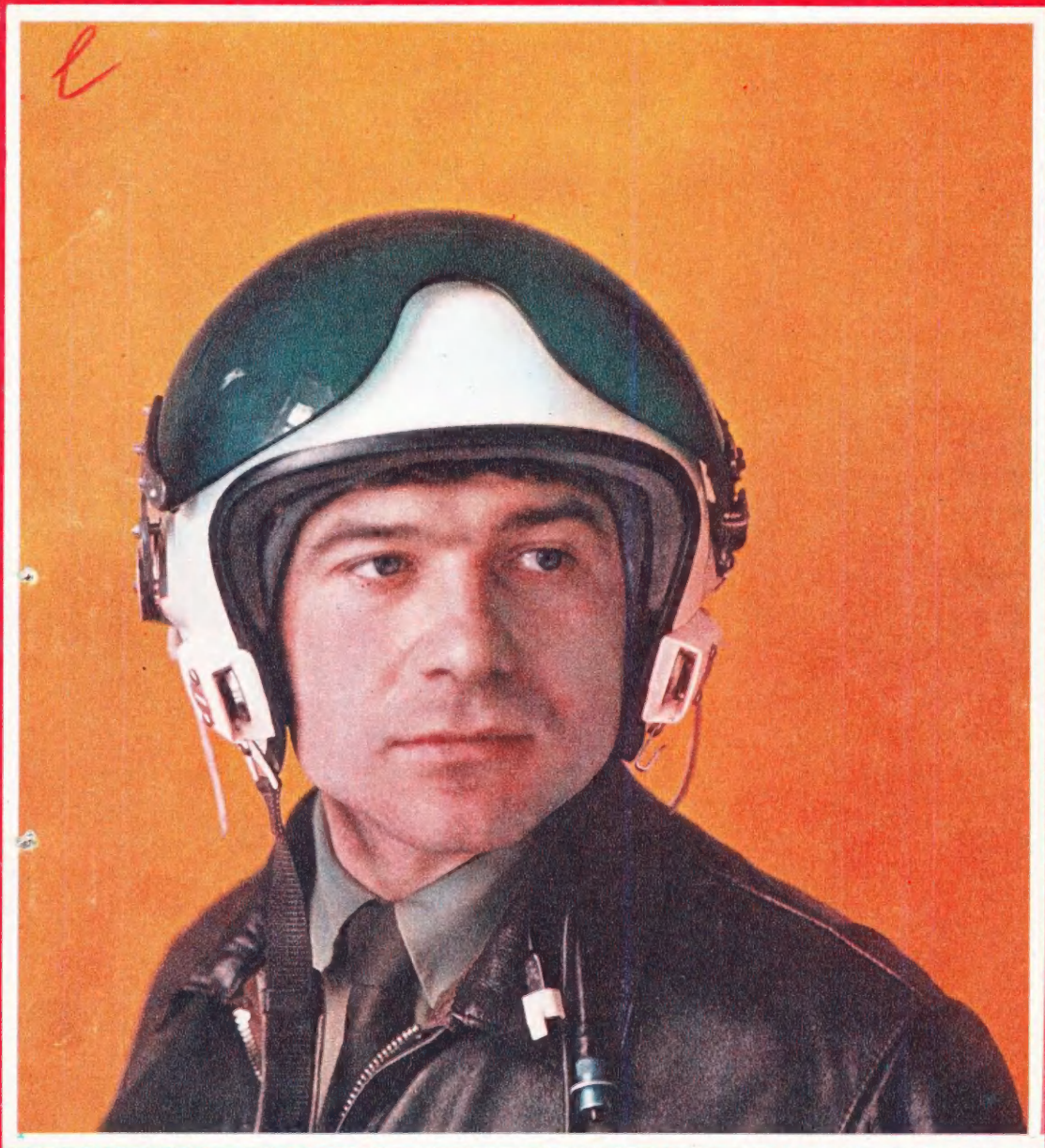




ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ...
РОДИНЫ

МАЙ

.. **5** · 1983 ·



ГЕРОИ БОЕВ И МИРНОГО НЕБА

Прославленные летчики Великой Отечественной, трижды Герои Советского Союза А. Покрышкин, И. Кожедуб в кругу активистов ДОСААФ. На счету каждого из них десятки побед во фронтовом небе, десятки сбитых вражеских машин. Беспримерное мужество, стремительность и дерзость в атаке, новаторство в тактике, глубокие знания и высокое искусство управления авиационной техникой — вот что было характерно для наших доблестных асов в грозных битвах войны. Золотыми Звездами отмечены их боевые заслуги во фронтовом небе. Дела и жизнь трижды Героев стали легендой.

А рядом с ними на снимке летчик 80-х годов полковник И. Жуков. Золотой Звездой отмечен и его ратный подвиг, но уже в мирном небе. Наш журнал в апреле подробно рассказывал об этом замечательном человеке, умелом воздушном бойце.

Традиции фронтовиков, их доблесть ныне на вооружении новых поколений авиаторов. За штурвалами сверхзвуковых ракетно-истребителей молодые пилоты. Достоинству несут они боевую вахту, охраняя труд и мир Советской Отчизны. Умело владеют грозной современной техникой. И в стратосфере, и у земли, как и летчики Великой Отечественной, с первой атаки, с первого захода точно поражают цели.

На этом снимке и юноши, которым еще предстоит встать под боевые Знамена доблестных Вооруженных Сил. Они готовят себя к выполнению почетной обязанности, овладевают военными и техническими знаниями, изучают в школах ДОСААФ армейские специальности.

Сменяются поколения защитников. Эстафета героев войны в надежных руках.

Фото А. АНИКИНА

ОГОНЬ ЗАЖИГАЕТСЯ ОТ ОГНЯ

СВОИМИ ДЕЛАМИ ЛЕТЧИКИ НАШЕЙ ОТЧИЗНЫ
МНОЖАТ И КРЕПЯТ СЛАВНЫЕ ТРАДИЦИИ
ФРОНТОВИКОВ

Об этом, как мы его называли, парадном полку я слышал еще в училище. О нем часто писали в газетах. Это гвардейский истребительный авиационный Проскуровский Краснознаменный орден Воинов Кутузова и Александра Невского полк имени Ленинского комсомола. Его летчики не раз демонстрировали свое пилотажное мастерство и возможности советской авиатехники на воздушных парадах, а также многим иностранным гостям. Их групповой и одиночный пилотаж всегда вызывал восхищение зрителей.

И вот в 1977 году я, молодой летчик, лейтенант, прибыл в этот аэропорт. Меня познакомили с его боевой славой. В годы Великой Отечественной, совершив 9450 боевых вылетов, летчики полка уничтожили 454 вражеских самолета и много другой боевой техники. Двадцать человек стали Героями Советского Союза, трое из них — генералами: Павел Чупников, Александр Куманничкин, Сергей Крамаренко.

Здесь в аэропорту пилотаж одиночного самолета. Захватывающая картина. Стремительный «мгн» пронесся над аэродромом, стрелой пошел в высоту. Фигуры следовали одна за другой. И все это на огромных скоростях. Казалось, летчики, играючи, с невероятной легкостью выполняют эти фигуры, и только туго крутящиеся струны на концах плоскостей свидетельствовали о предельных перегрузках, которые испытывал он и его боевая машина.

Пилотаж для летчика-истребителя — это самое главное. Уметь пилотировать — это значит уметь владеть своим самолетом. Пилотаж придает летчику смелость, уверенность, повышает и укрепляет чувство машины, способность ориентироваться в пространстве. Пилотаж нужен и для стрельбы по наземным целям, и для свободного воздушного боя в безоблачном небе, и для перехвата и боя в облачности.

Мысль возникла сама по себе: «Мне бы так научиться». Желание стало мечтой, а потом и реальностью. Я настойчиво постигал мастерство высшего пилотажа и мастерство боевого применения. Оно пришло не сразу. Прежде чем попасть в эскадрилью мастеров, я послужил в других эскадрильях, где набирался опыта, где учили меня замечательные люди — мои командиры, товарищи.

...Майор Борис Донской. Грамотный, теоретически подготовленный летчик. Решительный, быстрый, инициативный, разглагольствующий на все в воздухе: спокойный, неторопливый, рассудительный на земле. До седьмого пота «летали» мы с ним на тренажере, учили инструкцию, сдавали зачеты. На трудности не жаловались, понимали — надо.

Майор Владимир Костырин. Кроме летного училища закончил Военно-воздушную академию. Две особо контрастные черты у него: он методист и удивительная работоспособность летчик. Поглядывая в плановую таблицу любого летного дня, увидишь: большую часть времени он находится не на земле, а в воздухе. Проверяет своих подчиненных в простых и сложных погодных условиях днем и ночью, при переходе от одного вида боевой подготовки к другому, более сложному, перед вылетом после длительного перерыва в полетах...

Подполковник Вячеслав Бабанов. Не говорю о его методической подготовленности — он тоже окончил академию, о его летном мастерстве — он мастер высокого класса. Скажу другое: он человек удивительной выдержки и высочайшей ответственности. За все. Особенно в отношении к людям. Нетерпим к округу. У него в училище и летать и работать с подчиненными.

И вот мы в эскадрилью мастеров боевого применения. Нас перевели сюда вместе с моим ведущим капитаном Анатолием Артюхиным. Скажу откровенно, решение командира полка о переводе смутило меня. Здесь каждый летчик — учитель. Все первоначальное, все универсальное. Они пилотируют одиночно и группой, стреляют по наземным объектам, бомбят, перехватывают воздушные цели в сложных погодных условиях, участвуют в учениях...

И вдруг я среди них — самый молодой по возрасту, опыту, самый младший по званию. Но чувство неловкости вскоре сменилось чувством радости. Комзск, подполковник Сергей Безлюдный, проверив меня в воздухе, принял решение готовить как одиночного пилотажа. И все стало готовиться, все стало мне помогать.

В эскадрилье особый климат. Здесь как на фронте. Высочайшее чувство личной ответственности. Глубокая вера в товарища, в его мастерство и духовную твердость. На товарища каждый надеется, как на себя. А никак нельзя. Для примера групповой пилотаж. Участвуют шесть экипажей — Сергей Безлюдный, Виктор Соповьев, Леонид Спича, Владимир Кравец, Владимир Буккин, Василий Яшин. Они взлетают и пилотируют строем, крыло к крылу. Основа безопасности — филигранная точность движений. Каждый следит лишь за одним, по нему и ориентируется. Соседа не видит. А вдруг он допустит ошибку, вдруг не справится. И ты, не видя его, ничего не предпринимешь... Можно ли пилотировать строем, если не веришь в товарища? Нельзя. Не получится.

Два года я служил в эскадрилье мастеров. Освоил пилотаж. Став летчиком 1-го класса, командиром звена, спасибо моим учителям. Теперь сам учу. В эскадрилье, в которой сейчас служу начальником штаба, мне дали двух молодых летчиков. Это Владимир Мазур и Анатолий Евдокимов.

