научная станция «Интеркосмос-2». Через семь с половиной месяцев, 7 августа 1970 года, начал свою вахту в околоземных просторах «Интеркосмос-3». Недавно, 14 октября 1970 года, в Советском Союзе был запущен искусственный спутник Земли «Интеркосмос-4». Его задача — продолжение исследований ультрафиолетового и рентгеновского излучений Солнца и влияния этих излучений на структуру верхней атмосферы Земли.

На снимке: момент запуска ракеты-носителя спутника «Интеркосмос-4».

Фото О. Кузьмина (ТАСС)

Наш фото-экран



Ханты-Мансийский национальный округ. Вертолетчики многих авиаподразделений страны помогают геологам, нефтяникам, буровикам осваивать богатства севера Тюменской области. Экипажи из Москвы и Ташкента, Улан-Удэ, Мурманска, Фрунзе участвуют в строительстве нефтяных и газовых промыслов, новых поселков и городов, высоковольтных электролиний, мощных сибирских трубопроводов. В краю тайги, болот, озер на винтокрылых машинах они перевозят тысячи тонн оборудования, техники и других грузов.

На снимке: вертолет Ми-6 на строительстве высоковольтной электролинии в районе нефтяного Сургута.

Фото И. Сапожкова (ТАСС)



В первичной организации ДОСААФ ордена Красного Знамени Куйбышевского завода синтетического каучука создана парашютная секция. В ней занимается 85 человек. Занятия проводит общественный инструктор Валентина Короткова. Валентина — спортсменка 1-го разряда, совершила 120 прыжков.

На снимке: В. Короткова (справа) объясняет будущим парашютистам устройство парашюта.

Фото Г. Диаконова



Алма-Ата. 80 спортсменов-парашютистов из разных городов Советского Казахстана оспаривали почетные звания чемпионов V республиканской спартакиады по военно-техническим видам спорта. В нелегкой борьбе победу завоевали мастера спорта из Алма-Аты Вера Высочкина и Павел Дмитриенко.

На снимке: абсолютная чемпионка Казахской ССР Вера Высочкина.

Фото К. Мустафина (ТАСС)

Сегодня ночные полеты. В день предварительной подготовки кропотливо изучена динамика предстоящего задания, отработаны вопросы взаимодействия с другими экипажами, командными пунктами, изучены средства связи и средства самолетовождения, ряд статей документов, регламентирующих летную работу. Сейчас секретарь комсомольской организации эскадрильи, военный летчик 3-го класса старший лейтенант Михаил Тупчий проводит предполетный тренаж в кабине самолета.

Михаил Тупчий любит свою профессию и гордится ею. Он служит в отличной эскадрилье, а это ко многому обязывает. И офицер делает все, чтобы высокое звание, присвоенное подразделению, было оправдано делом.

Фото И. Головацкого



Индекс
70450