Толковые ребята. Они летают с огромным желанием, и я буду счастлив, если они, послушав под моим началом, пойдут по тому же пути, станут мастерами боевого применения.

Годовщина Великой Победы отмечает в эти майские дни советский народ. Осуществая ее и мы, воины армии и флота, наследники боевых традиций наших отцов. В полку свято соблюдается закон: одно поколение воинов передает другому эстафету боевого братства и войскового товарищества, высокой боеготовности и крепкой дисциплины, требовательности друг к другу и личной ответственности за общее дело. Нам обеспечивать безопасность Родины. Огонь славных традиций, зажженный в легендарные годы гражданской войны, пронесенный победно по фронтам Великой Отечественной, нести дальше нам, летчикам 80-х годов.

Капитан В. БЫЧКОВ,
военный летчик 1-го класса

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ № 5 [392] 1983

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМИНА
ДОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА
СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ,
АВИАЦИИ И ФЛОТУ
(ДОСААФ СССР)

Издаётся с 1950 года
© «Крылья Родины», 1983.

В. Бычков. Огонь зажигается от огня	1
Т. Корвинна. Успех в воздухе куется на земле	3
Курс — эффективность, каче- ство	4
В. Минин. «Наградить по- смертию...»	6
Н. Денисов. Витязи кубанского леса	8
Н. Щепанов. Боевой друг Ма- расова	8
Л. Русин. Герою-летчику	9
Г. Петляков. Ребята написали книгу о фронтовиках	9
А. Николаев. С порота субста- тосферы — без парашюта	10
Н. Гордионов. Навечно в памяти народной	10
Выше, дальше, быстрее	11
Н. Балакин. Мастер высшего пилотажа	12
В. Соломко. Руководитель по- летов и курсант: взаимное до- верие	13
П. Дериженко. Ученье уроки прошлого года	14
В. Королев. Любознательные и пытливые	15
В. Фоминцев. Атака на рассвете	16
С. Фельдман. Небо — это	17
В. Соколов. Высшее летное	18
М. Ляховицкий. Над полями Ук- раины	20
В. Слюсарь. Мальчишкам нужен старший друг	21
К. Михаленко. Неожиданными параллелями	22
М. Федотович. Его особая награда	24
Вам, любознательные	25
М. Деслятов. Маршрутные по- леты	26
Ю. Петров. Летящее крыло	26
В. Насонов. Строим воздушный шар	28
Б. Симанов. Русские истреби- тели в первой мировой вой- не	31
Советские послесловные само- леты. И-270 («Ж»)	33
П. Иванов. Ставка на голопорев- ов	34
Г. Михайлов. Глазами летчика- репортера	36
Издательство ДОСААФ — чита- телям	38
На 1-й стр. обл. — Военный ле- тчик 1-го класса В. Бычков	38
Фото В. Тимофеева	

Главный редактор

Г. Я. ЯСНОПОЛЬСКИЙ
Редакционная коллегия:
А. А. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,
Ю. С. ВАСЮТИН, Н. И. ГУСЬКОВ,
А. П. КОЛЯДИН, Ю. А. КОМИЦЫН,
М. С. ЛЕБЕДИНОВСКИЙ (ответственный
секретарь), А. Ф. МАЛЫКОВ,
И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ,
А. Г. НИКОЛАЕВ, А. П. ПОЛЯКОВ
(зам. главного редактора), Б. А.
СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН,
Ю. Н. УТИКИН, Ю. Л. ФОТИНОВ,
М. П. ЧЕЧЕНЕВ

Художественный редактор
Л. К. СТАЦИНСКАЯ
Корректор М. П. Ромашова
АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ

107066, Москва, Б-89, Новорязан-
ская ул., д. 26. Телефоны: 267-65-45,
261-66-08, 261-66-35, 261-73-07,
261-68-80.

Славо в производство 22.03.83 г.
Подписано к печати 11.04.83 г.
Г-41559. Формат 60х90^{1/2}. Глубокая
печать. Усл. печ. л. 5. Уч.-изд. 7,7.
Тираж 55 000. Зак. 237.
Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата



В авиационных частях и подразделениях в разгаре летняя боевая учеба. Главные усилия летчики и техники, весь личный состав направляют на всестороннее овладение боевыми возможностями авиационных комплексов, настойчиво изучают и приумножают героическое наследие фронтовиков, внедряют передовой опыт в практику боевого применения. Верные боевым традициям старшего поколения, они крепят боеготовность, бдительно охраняют мирное небо нашей Отчизны.

Полковник в отставке В. Тихоненко, участник Великой Отечественной, кавалер боевых орденов. Его сын майор И. Тихоненко — военный летчик 1-го класса, командир отличной эскадрильи.

СЫНОВЬЯМ В НАСЛЕДСТВО — МУЖЕСТВО ОТЦОВ

Летчики-истребители, Майор Л. Ханнин, заместитель командира эскадрильи по политчасти; лейтенант И. Оценаш, комсомольский группор; капитан А. Катюшин, заместитель командира эскадрильи.

Сфотографироваться при развернутом Боевом Знамени воинской части — почетно, это надо заслужить отличной учебой и высокой дисциплиной. Рядовой Р. Нургалиев — авиационный механик, специалист 1-го класса.

Летчики отличной эскадрильи, где командиром подполковник Н. Мамагоненко.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА



УСПЕХ В ВОЗДУХЕ КУЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

Подготовка спортсменов-летчиков основана на знании и неукоснительном соблюдении требований документов, регламентирующих летную работу. При планировании очередного летного дня мы исходим из того, сколько будет спортсменов на полетах, сколько самолетов, в каком состоянии аэродром, какие задачи решить. Обмен опытом, кроме предварительной подготовки, способствует единой методике выполнения полетных заданий.

Наши спортсмены — это учащиеся, студенты, рабочие, которые спешат к нам на аэродром после трудового дня. У них бывают вынужденные длительные перерывы в полетах. Не учить этого нельзя. Вот почему перед тем, как провести предварительную подготовку к полетам, детально разбираем с инструкторами и курсантами допущенные ранее ошибки. Так, одна спортсменка на четвертом развороте допустила больше, чем предусмотрено инструкцией, снижение. И хотя все обошлось благополучно, мы привлекли к этому случаю внимание остальных, еще раз изучили документы, тщательно проанализировали технику пилотирования на четвертом развороте с учетом практической аэродинамики самолета. Больше такие ошибки не повторялись. При разборах ошибок используем схемы, плакаты, другие наглядные пособия. Даются указания на следующий летный день.

Во время предварительной подготовки добиваемся от спортсменов четких знаний полетного задания, чтобы не возникало ни одного вопроса, на который они сами не смогли бы ответить. Это очень важно, так как спортсменам часто приходится принимать решение самостоятельно. На этом этапе, как известно, решающее значение имеет самоподготовка. Однако ее нельзя целиком и полностью отдавать на откуп спортсмену. Это хорошо понимают инструкторы А. Кольцов (ныне заместитель начальника клуба по летной подготовке), С. Еникеев. Они обязательно побеседуют с каждым, выявят, что усвоено слабо, помогут. Кольцов не устал повторять непреложную истину: «успех в воздухе куется на земле». Говорю об этом потому, что молодые летчики-инструкторы часто недоценивают роль теории и рвутся побыстрее летать. Так было, например, в экипаже И. Тимохина. И дела у него пошли не ахти как хорошо. Пришлось поправлять.

Обучая спортсменов полетам, мы прививаем им исполнительность и дисциплинированность, требовательность к себе и ответственность за порученное дело. Пожалуй, это главное для высококачественной, безаварийной летной работы. И это обя-

зан знать каждый, кто садится в самолет, будь то летчик со стажем или впервые приступающий к полетам.

Высокий уровень выучки экипажей невозможен без надлежащей учебно-методической базы. При переучивании на новый самолет Як-52 инструкторам звена пришлось много потрудиться. А. Кольцов, С. Еникеев, М. Кудряшов выполнили схемы полетных заданий по всем упражнениям курса учебно-полетной подготовки. В классе самолетооборудования кабин Ян-52 со всем оборудованием и приборами, электрифицированные стенды масло- и бензосистем.

...Вот и начало летного дня. Тщательно подготовлены экипажи, материальная часть. Теперь главное — дисциплина и организованность. Ни о какой эффективной работе не может идти речь, если кто-то опоздал, если вовремя не подан бензо-заправщик. Только слаженность всего коллектива рождает успех. К сожалению, иногда приходится еще встречаться с фактами неорганизованности, недисциплинированности.

Молодые летчики-инструкторы обычно, чтобы оценить условия летного дня, отправляются в первый полет один, без спортсменов. Более опытные взлетают со спортсменами. Первый полет — показатель. Мною в журнале проставляются оценки за взлет, расчет и посадку. И неприятный бывает разговор с теми, кто выполняет свой первый полет в этот день на оценку «удовлетворительно». Ведь на инструктора стремятся быть похожими спортсмены. Поэтому в ходе предварительной подготовки делаем все, чтобы полет инструктора был образцовым.

Особенно внимательно приходится следить за полетами спортсменов. При анализе очень важно различить, где допущена ошибка, а где заведомое нарушение правил полета, то есть неисполнительность. Вот пример: при перелете на посадке спортсмен, стремясь приземлится самолет у «Т», отпускает ручку управления. Результат — грубая посадка. Но такое же может произойти и по причине неправильного направления взгляда и неумелого определения расстояния до земли. В первом случае — нарушение, за что надо наказывать, а во втором — недоученность. Важно не ошибиться, сделать правильный вывод.

Выше я говорила о журнале учета качества полета, где проставляются оценки. Они учитываются при ежемесячном подведении итогов социалистического соревнования между экипажами.

Большое место в жизни звена занимает подготовка сборной команды области к соревнованиям. В коман-

де — М. Кудряшов (он же тренер), А. Кольцов, А. Юрасов, В. Мотовицкий. Три года подряд они занимают первое место в соревнованиях Российской Федерации. Способствует этому не только их большой опыт, но и методика обучения, предусматривающая отработку элементов упражнения по принципу «от простого к сложному». На тренировках и их разборах широко используются магнитофонные записи.

В первый период тренировок все внимание направлено на точность выполнения фигур, их связь. Тут достаточно нескольких указаний, команд по радио. Но вот начинается отработка слаженности, темпа и красоты полета — тренеру приходится часто напоминать о таких элементах; как фиксация горизонта и углов, протяжки, темп взятия ручки управления на отдельных фигурах, выдерживание высоты и места пилотажа и т. д. Вот тут-то и помогает магнитофон. Например, при прослушивании записи часто повторялись слова: «мал проход на вертикали вверх», «пройди вверх», «верху не спеши». Прослушав такую запись, спортсмен убеждается, что он неравномерно распределял фигуры по вертикали. Причина [о ней мы говорили на разборе] — малая скорость на входе — не учитывалась скорость в начале и в конце на вертикали, желание спортсмена увеличить темп всего комплекса за счет быстрого ухода с вертикали. Общая красота потеряна.

Готовит спортсменов к соревнованиям, шлифовать фигуры и комплексы помогает заслуженный мастер спорта Л. Леонова.

Большое внимание уделяет физическим тренировкам: зимой — плавание в бассейне, ходьба на лыжах; летом — волейбол.

Одно из главных направлений эффективности и качественной работы звена — надежность техники. В числе обслуживающих ее техники-бригадир В. Жогин и техник самолета ветеран клуба П. Федотов. У них, как говорится, в руках все горит. Любую неисправность устраняют быстро.

Вела я речь о простых истинах. Надо работать с душой, с чувством высокой ответственности, выполнять свои обязанности. За успехи в социалистическом соревновании наше звено в числе других награждено Почетным выпелом. Мы приложим все свои усилия, чтобы и впредь добиться эффективной и высококачественной летной спортивной работы, выполнить решения IX Всесоюзного съезда ДОСААФ.

Т. КОРОВИНА,

Тула командир самолетного звена

КУРС—ЭФФЕКТИВНОСТЬ, КАЧЕСТВО

БОЛЕЕ ТРЕХ МЕСЯЦЕВ ПРОШЛО ПОСЛЕ IX ВСЕСОЮЗНОГО СЪЕЗДА ДОСААФ. В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ОБОРОНОГО ОБЩЕСТВА РАЗВЕРНУЛОСЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЗА УСПЕШНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАЧ, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ТРЕБОВАНИЙ ПРИВЕТСТВИЯ ЦК КПСС IX СЪЕЗДУ ДОСААФ, РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА. ОНО ПРИОБРЕТАЕТ ВСЕ БОЛЕЕ ШИРОКИЕ РАЗМАХ, НАПОЛНЯЕТСЯ ГЛУБОКИМ СОДЕРЖАНИЕМ.

ЕМ. ДОСААФОВЦЫ НАСТОЯЧИВО БОРЮТСЯ ЗА КАЧЕСТВЕННОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПЛАНОВ, ПОВЫШЕНИЕ ОРГАНИЗОВАННОСТИ И ДИСЦИПЛИНЫ, НОВЫЙ ПОДЪЕМ ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ, РАЗВИТИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ И ВОЕННО-ПРИКЛАДНЫХ ВИДОВ СПОРТА.

ВОТ ЧТО РАССКАЗАЛИ ДЕЛЕГАТЫ СЪЕЗДА КОРРЕСПОНДЕНТАМ ЖУРНАЛА.

ГОТОВИМСЯ К ФИНАЛАМ СПАРТАКИАДЫ

В. ГОРБАЧЕВ,
начальник Брянского
авиаспорти клуба



— В эти майские дни необычно оживленно на клубном аэродроме. Идет напряженная учеба в воздухе и на земле. Спортсмены-летчики и парашютисты совершенствуют свою выучку, стремясь выполнить повышенные обязательства в социалистическом соревновании авиационных клубов. Многие наши заботы связаны с подготовкой к финальным стартам VIII летней Спартакиады народов СССР, призванным дать толчок дальнейшему развитию спорта. Хорошей репетицией и ним явятся майские соревнования на первенство клуба.

Повышение эффективности спортивных занятий, на что обратил особое внимание IX Всесоюзный съезд ДОСААФ, немалосило без широкого внедрения в спорт военно-прикладных элементов. Так, в подготовке молодежи и армейской службе, в ее физической и морально-волевой закалке

велика роль парашютного многоборья, включающего прыжки, кросс, стрельбу и плавание. Говорят, солдаты не рождаются, ими становятся. И это становление происходит тем быстрее, чем выше качество учебно-воспитательной работы. Требование партии о неукоснительном соблюдении дисциплины и порядка обязывает нас научить будущих защитников Родины воинским порядкам еще в стенах клуба.

У нас выражены замечательные парашютисты-многоборцы — сильнейшие в оборонном Обществе и в стране. Так, скажем, Евгений Прокошин — чемпион СССР, Вячеслав Минячихин — серебряный призер. Отличился и Владимир Богомазов. В финальном году спартакиады эти спортсмены намерены достичь более высоких, чем в 1982-м, результатов. За их плечами воинская служба. В воздушно-десантных войсках, где ее проходили, они показали себя отважными воинами: Минячихин и Богомазов удостоены государственных наград. Прокошин был сфотографирован у развнутого Знамени части. В этих успехах и заслуга клуба.

Многоборью — важному виду парашютного спорта — мы придаем большое значение. По инициативе клубных инструкторов действуют кружки в ряде внешкольных учреждений, где ребята тренируются в стрельбе, плавании, беге и изучают парашют. Спортивные секции есть и на некоторых предприятиях и учебных заведениях. Занятиями руководят Прокошин, Богомазов, Минячихин, бронзовый призер всесоюзного чемпионата Елена Кожевникова.

Делаем как будто немало, но хотелось бы, конечно, еще больше. На предприятиях, в вузах много молодежи, желающей заниматься парашютным спортом, а вот некоторые комитеты ДОСААФ почему-то не учитывают этого. И мы еще не все делаем для приобщения юношей и девушек к спортивным занятиям. Возможности, кстати, есть.

Впереди много работы. Наш прямой долг — выполнять требования съезда, помочь коренным образом улучшить оборонно-спортивную работу непосредственно

в первичных организациях ДОСААФ и по месту жительства населения, шире культивировать военно-прикладное многоборье, моделизм.

БЫТЬ НЕПРИМИРИМЫМ К НЕДОСТАТКАМ

Е. ВИНОГРАДОВА,
инструктор-парашютист
Смоленского
авиаспорти клуба,
мастер спорта СССР
международного класса



Велика роль инструктора. К каждому обучающемуся нужен индивидуальный подход, особое слово перед прыжком, особое внимание качеству подготовки. За три года подготовила сто спортсменов-разрядников, в том числе 20 — первого разряда, два кандидата в мастера и мастера спорта. Мне, конечно, помогли товарищи.

Впереди еще более сложные задачи, их определил съезд ДОСААФ.

Помню, как шестнадцатилетней девочкой первый раз пришла на аэродром.

«Нет, — сказали, — еще рано! Приходи в следующем году». А как исполнилось 17 — снова в клуб. Судьба свела с Владимиром Гурным, поддерживавшим мою мечту словом и делом с первого дня занятий. Совершила 2362 прыжка с парашютом, а каждый раз перед новым прыжком охватывает чувство какой-то новизны, азарта. И что характерно — чем больше прыгаешь, тем эти чувства острее. Сейчас, занимаясь с ребятами, стараюсь применить стиль работы Гурного.

База у нас неплохая. Построено новое здание клуба. Здесь большой тренировочный зал, бассейн. Получили новую технику — самолеты Як-52 и парашюты ПО-9.

Мы полны решимости деловито ответить на решение съезда, не жалеть сил для развития спорта. Этой цели подчинены, например, показательные выступления спортсменами. В нашей области стал традиционным розыгрыш кубка имени Ю. А. Гагарина, я участвую в котором привлекаются все лучшие молодые. Прогоняя спорт будут служить и старты VIII летней Спартакиады. Меня лично ждут крупные турниры дома и за рубежом. Постараюсь достойно защитить флаг Родины.

— Я впервые была делегатом съезда ДОСААФ, это особенно поразило — это деловитость выступлений его участников. Во весь голос прозвучала острая критика недостатков, указывались пути их устранения.

Если говорить о моей работе, то и у меня есть недостатки — еще не всегда делаю так, как надо. Инструктором клуба работаю с марта 1980 года, с того момента, как завоевала право выступать за сборную команду страны. Огорчает, что еще мало молодежи приобщено к авиационному спорту. Можно это объяснить удаленностью аэродромов от места жительства, слабой материально-технической базой. Но многое, как мне кажется, зависит, конечно же, и от нас, клубных инструкторов, от пропаганды спорта.

СОРЕВНОВАНИЕ И ДИСЦИПЛИНА

Г. КРУТИН, начальник Волчанского училища летчиков ДОСААФ



— В оборонном Обществе, пожалуй, нет авиаспортистского, где бы ни трудился наш воспитанник. Многие выпускники училища, и это нас радует, быстро поднимаются по служебной лестнице: отдельные из них возглавляют клубы, командуют звеньями.

Последние годы мы не уступаем первенства в соревновании авиационных клубов и училищ ДОСААФ. Быть впереди — непросто: завоевать ведущее место нелегко, а его отстоять еще труднее. В социалистических соревнованиях на 1983 год определены новые рубежи, главный из них — ведущим подразделениям и службам завоевать звание отличных, достичь высокой эффективности учебно-воспитательного процесса. Верный ориентир для коллектива — решения IX Всесоюзного съезда ДОСААФ, определяющие конкретные меры улучшения подготовки курсантов — авиационных инструкторов-летчиков.

Среди мер, на основе которых это будет достигнуто, видное место отводится укреплению дисциплины, четкой организации работы. Без должной дисциплины, отмечал товарищ Ю. В. Андропов на встрече с москвичами — строителями, мы не можем быстро идти вперед. Мыне ход выполнения социальных обязательств начинаем с деланого разбора помехи дел и обязательного анализа состояния трудовой и учебной дисциплины в подразделениях. Атмосфера требовательности создает благоприятный для работы психологический настрой, в свою очередь воспитывающий людей. Итоги деланого подвиги так: ежедневно — в звене и раз в месяц — в подразделении. Каждый случай нарушения порядка, а также еще, и сожалею, бывает, становится предметом специального обсуждения в коллективе. Давно в училище не помню таких взволнованных собраний, такого единодушия в

мыслях, суждениях, настроении людей, обильно расхлябавности, безответственности.

Среди тех, о ком в училище отзываются с теплотой, на кого равняются — командир отличного подразделения коммунист В. Уваров. Это, пожалуй, один из лучших наших летчиков-руководителей. Какие же качества его выделяют? Если говорить о главном, — высокая профессиональная летная подготовка (заочно окончил высшее авиационное) и душевное внимание к людям, твердая и неукоснительная требовательность. Люди в его подразделении, как и всюду, разные, и всякое с ними случается. Уваров не только учитывает характер каждого — инструктор это или курсант, он знает, на кого что действует, как вернее к человеку подступиться, проявляя к нему не формальное внимание; постоянно заботится, чтобы труд добросовестный всегда получал достойную оценку, его доброта и строгость подчиненным по душе. Здесь хорошо знают: ни одна провинность незамеченной не останется. На первый раз выговор, но если повторишь, побижалки не жди. В подразделении — крепкая дисциплина, развито чувство ответственности за дело. Здесь успешно выполняется учебная программа, растет мастерство наставников, летная выучка курсантов.

В. Уваров и его помощники на деле обеспечивают неразрывную связь обучения и воспитания курсантов. Для этого умело используются учебные занятия и политическая подготовка, личностные встречи с воинами, героями войны и труда, связи с авиаспортистами, где работают выпускники училища.

Передовой опыт ценен повторением. Для его пропаганды нас достаточно разнообразных средств. Тут и школы передового опыта, и наставничество, и взаимопроверка соревнующихся коллективов, и показательные занятия, и листовки, рассказывающие о победителях соревнования. А передовик у нас есть. Назову для примера командира звена А. Вессонова, инструктора В. Степанова. Это и А. Темнюк, А. Иском, П. Сербинский.

Конечно, испытанных методов воспитания будущих инструкторов немало. Но и нам надо подходить разумно, творчески. И вряд ли готовы формулы помогать принимать правильное решение. Ибо одному достаточно сделать замечание, с другим надо поговорить по душам, третьему своевременно подсказать, а кого-то и серьезно поправить. Не из каждого получается настоящий руководитель. В свое время мы большие надежды возлагали на инструкторов-летчиков А. Бернатовича, В. Евстафьева. Они зарекомендовали себя неплохими, внимательными, энергичными, грамотными летчиками. Выдалили им командирами звеньев. Но наши надежды не оправдались, пришлось товарищей вернуть к прежней должности. Примерно такая же ис-

тория произошла еще с одним инструктором. Есть ли тут вина руководства училища? Безусловно. И не только в том, что не сумели полагаться на этого товарища, но, куда важнее, не смогли лучше рассмотреть деловые качества, черты их характера до того, как рекомендовали их командирами звеньев.

У нас еще есть нерешенные проблемы, недостатки. Ведом решительную борьбу с завышением оценок успеваемости курсантов, с упорством в обучении. Полнее и эффективнее вне-

дрем на занятиях технические средства обучения. В совершенствовании конструкции тренажеров и повышении их надежности в работе активное участие принимают курсанты.

Мы понимаем, что решение задач, которые определил IX Всесоюзный съезд ДОСААФ, зависит прежде всего от нас самих, от качества нашей работы, от умения не только видеть недостатки, но и преодолевать их. Заполот авиационных успехов будет высокая организованность, слаженность, дисциплина.

КОЛЛЕКТИВ СИЛЕН ОРГАНИЗОВАННОСТЬЮ

В. МАКАРОВ, Герой Социалистического Труда, строитель треста «Жилстрой» Магдана, председатель первичной организации ДОСААФ



— На IX Всесоюзном съезде ДОСААФ наша комплексная бригада строителей была отмечена среди лучших. У нас умело организуется военнопатриотическая и оборонно-массовая работа. Считаю, что и в производственных делах, в социалистическом соревновании стремимся идти в первой шеренге. Гордимся своими достижениями, но вместе с тем сознаем, что высокая оценка нашего труда но многим обязывает. И прежде всего — работать еще лучше, всемерно повышать производительность труда. Ведь только ударным трудом можно по-настоящему крепить экономическое и оборонное могущество Родины.

Все члены нашей бригады (а в ней 34 человека) правильно понимают дух требований ноябрьского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС. Не хвалясь славою, что в бригаде нет прогульчиков, недобросовестных работников. Честно, старательно трудятся, например, плотник Петр Тимошин, каменщик-монтажник Сергей Родин, стролящий Леонид Степанов, наменщик Леонид Говар и многие другие. Но определяя свои задачи в свете современных требований партии, мы еще раз серьезно задумались над тем, как повысить свою организован-

ность, трудовую и производственную дисциплину. У нас в ходу крылатое высказывание В. Маяковского: «Лентяев и разгильдяев сметайте начисто! Дашь работу высшего качества! Мы работаем на единый наряд. Это способствует нравственному воспитанию членов бригады. Многие овладели несколькими смежными специальностями, всегда охотно помогают друг другу.

Выполняя решения IX Всесоюзного съезда ДОСААФ, стараемся улучшить военнопатриотическую работу. Тот задает наш бригадир Герман Максименко. На политинформациях и в беседах он постоянно напоминает строителям о ратном подвиге фронтовиков, о самоотверженности тружеников тыла в годы минувшей войны. Участвуем во встречах с героями войны, отаженными летчиками, десантниками, которые организуют областной комитет ДОСААФ. Каждая такая встреча укрепляет чувство гордости, повышает личную ответственность за защиту завоеваний социализма, формирует активную жизненную позицию. У людей улучшается отношение к делу, обостряется неприимность к фактам нерадивости, расхлябавности, безхозяйственности.

В бригаде широко пропагандируются боевой путь и традиции Советских Вооруженных Сил. Здесь хорошо проявляют себя те, кто отслужил в армии. Сергей Чиркин и Владимир Хусанов после службы снова вернулись в наш коллектив и много рассказывают о жизни современной армии. Они, да и другие бывшие солдаты, часто бывают в школах, ПТУ, проводят беседы с учениками.

Конечно, нас многое пока не удовлетворяет. В нашей, да и в других первичных организациях ДОСААФ мало внимания уделяется авиационным видам спорта. Знаю, что многие юноши и девушки хотели бы научиться прыгать с парашютом, управлять планером, но пока не могут осуществить своих желаний: нет условий, не хватает места. Но ведь соответствующие комитеты ДОСААФ должны побеспокоиться о создании таких условий. К этому обязывает нас призыв IX Всесоюзного съезда оборонного Общества.



«НАГРАДИТЬ ПОСМЕРТНО»...

Передо мной наградной лист на одошника по Пятигорскому аэроклубу и Ейскому военно-морскому авиационному училищу, боевого друга, Героя Советского Союза, командира эскадрильи 6-го гвардейского истребительного авиаполка капитана Георгия Васильевича Москаленко. Подписан он командующим ВВС Черноморского флота 17 мая 1944 года с заключением: «Наградить орденом Отечественной войны I степени — посмертно».

Как это все было, что произошло с мученическим комсомолцем?

Привожу рассказ... самого Москаленко. Он чудом остался жив.

Заканчивалась Крымская наступательная операция. Вблизи полное очищение полуострова от немецко-фашистских захватчиков. 9 мая войска 4-го Украинского фронта во взаимодействии с Черноморским флотом освободили Севастополь. Остатки разгромленной 17-й немецкой армии закрепились на заранее подготовленном «аварийном рубеже», или, как мы еще его называли, Турецком валу, прикрывающем мыс Херсонес.

В надежде на авиацию морем противник оказал здесь отчаянное сопротивление. Для обороны подступов к Херсонесу собрал все, что осталось от разгромленных дивизий. Сюда была стянута вся имевшаяся у врага полевая и артиллерия, плотность которой местами доходила до 100 орудий и минометов на один километр фронта. Особенно много было сосредоточено скорострельных автоматических пушек «эрликов».

Эвакуация морем в эти дни дорого обошлась врагу. Авиация Черноморского флота 10 мая потопила в районе Мыса Херсонес двадцать восемь судов, в том числе, два дизель-электрохода «Тей» и «Тотила», водоизмещением по 8000 тонн. Только на «Тее» погибло 3500 солдат и офицеров противника. 11 мая авиаторы черноморцы потопили и повредили на переходе морем Севастополь — Констанца шестнадцать транспортов, барж, дижтеров и катеров.

— В этот день, — говорил Москаленко, — я сделал свой 519-й боевой вылет.

Рано утром мне приказали: в составе эскадрильи прикрыть двенадцать самолетов Ил-2 47-го штурмового авиаполка, наносивших удар по транспортам противника в районе мыса Херсонес.

Базировались мы со штурмовниками на аэродроме Сани. Организацию взаимодействия в полете по маршруту и при атаках кораблей конвоя отработали на стоянке самолетов. Ведущим группы Ил-2 назначили младшего лейтенанта Георгия Попова (впоследствии Герой Советского Союза), ведущим истребителей — меня.

При подходе к мысу Херсонес в эфире повелительно прозвучала команда ведущего группы штурмовиков:

— Цель впереди, справа! Четверки Ил-2, ведомые лейтенантом Владимиром Мариновым, младшими лейтенантами Георгием Поповым и Виктором Глухаревым, с ходу ринулись в атаку. На кораблях заметили угрозу в тот момент, когда штурмовики уже пикировали.

Весной 1943 года, на южном крыле советско-германского фронта, в Причерноморье, над просторами Кубани и Тамани разгорелось одно из крупнейших авиационных сражений Великой Отечественной войны. С обеих сторон в нем участвовало около 2000 самолетов. В борьбе за господство в воздухе советские авиаторы нанесли гитлеровским люфтваффе серьезное поражение. Ряд соединений и частей 4-й воздушной армии, успешно громившей врага, получили почетные наименования: «Кубанские», «Новороссийские», «Таманские», преобразованы в гвардейские. Многие летчики удостоены звания Героя Советского Союза.

Наш рассказ о двух витязях кубанского неба — дважды Герое Советского Союза Дмитрие Глинка и его старшем брате кавалере Золотой Звезды — Борисе Глинке.



ВИТЯЗИ КУБАНСКОГО НЕБА

...В ту памятную весеннюю пору в одном из номеров фронтовой газеты «Вперед за Родину» появились написанные от души строки:

Летают Глинки, как кометы,
Врага разносят в пух и прах.
Их знаменитые «дуэты»
Несут фашистам жуткий страх.

Заводят песню Глинка-младший,
Ему подтянет старший брат.
Глядишь — и носом землю пашет
Еще один крестатый гад.

И действительно — что ни вылет — то новая победа. Неся службу в одном авиаполку, нередко крыло к крылу поднимаясь навстречу врагу, братья-истребители свалили с кубанского неба 39 гитлеровских самолетов.

С авиацией Борис и Дмитрий Глинки, сыны горящей семьи и сами шахтеры, породнились в Криворожском аэроклубе. Затем старший — Борис уехал в Одесскую

школу пилотов. Вскоре и девятнадцатилетний Дмитрий стал курсантом авиационного училища.

Великая Отечественная застала их в разных местах. Борис Глинка учил летную молодежь, а Дмитрий получил боевое крещение в Крыму; там, в первых же вылетах бил вражеских бомбардировщиков. А затем — новые успехи. Среди них — вылет на аэродром противника, где по данным разведки должен был приземлиться транспортный Ю-52 с важными чинами гитлеровского генерального штаба. На подлете к цели Дмитрий Глинка дoloжил по радио командиру группы:

— Вижу противника. Иду в атаку! Длинной очередью он зажег Ю-52. Тем временем другие «яки» атаковали самолеты, стоявшие на аэродроме.

Военная судьба свела братьев вместе только осенью сорок второго, когда враг

подходил к каменным воротам Кавказа. Командир полка Ибрагим Даусов, заметив на одном из занятий незнакомого офицера, вопросительно посмотрел на начальника штаба. Тот пояснил:

— Дмитрий Глинка случайно встретился со своим старшим братом. Вот и решил служить вместе...

— Как это решил?
— Брат «отстал» от своей учебной части и теперь просится в наш полк.

Даусов вызвал «добровольца», побеседовал с ним, проверил, как летает.

— Что будем делать с человеком, который стремится на фронт? — спросил Даусов у комиссара.

— Оставим в полку, — сказал политработник, — пусть воюет.

К началу воздушного сражения на кубанском плацдарме в летной книжке Дмитрия Глинки уже было записано около полутора десятков боевых вылетов и 15 сбитых самолетов противника. Стараясь

Удар оказался снайперским. На двух транспортных выпрыгнули снайперы. Второй заход штурмовики выполняли с горки. Теперь к горящим транспортам прибавились пожары на баржах. Залпы зенитов не сбив с курса спавных черноморцев. Не бездействовали и воздушные стрелки.

Истребителей противника в воздухе не было, поэтому и мы приняли участие в штурмовике.

После выполнения задания штурмовики отошли от конвоя. Я, как и в прежние вылеты, приказав своему заместителю капитану Борису Маслову сопровождать «являющихся» до аэродрома, а сам остался над целью, чтобы еще раз ударить по катерам и понтонам.

Когда мы с Александром Ивановичем стали уже уходить с набором высоты, вдруг слышу в наушниках голос:

— Посмотрите, утонул ли транспорт у берега южнее Херсонеса?

Приказ — есть приказ. Разворачиваюсь и снова со снижением, обходя горящие корабли, противника, отыскиваю глазами транспорт. Он гореть уже перестал, накренился. Чтобы не удивлять маршрут, решил на повышенной скорости со снижением пересечь Херсонес, оставив под правым крылом мыс Флонт, а слева Севастополь.

Только наша партия появилась над сушей, как огненные трассы «ерликов» затопили все вокруг. Мгновенно свечой взмыла вверх, но — уже поздно! Раздался удар в правое крыло. Затем — взрыв и пламя. Самолет перевернуло вверх косяками.

С оборотными руками и лицом открыло фонарь кабины, вываливаясь из самолета и раскрывая парашют. Тысячи огненных свечейков потянулись с земли в сторону белого купола.

«догнать» младшего брата, открыл фронтовой счет и Борис. Братья летали в разведку, штурмовали аэродромы, сопровождали бомбардировщики, вели воздушные бои. У них были и свои радиопозывные: «ДБ» и «ББ». Эти позывные часто звучали в эфире.

На протяжении 50 суток — с конца апреля до начала июня — на всех основных этапах операции — при отражении массированных ударов вражеской авиации по нашему десанту на Малой земле, под Новороссийском; в дни упорных боев наземных войск за станцию Крымскую; во время авиационного наступления, которым поддерживался прорыв «голубой линии» вражеской обороны, — братья Глики действовали с полным напряжением физических и духовных сил. Поднимаясь в воздух по несколько раз в день, вдвоем или в составе ударных групп, они показывали пример отличного владения техникой, высокого тактического мастерства. Им были присвоены высокие звания Героев Советского Союза: в апреле — Дмитрию, а в мае — Борису.

Оба щедро делились накопленным боевым опытом. Однажды командир К. А. Вершинин, воспользовавшись некоторым временным затишьем на фронте, собрал нескольких особенно отличившихся истребителей, чтобы посоветоваться, как еще успешнее вести борьбу за господство в воздухе и коллективно найти новые, более действенные приемы воздушного боя. Дмитрий Глинка рассказал о своих полетах с братом, выдвинул ряд интересных предложений. С помощью армейской газеты «Крылья Советов» они были доведены до всех летчиков в написанной им статье — «Место аса в групповом бою».

Фронтовая печать военных лет и обширная военно-историческая литература, посвященная кубанскому воздушному сражению, изобилуют поучительными примерами исключительно грамотных в

Натакну стропы одной стороны купола и начал оскалывать. Огненные трассы пошли выше. Приземлился. Стрельба продолжалась. Кое-как освободился от парашюта. Ползу. Вокруг рухнула снаряды. Спрятаться негде. Слева разрылся снаряд и осколками перебивает мне левую руку.

Помню, как вторично вскопал и победил. Фашисты прекратили огонь, а я, опомнившись, увидел небольшую воронку и залет в нее, только ун, маловато она оказалась. Слова открыли огонь. В результате — еще четыре раны. Истекла кровью, слышал немецкую речь, бесконечную стрельбу и разрывы. Мысленно умолял своего «боя войны», артиллерию, прикрыть меня. Братья-артиллеристы, очевидно, понимали мое положение и открыли беглый огонь. Пытались сделать перебежку, но не мог. Не позволяли раны.

Начало быстро темнеть. Стрельба прекратилась. Наступила тишина. Я с большим трудом высунулся из воронки. Встал и начал прикладывание человека усаушай. Подбежавший солдат сказал:

— Летчик, вставай!

Только на третий сутки летчик пришел в сознание, в небольшом полевом госпитале, в селе Эскели, где были всего один врач-хирург и медицинская сестра. Состояние здоровья его было крайне тяжелое, можно сказать, критическое. Вставать не мог, прикладывание безуспешно искали Москаленко и посчитали его уже погибшим. Но жена летчика, работавшая медсестрой в части и в это время находившаяся здесь же, в деревне Сави, убедительно и настойчиво просила командира авиационного полка Героя Советского Союза майора М. В. Андреева продолжать поиски. Механик самолета Николай Гуринев на «пере-

младших» добрался до Севастополя, где и отсыпал в одном из госпиталей своего командира. Через два дня за Москаленко пришел санитарный По-2...

— Полковник врач дину давался, как я смог выбраться из пленка, — продолжил рассказ Георгий Васильевич, — но мне в самолет посадили мою жену Валерию и отравили нас в госпиталь. Шесть месяцев пришлось летчику зализывать раны, восстанавливать здоровье. Затем он вернулся в строй вновь в свой родной 6-й гвардейский дивизии Краснознаменый Севастопольский истребительный полк.

В полку летчик и узнал о том, что он награжден орденом Отечественной войны I степени... посмертно.

За время войны Георгий Васильевич Москаленко участвовал в 130 воздушных боях, лично сбил семь самолетов противника и уничтожил на земле двенадцать. На его счету 53 штурмовок по войскам и технике фашистов.

Звание Героя Советского Союза ему было присвоено 14 июля 1942 года за героизм в воздушных боях, проявленный при обороне Одессы и Севастополя. Г. В. Москаленко был награжден также двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского.

В послевоенное время подполковник Г. В. Москаленко готовил для ВВС Черноморского флота и для авиации ВМФ летные кадры. Ушел в запас по состоянию здоровья. Но и сейчас он продолжает вести активную военно-патристическую работу в организациях оборонного Общества.

Генерал-майор авиации
В. МИНАКОВ,
Герой Советского Союза

тактическим отношением действий братьев Глинка. Они, в частности, одним из первых начали широко применять при патрулировании в воздухе покрывающее эшелонированное построение ведомых ими групп по высоте. Прием этот получил название «кубанской этажерки», каждая ступенька которой играла определенную роль. В том случае, когда вражеским самолетам и удавалось уйти из-под удара одной ступеньки «этажерки», они тут же попадали под огонь другой.

Имена летчиков-братьев, самые лестные оценки их новаторского вклада в борьбу с вражескими эскадрами можно найти и во многих мемуарах, написанных советскими авиаконструкторами, видными военачальниками. «На Кубани славу аса приобрел выдающийся советский летчик — Дмитрий Глинка, — пишет, например, Генеральный конструктор А. С. Яковлев, — он был мастером так называемого вертикального маневра. Ему поручили водить в бой специальную эскадрилью».

Автору этих строк довелось не раз бывать в 16-м гвардейском истребительном авиаполку, в котором крыло к крылу с такими известными летчиками, как трижды Герой Советского Союза Александр Покрышкин, дважды Герои Советского Союза Александр Клубов и Григорий Речкалов, сражались и братья Глинка, наблюдая за поистине соколными ударами замечательных мастеров точных атак по «мессерингитам», «юнкерсам» и «хейнкелям». Довелось не раз слышать и похвальные отзывы об их умелых действиях командующего 4-й воздушной армии генерала Константина Андреевича Вершинина, командира дивизии Ибрагима Даусова, других авиационных начальников и, конечно, же, друзей-однополчан. Запомнились и поистине орлиный облик братьев-летчиков — крепко сложенных, плечистых, их симпатичные, одухотворенные лица, в выразительных чертах которых угадывались волевые ха-

рактеры, дерзость разумного риска, железное самообладание.

Именно такими они были и на Кубани, где Дмитрий Глинка в августе сорок третьего года стал дважды Героем Советского Союза, и во многих других местах их славного боевого пути — в Донбассе, на берегах Прута и Вислы, в Берлинском сражении и под Прагой.

Однажды, уже после Победы, братья вновь приехали на Кубань, побывали на прежних полевых аэродромах, поднялись на высоту 121,4 — «Сопку Героев», где в сорок третьем располагался командный пункт авианаблюдчиков, нацеливавших их удары по врагу. Ее вершину теперь венчала могучая скульптура солдата-победителя. Рядом, на постаментах символы минувших боев — орудия, танки, самолеты. А окрест — мирная земля, засеянная кубанскими хлеборобами отборной пшеницей, зеленящая рисовыми чеками. Цветущая земля, за освобождение которой от фашистов братья Глинка, их однополчане, фронтовики сражались не щадя ни крови, ни жизни. И каждый из братьев в эти минуты вновь вспоминал то, что было пережито в сорок третьем.

Витязи кубанского сражения и после Великой Отечественной все силы продолжали отдавать родному Воздушному Флоту. Бориса Глинку нередко доводилось встречать среди молодых авиаторов, которым он умело передавал богатейший летный опыт. А Дмитрию Глинке выпало щедро делиться мастерством бывалого летчика с молодежью гражданской авиации. У них — крылатых фронтовиков — нашлись пришедшие по душе нужные и важные дела и в мирном небе нашей Родины...

Н. ДЕНИСОВ

БОЕВОЙ ДРУГ МАРЕСЬЕВА О СВОЕМ ФРОНТОВОМ ТОВАРИЦЕ

...В январе сорок второго на Северо-Западном фронте мы вели напряженную боевую работу. Летчики полка сопровождали штурмовиков, барражировали над передним краем наших войск, вели воздушные сражения.

Вспоминаю полеты на блокировку немецко-фашистских войск в районе города Демьянска. Авиация обеих сторон проявляла большую активность, несмотря на сложные погодные условия. Схватки с противником в воздухе проходили почти в каждом боевом вылете.

Однажды полку поставили задачу — произвести разведку целей на одном из участков. На КП вызвали старшего лейтенанта комэска Андрея Дехтяренко. Офицер штаба разлил на столе карту, обвел указкой обширный квадрат.

— Вот здесь по предварительным данным должны находиться тщательно замаскированные танки и артиллерийские позиции, — сказал подполковник, — их необходимо обнаружить. — Помолчал, спросил:

— Кого с собой возьмете?

— Полетим четверной, — ответил комэска.

— Вторую пару поведет мой заместитель. Ведомыми пойдут молодые летчики. Ребята рвутся в дело, подготовлены основательно.

Первую половину маршрута прошли без приключений, принимаясь к самым облакам. В районе железнодорожной станции четверно обстреляли вражеские зенитчики. Однако черные шапки разрывов вслыхивали в стороне и далеко впереди. Дехтяренко приказал всем подняться еще выше. Вошли в самую пелену облачности, а над предполагаемыми целями снизились до ста метров и на большой скорости прочесали весь квадрат. Танки обнаружили на опушке леса. Они стояли укрытые, стояли сена. Следы, оставленные гусеницами, противник постарался заровнять, а прошедший ночью снегопад сделал их и вовсе невидимыми сверху. И все же летчики разгадали хитрость врага. Через несколько минут разведчики увидели и артилле-

рийские позиции. Ведущий прошел над ними на бреющем. Фашисты не выдержали и бросились из укрытий врассыпную.

— Может быть ударим по ним из пулеметов? — спросил по радио ведущий второй пары.

— Нельзя, — ответил Дехтяренко, — наша задача долдонить своевременно обо всем, что увидели, а ударить штурмовики. На обратном пути встретили большую группу «хейнкелей». Бомбардировщики сопровождали четыре истребителя Me-109. Вначале хотели обойти противника стороной, но «мессеры», увидев разведчиков, ринулись в атаку. Пришлось принять бой. Из-под самых облаков Дехтяренко пошел в лобовую на головное вражеское истребителя. Ударил из пушки и пулемета. Me-109 сразу вспыхнул и, развалившись, начал падать. Второй гитлеровец быстро отвалил в сторону. Но в это время «хейнкелей» уже атаковал капитан Заваев. Один из них, оставаясь в небе шлейф дыма, врезался в землю.

Противники от дальнейшей схватки отказались, а четверке Дехтяренко надо было спешить на свой аэродром, чтобы долдонить итоги разведки... В другой раз Андрей со своей группой повстречал 18 фашистских бомбардировщиков. Не раздумывая, бросился в атаку. Итог схватки — пять сбитых самолетов врага. Три из них уничтожил командир эскадрильи Дехтяренко.

«8 апреля 1942 года звено старшего лейтенанта Дехтяренко, — читаю в одном из донесений, — в районе Цветово атаковала группу Ю-52 в составе тридцати самолетов. Четыре смелых сокола, расстроив боевой порядок противника, сбили девять самолетов. Лично товарищ Дехтяренко уничтожил четыре машины».

Численность врага его никогда не пугала. Он смело и решительно бросался в атаку.

Дехтяренко понимал, как велико значение личной победы в бою для молодых летчиков и всячески помогал им в этом.

Малоразговорчивый, он с каким-то особым вниманием умел слушать подчиненных, чувствовать их радость и душевную боль. С ним летчики делились всем самым сокровенным. Получил кто-нибудь письмо от родных или близких — Дехтяренко в курсе. В бою летчик пережил минуту слабости, не утратил от командира, честно рассказал. Выслушал, похлопал летчика по плечу: «Это пройдет, а вот, что не утратил — правильно сделал». И больше об этом — ни с кем ни слова!

Изгладится из памяти день, когда с боевого задания не вернулся Алексей Маресьев. Сердце Андрея разрывалось от жгучей боли за боевого друга и верного товарища.

К линии фронта мы направили группу поиска во главе с офицером инженерной службы и врачом. Шли дни, а от уехавших — никаких вестей.

Но вот пришла короткая телефонограмма: «Маресьев жив, находится в селе».

Время было предвечернее. Сгустились сумерки. Дехтяренко взлетел на По-2. Нашел друга в землянке, в тьмелом состоянии. Схватил в охапку, и в самолет. Не мешкая, взлетел и возвратился на свой аэродром. А наутро следующего дня в сопровождении полкового врача Маресьева доставили в военный госпиталь в Москву. Все это подробно описал Б. Полевой в книге «Повесть о настоящем человеке».

Читаю вновь документ сороналетней давности: «За время с 31 марта по 8.5.42 года эскадрильей старшего лейтенанта Дехтяренко произведено 220 боевых вылетов. Уничтожено 41 вражеский самолет, из них 31 самолет сбит в воздушных боях и 10 на земле».

За 10 сбитых вражеских самолетов в воздушных боях и два уничтоженных на земле А. Н. Дехтяренко представили и присвоению звания Героя Советского Союза. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 июля 1942 года ему было присвоено это почетное звание. Однако Андрея Николаевича среди нас уже не было, он пал смертью храбрых.

...Стоит в Демьянске памятник. Обелиск Герою Советского Союза Андрею Дехтяренко и другим крылатым богатырям воздвигнут жителями города. Это за них, за их счастье, за свободу любимой Родины отдали отважные летчики свою жизнь. Память о А. Н. Дехтяренко живет в названии одной из улиц Демьянска, его имя носит пионерские дружины средних школ...

Генерал-майор авиации в отставке Н. ЩЕПАНОВ, бывший начальник штаба 580-го ИАП

ВСЕГДА В СТРОЮ ВETERАНЫ

Большую патристическую работу ведут в нашем городе ребята — члены клуба «Поиск». Ветераны Великой Отечественной войны регулярно бывают в клубе, рассказывают, как самоотверженно, не щадя сил и самой жизни, сражались с врагами за честь и свободу Родины советские воины.

Очередную беседу с ребятами проводит почетный гость клуба Герой Советского Союза Григорий Ульянович Охай. Участник многих воздушных боев, летавший на 27 типах самолетов, рассказывает юным авиаторам об основных особенностях и боевых качествах знаменитого в свое время истребителя И-16.

Фото Ю. СЫТНИКА

Днепропетровск





М. Н. Колотилина беседует со школьниками о подвиге Виктора Талалихина.

ГЕРОЮ — ЛЕТЧИКУ

Благодарный наш народ свято чтит память о героях минувшей войны. Живет в сердцах советских людей и память о летчике-истребителе Викторе Васильевиче Талалихине, совершившем 7 августа 1941 года один из первых в истории авиации ночной таран. Памятники летчику установлены в городе Подольске, в деревне Кузнецки Московской области, где Герой ранее неоднократно бывал, в деревне Мансурово под Москвой, где он погиб в неравном бою. Образ отважного истребителя запечатлен на мраморной надгробной плите на Новодевичьем кладбище в столице. Имя Виктора Талалихина присвоено школе, где он учился, советскому теплоходу, пионерским дружинам. Приказом Министра обороны СССР Герой Советского Союза В. В. Талалихин навечно зачислен в списки 1-й эскадрильи И-ского истребительного авиационного полка.

В Москве на улице Средняя Калитниковская перед школой № 480 открыт еще один памятник Герою. Место для установки памятника выбрано не случайно. Школа эта находится недалеко от маскобината, где Талалихин работал, откуда он после смены ходил в аэроклуб Осоавиахим. Комбинат шефствует над школой. Многие рабочие, в том числе отец Виктора, штургут по профессии, принимали активное участие в строительстве школы.

Учащиеся школы проявили повышенный интерес к жизни и боевой деятельности Талалихина, изучили его биографию, вели поисковую работу. Заметную помощь им в этом оказала бывший летчик-инструктор аэроклуба М. Н. Колотилина. Ветеран авиации, Мария Николаевна когда-то сама по призыву комсомо-

ла окончила аэроклуб имени В. П. Чкалова, а затем двадцать лет занималась обучением молодежи летному делу. Среди ее учеников 306 летчиков, семнадцать из них стали Героями Советского Союза, в том числе и Виктор Талалихин. О своих питомцах она охотно рассказывает молодежи.

В результате поисковой работы удалось найти немало интересных документов. Был открыт школьный музей, посвященный В. Талалихину. Его посещают учащиеся, пионеры других школ, иностранные делегации. Здесь проводятся семинары преподавателей, директоров школ по вопросам военно-патриотического воспитания.

Досафовцы школы — активисты музея давно вынашивали идею о памятнике В. Талалихину. Они начали собирать металлолом и макулатуру, чтобы на вы-

рученные деньги соорудить памятник. Как всегда, инициативу ребят активно поддержала М. Н. Колотилина. Она встретилась со скульптором И. С. Исаякиным — автором одного из памятников И. В. Панфилову, пригласила его в школу.

Биография скульптора оказалась интересной для учащихся. Он вырос в большой семье патриотов. В годы войны мать его братьев сражалась на фронте. Мать и отец на его глазах подверглись жестокому истязанию фашистов, в результате которых мать умерла. А он, пятнадцатилетний мальчишка, сумел убежать от гестаповцев, попал в действующую армию и был зачислен в одну из частей сыном полка.

Уже тогда, на войне, И. Исаякин слышал от политрука о бессмертном подвиге В. Талалихина. Экспозиция школьного музея, рассказы М. Н. Колотилиной, настойчивая поисковая работа учащихся и их просьбы покорили его. Он задается целью — создать памятник герою-летчику. Благодарная творческая работа на общественных началах продолжалась с перерывами несколько лет.

И вот уже хлопоты позади. Перед школой, носящей имя Талалихина, на высоком постаменте, воздвигнут памятник герою-летчику, подвиг и жизнь которого будут для юного поколения ярким примером беззаветного служения любимой Родине, своему народу.

Л. РУСИН,
старший научный сотрудник
Центрального Дома авиации
и космонавтики имени
М. В. Фрунзе

Москва

Ребята написали книгу о фронтовиках

На всех смотрах-конкурсах оборонно-массовой работы первичная организация ДОСААФ 538-й школы Ленинграда неизменно занимает призовое место. Смотрами юности отмечают хорошую организацию военно-патриотического воспитания учащихся, активное участие членов ДОСААФ в пропаганде героических традиций Коммунистической партии, советского народа, Вооруженных Сил СССР, в развитии технических и военно-прикладных видов спорта.

Разнообразны формы этой работы. Ежегодно проводится массовый оборонно-массовый работы, посвященный годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота. В эти дни организовываются лекции, встречи с героями войны, участниками прорыва блокады Ленинграда, просмотр кинофильмов военно-патриотического содержания с последующим их обсуждением, соревнования, военизированные игры.

Душой этой работы является активист ДОСААФ завуч школы Александр Федорович Анисимов. Она охотно помогает председателю комитета В. Вайханскому организовать в оборонно-массовые мероприятия школьников и учителей. Проводятся экскурсии по местам боевой славы Ленинграда, беседы у плиты на тему «Наш город в годы Великой Отечественной войны». А. Ф. Анисимов поддерживает тесную связь со многими ветеранами войны и Вооруженных Сил СССР, приглашает их на встречи с учениками. Беседы бывших выпускников школы, ныне офицеров, летчиков гражданской авиации, помогают и в профориентации юношей и девушек.

Воспитание на героическом прошлом советского народа — живое, творческое дело. Здесь важно использовать все формы и средства для пробуждения светлых чувств признательности и благодарности старшему поколению за исторический подвиг, который им был совершен, готовности своим трудом приумножить боевые традиции отцов и дедов.

— Дедушка, расскажи мне про свой орден, — мальчик подошел к седловатому ветерану, нежно обнял его и заплакал в глаза. — Мы в школе будем писать книгу о защитниках города Ленинграда.

Бывалый фронтовик быстро взглянул на внука, сразу посерьезнел и, отложив в сторону дело, неторопливо сказал:

— Ну что ж, внучек, послушай о тех днях... и начался задушевный рассказ о суровом испытании, что выпало на долю советских людей, о великом мужестве народном в борьбе с ненавистным фашизмом.

«Книгу» ученики написали — это 135 сочинений, оформленных в один альбом крупного формата. Каждая страница этого альбома — воспоминание своими родными и близкими, которые жили с ней не щадя, защищая от врага город Ленин. Материалы альбома постоянно используются в учебно-воспитательной работе.

Рассказы о героях, о стойкости ленинградцев в годы минувшей войны ведутся на уроках мужества, на сборах, встречах с ветеранами и ветеранами воспоминаний, организуемых на кануне военизированных игр. Проводятся они, как правило, в школьном музее, который создан руками самих учеников. Он посвящен боевому пути 276-й бомбардировочной Гатчинской четырехдвигательной авиационной дивизии. Музей стал центром военно-патриотического воспитания, местом встречи ветеранов.

Г. ПЕТЛЯКОВ

Ленинград

Этот небывалый случай в истории авиации произошел сорок с лишним лет назад, в разгаре битвы под Москвой. Морозным январским днем группа бомбардировщиков Ил-4 возвращалась на аэродром. Самолеты держались почти своего «потолка». Выше уже простиралась та самая субстратосфера или тропопауза, как метеорологи называют переходной слой воздуха от обычных, средних, и больших, стратосферным. Недалеко от линии фронта, около Можайска, неожиданно, зайдя со стороны солнца, на группу напали гитлеровские высотные истребители. Одному из них удалось опередить правый мотор и перебить тяги

исконовения с землей. Скользя по касательной в снежном покрове ската, Чиссов достиг дна оврага. Тут его и нашел разведывательный дозор немцев, возглавляемый лейтенантом И. Фоменко.

Первую медицинскую помощь авиатору оказал фельдшер медсанэскадрона М. Брехов. Через некоторое время штурмана из района рейда эвакуировали переправили через линию фронта в войсковой госпиталь. Врач-хирург Я. Гудинский сделал ему несложные сложные операции.

Больше месяца шла борьба за жизнь человека. Когда здоровье несколько улучшилось, Чиссова доставили в один

товом журналистском досье хранится письмо старшего врача 39-го батальона аэродромного обслуживания тов. Романенко. Он сообщает, что 23 марта 1942 года одному из экипажей авиалайнера, которым командовал Герой Советского Союза В. Тихонов, пришлось на высоте 200 метров покинуть потерявший управление груженый бомбами самолет. У штурмана И. Григорьева взрывной волной от упавшей машины порвало купол парашюта. Капитан Григорьев упал в мягкий снег, пробив «лопадец» примерно в 1 метр 30 сантиметров. Отделился легкими ушибами и вновь вступил в строй.

С ПОРОГА СУБСТРАТОСФЕРЫ — БЕЗ ПАРАШЮТА

рулей управления на флагманской машине лейтенанта Жугана. Стрелков-радистов убили. Чиссов беспорядочно падать. Командир распорядился:

— Прямеем с парашютами! Штурман, старший лейтенант Чиссов, выпрыгнул из своей рубки. Осваивая парашютное дело он начал еще юншей в Осоавиахимовской организации шкотовского города Ирмино с крыла У-2. Потом были курсантские прыжки в Оренбургском аэроклубе.

И вот теперь... Примерно с высоты в 7000 метров Чиссов пошел вниз затылками, не раскрывая парашюта. Этим маневром он хотел поскорее выйти из зоны огня противника. Сначала падение было ровным, но затем сбившийся на бок ранец с парашютом переместил центр тяжести, и штурман вошел в плоский штопор.

Высота стремительно уменьшалась. Дыхание забывали ударявшие в лицо струи холодного воздуха. Так, не успев открыть купол парашюта, Чиссов потерял сознание...

Лейтенант Жуган покинул самолет чуть позже и удачно приземлился на опушке леса. Там его встретили наши конники и доставили в деревушку, где на лавке, накрытый овчинным тулупом, уже находился, стоял, штурман.

— Живой! — обрадовался летчик. — Ишь видишь, — ответил штурман. — Сам этому не верю.

Упав в нависший над оврагом глубокий сугроб, Чиссов пробил снежный козырек, что уменьшило скорость сопри-

из московских госпиталей. Тут коллектив медиков во главе с врачом И. П. Изотовым помог штурману излечиться окончательно.

Об удачном приземлении человека, падавшего с 7000 метров не раскрывая парашюта, а «Красной звездой» была тогда корреспонденция. В адрес Ивана Чиссова посыпались письма. Интерес и человеку, мужественно перенесшему выпавшие на его долю испытания, не угасал и в послевоенную пору. Люди спрашивали, как же сложилась дальнейшая судьба двадцатипятилетнего авиатора?

После лечения в госпиталь И. М. Чиссов еще во время войны начал обучать штурманскому делу летучих молодых, потом окончил Военно-политическую академию имени В. И. Ленина, работал пропагандистом в ЦДСА имени М. Во Фрунзе.

Недавно мы встретились вновь. Иван Михайлович по-прежнему ведет активную военно-патристическую работу, выступает с фронтowymi воспоминаниями в рабочих клубах, на сборах пионерских дружин, перед призывной молодежью.

— Вот сейчас собираюсь на Кубань, — говорит Иван Михайлович, — приглашаю комсомольцев. Там, в Краснодаре, живет бывший командир экипажа, ныне генерал в запасе П. Жуган. Юноши и девушки Краснодарского аэроллуба хотят, чтобы рассказали им о перенитом в суровую пору Великой Отечественной.

Случай, происшедший с Иваном Чиссовым, не единственный. В моем фрон-

Той же зимой 1942 года самолет Героя Советского Союза В. Гречишкина был подобит под Рязанью. Как и полагается командиру, Гречишкин, приняв за экипаж прыгать с парашютами, машину покинул последним. Хотя его парашют и раскрылся, жизнь спасли глубокий снег и врач. В. Гречишкин еще более полтора десятков лет после своего необычного прыжка работал летчиком-испытателем.

Многие читатели «Крыльев Родины», несомненно, хорошо знают бывшего летчика-североморца Героя Советского Союза С. Г. Курзенкова, написавшего интересную книгу «Под нами — земля и море». В ней есть такие строки о перенитом автором в февральский день 1943 года: «...За спиною слышу знакомый шелестящий звук, за ним следует сильный удар». В сознании: «Спасся!» Перевалившись через плечо. Ветер с прежним свистом жмет лицо. Бросая взгляд вверх и вижу: купол парашюта, складываясь, уходит от меня.

Сергей Курзенков один из тех, кому выпало, изранившись с немцами, выжить один на один с матушкой-землей и, упав не только остаться живым, но и способным к большому творческому труду.

Еще одна из многих счастливых случайностей? Конечно! Но людей столь невероятных судеб, несомненно, объединяет одно: у них — мужественные сердца и твердая воля.

Д. НИКОЛАЕВ

НАВЕЧНО В ПАМЯТИ НАРОДНОЙ



Волгоградцы и гости города-героя познакомились с новым экспонатом Государственного музея-панорамы «Сталинградская битва» — самолетом Су-2 конструкции Павла Осиповича Сухого.

...Летом 1942 года советская авиационная промышленность еще не могла оснастить все действующие на фронте авиационные части самолетами новых типов — Як, ЛаГГ, Пе-2, Ил-2. Поэтому на первом этапе сражения в междуречье Волги и Дона основная тяжесть борьбы с воздушными соединениями гитлеровцев, поддержки своих наземных войск легала на авиачастях, вооруженных самолетами старых типов, в том числе разведчиками-бомбардировщиками Су-2.

Особенно активно действовали против гитлеровцев летчики 52-го ближнебомбардировочного авиалайнера, которым командовал А. И. Пушкин. В Волгоградском государственном музее обороны экспонируется кожаный рюкзак с оторванным левым рукавом. Он принадлежал заместителю командира эскадрильи этого авиалайнера В. Яницкому.

Яницкий повел группу из девяти Су-2 для удара по переправе, наведенной гитлеровцами через Дон. Эта переправа имела

важное значение. Фашисты выделяли для ее прикрытия большие силы зенитной артиллерии. На подходе к цели советские самолеты встретились с плотным заградительным огнем врага. Чтобы отметить на карте расположение зенитных батарей и место концентрации вражеских сил, Яницкий взял штурвал левой рукой, а правой потянулся за планшетом. В это мгновение большой осколок снаряда попал в левую руку. Она повисла в рукаве реглана.

Превозмогая боль, Яницкий правой рукой взял штурвал и продолжал вести группу по основной цели. Она маневровала по врагу мощным удар. Лишь после выполнения задания Яницкий передал командование группой своему заместителю, а сам, истекая кровью, довел свой Су-2 до линии фронта и посадил его в поле.

За мужество, отвагу и боевое мастерство В. И. Яницкому, как и командиру авиалайнера А. И. Пушкину, в августе 1942 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

Отважно и умело, полностью используя боевые возможности своих самолетов, сражались экипажи и других частей, вооруженных разведчиками-бомбардировщиками Су-2. Они наносили удары по живой силе, бронетанковой технике врага, уничтожали переправы, нарушали его коммуникации, вели корректировку артиллерийского огня. Герой Советского Союза М. А. Лащин писал коллективу ОКБ: «Для нас, летчиков, самолет Су-2 — память сердца, наша военная юность. Летчики только нашего 135-го ближнебомбардировочного полка сделали на Су-2 3790 боевых вылетов, сбросили на врага сотни тонн бомб, сбили более 30 вражеских самолетов...»

Самолеты Су-2 различных модификаций активно использовались в первый период Великой Отечественной войны: под Одессой и Киевом, в Сталинградской и Орловско-Курской битвах.

Двухмоторный Су-2 (АНТ-51) был создан во второй половине тридцатых годов.

Самолеты первой серии имели наименование ББ-1 (ближний бомбардировщик первый). После установки двигателей М-88Б они в массовом производстве получили обозначение Су-2. Большое количество Су-2 было выпущено с двигателями М-82. С таким двигателем дальность полета достигала 1100 км, скорость у земли — 459 км/ч, а на расчетной высоте — 486 км/ч, потолок 8400 м.

Н. ГОРДЮНОВ, инженер



Самолет АНТ-25 (РД), на котором экипажи в составе М. Громова, И. Спирина и А. Филина установили абсолютный мировой рекорд дальности беспосадочного полета.

ВЫШЕ, ДАЛЬШЕ, БЫСТРЕЕ!

IX Всесоюзный съезд ДОСААФ подвел итоги равноценной деятельности оборонного Общества, в том числе развития технических и военно-прикладных видов спорта. Были отмечены существенные достижения и авиационных спортсменов, одержавших много побед на небесных стадионах. Только в минувшем году абсолютными чемпионами мира стали летчик В. Смолин и парашютистка Л. Корычева. Золотые медали на мировых первенствах завоевали летчица Л. Макарова, авиамodelисты В. Крамеренко, Л. Онуфриенко и В. Шаповалов. В минувшем, 1933 году советские спортсмены внесли в таблицу мировых авиационных рекордов 112 существенных поправок.

Нынешние достижения наших авиационных спортсменов имеют глубокие и прочные корни, стали одной из славных традиций советской молодежи. Их основы были заложены в далекие тридцатые годы, когда по призыву партии Ленинской комсомол принял шествие над Воздушным Флотом, бросил клич: «Комсомолец — на самолет!» Призыв нашел живой отклик, тысячи юношей и девушек пришли в авиакружки и на аэродромы Осоавиахима. Массовое развитие получили все виды авиационного спорта — самолетный, планерный, парашютный, авиамodelный.

В тридцатые годы развернулось серьезное производство учебных и спортивных самолетов, планеров, парашютов, оборудования для авиационных лабораторий. 18 августа 1933 года страна первый раз праздновала День Воздушного Флота СССР. В показательных выступлениях на Центральном аэродроме им. М. В. Фрунзе спортсмены Осоавиахима продемонстрировали многочисленным зрителям свое мастерство.

С 1931 по 1936 год самолетный парк организаций Осоавиахима увеличился в 19 раз. К своему десятилетию оборонное Общество имело 150 аэропланов, 240 планерных станций с двумя тысячами длинокрылых аппаратов. Массовое развитие всех видов авиационного спорта потребовало создания единого центра, в котором разрабатывалась бы методика и обобщался опыт подготовки спортсменов, оформлялись рекорды, комплектовались и тренировались сборные команды. Таким центром стал созданный в марте 1935 года Центральный аэроплан СССР, получивший впоследствии имя В. П. Чкалова. В сентябре 1935 г. ЦАК СССР был принят в члены Международной авиационной федерации (ФАИ). Правительство уполномочило его контролировать и регистрировать все авиационные рекорды и вносить их для утверждения в ФАИ.

С 1936 года рекордные достижения советских летчиков, планеристов, парашютистов и авиамodelистов стали фиксироваться в официальной таблице ФАИ. Первым был рекорд подъема на высоту с грузом в 500 кг, установленный В. Конюхиным 18 июля 1936 года на самолете ЦДБ-25. С каждым годом в этой таблице появлялось все больше фамилий советских воздушных ренессансов. Особенно успешно наступали на зарубежные достижения советские планеристы. Они с 1936 по 1940 год завоевали 13 из 18

регистрируемых ФАИ мировых планерных рекордов.

Последовательно вносили поправки в таблицу мировых рекордов наши парашютисты и авиамodelисты. Особенно отличился москвич Михаил Эврин, установивший ряд мировых рекордов по авиамodelному спорту. Массовое развитие парашютизма обеспечило подготовку резервов для воздушно-десантных войск. Впервые в мире созданных в наших Вооруженных Силах. К концу 1937 года авиационные спортсмены СССР занимали по количеству завоеванных ими мировых рекордов пятое место в таблице ФАИ, а к началу 1940 года вышли на первое. Это была большая и заслуженная победа. Наша страна удерживает это первенство и сейчас. На 1 января 1938 года Советскому Союзу принадлежало 387 мировых авиационных рекордов из 919 регистрируемых ФАИ.

Достижения советских авиационных спортсменов — закономерный результат общего исторического развития нашего государства, высокого патриотизма советских людей. Успешное осуществление планов индустриализации страны создало все условия для массового выпуска самолетов и двигателей. Опираясь на достижения советской авиационной науки, конструкторы создавали все более совершенные типы самолетов и моторов, приборов и вооружения. Работники авиационной промышленности налаживали их серийное производство, строили и такие уникальные самолеты, как цельнометаллический восьмимоторный гигант «Максим Горький» (АНТ-20) — самый большой в то время самолет в мире. В эти годы советские конструкторы создали такие великолепные самолеты, как одномоторный самолет АНТ-25(РД) с кевиданкой в мире дальностью полета, самый скоростной боевой истребитель И-16 и биплан И-15, отличавшийся большой скоростью и высокой маневренностью. На аэродромы страны пришли фронтально бомбардировщик СВ, скорость которого превышала 400 км/ч; дальний бомбардировщик ДБ-3, признанный в то время лучшим в мире самолетом такого боевого назначения.

Создание в годы двух первых пятилеток мощной авиационности позволило в середине тридцатых годов вооружить части Военно-Воздушных Сил новыми самолетами. Они поступали во все возрастающих масштабах. За годы второй пятилетки численность самолетов в строевых частях увеличилась по сравнению с концом первой пятилетки втрое. Одновременно шла планомерная подготовка командного, летного и технического состава. Значительно увеличилось количество авиационных школ. Они пополнили в первую очередь посаженцами Ленинского комсомола.

Все большую роль в подготовке авиационных кадров играл Осоавиахим, в аэроклубах которого молодежь получала «воздушное крепление», первые навыки пилотирования самолетов. Продолжили их совершенствовать в училищах ВВС и ГВФ, в строевых частях и подразделениях Аэрофлота, они внесли огромный вклад в укрепление мощи Воздушного Флота страны. Встретились преданные делу партии Ленина, мужественные и отважные сыны народа умело, с досто-

инством и честью выполняли задания Родины.

Советские ученые, конструкторы, летчики, работники авиационности своим самоотверженным трудом многими успехами советской авиации, утвердили за Советским Союзом славу великой авиационной державы. Тридцатые годы были временем выдающихся полетов, замечательных рекордов, беспримерных подвигов крылатых соколов страны. В апреле 1934 года завершилась героическая эпопея — спасение нашими летчиками членов полярной экспедиции и экипажа парохода «Челюскин». Летчики А. Липадский, С. Леваневский, В. Молоков, Н. Каманин, М. Слепнев, М. Водопьянов, И. Доронины первыми в стране были удостоены только что установленной высшей степени отличия — звания Героя Советского Союза. Основное же года экипажи М. Громова на самолете АНТ-25(РД), пролетев без посадки 12411 км, установили абсолютный мировой рекорд дальности полета по замкнутому маршруту, превысив при этом достижение французских летчиков сразу на 2307 км.

В мае 1937 г. группа самолетов АНТ-6 совершила полет из Москвы на Северный полюс и высадилась там на «макушке» земного шара, научную экспедицию. Вскоре, в июне и июле, экипажи, возглавляемые В. Чкаловым и М. Грозовым, на самолетах АНТ-25 совершили исторические беспосадочные перелеты по маршруту Москва — Северный полюс — США. В этом полете экипажи М. Громова, покрыв расстояние 10 148 км, установили мировой рекорд дальности беспосадочного полета по прямой и ломаной линиям. В сентябре 1938 года В. Гризодубова, П. Осипенко и М. Раскова на самолете АНТ-37 «Родина» без посадки пролетели 8 450 км из Москвы на Дальний Восток, а летчики Н. Шебанов и В. Матвеев на самолете «Сталь-7» показали на 5 000-километровом маршруте среднюю скорость 404,9 км/ч. Задание партии — летать выше, быстрее, дальше всех, быстрее всех — претворялось в жизнь.

В эти же тридцатые годы советская авиация держала в боевой готовности. Летчики-интернационалисты в небе рустулинской Испании отважно и умело сражались с авиацией гитлеровской Германии. Наши летчики помогали в эти годы и китайскому народу в его борьбе с японскими милитаристами. В июле 1938 года подразделение бомбардировочной и истребительной авиации содействовало частям 1-й Отдельной Краснознаменной армии в разгроме японских захватчиков у озера Хасан.

Значительный вклад внесли авиаторы в победу советско-монгольской войны в районе реки Халхин-Гол летом 1939 года. Порой возникали подлинные воздушные сражения, в которых участвовали сотни самолетов. Советские летчики проявили в боях высокое мастерство, мужество, отвагу, исключительную и великую выдержку. Подвиги современных в небе Монголии, 60-ти советским летчикам было присвоено звание Героя Советского Союза, а трое из них — С. Гризодубов, Е. Крайнов, С. Селин — первыми в стране были удостоены вторых Золотых Звезд.



МАСТЕР ВЫСШЕГО пилотажа

Пятёрка реактивных самолетов Л-29 с оглушительным ревом пронеслась на низкой высоте через все летное поле и мгновенно улетела высоко в небо. Было это в августе 1982 года на Тушинском аэродроме, на авиационном празднике, посвященном 60-летию образования СССР. Две пары самолетов веером разошлись в противоположные стороны, а один остался в зоне. Пилотировал его мастер спорта Анатолий Чувев из Курска, виртуозно демонстрируя комплекс фигур высшего пилотажа.

Фигурные полеты нужны для летчика, говорил основоположник высшего пилотажа П. Н. Нестеров. Это высшая школа, приучающая его выходить из самых трудных положений.

При выполнении фигур и комплексов проверяется настоящее летное мастерство. Спортсмены-летчики любят высший пилотаж за то, что он воспитывает мужество и волю, отвагу и выносливость, быстроту реакции и находчивость, целеустремленность и сообразительность, умение принять правильное решение в сложной воздушной обстановке и, наконец, вырабатывает исключительную сноровку человека и машины, то есть все то, без чего немислим воздушный боец.

Скажем сразу, Анатолий Чувев обладает всеми этими качествами. В самом деле, какую нужно иметь волю, чтобы почти отвесно наклонить машину весом более трех тонн к земле! Какая должна быть реакция, чтобы на запланированной высоте вывести ее из пикирования и свечой снова направить в голубое небо! Бочки, петли, боевые развороты — головокружительные фигуры высшего пилотажа следовали одна за другой. И весь комплекс словно узор. Машина в руках большого мастера казалась игрушкой. Постоянно захватывающее зрелище!

Чтобы так пилотировать, Анатолию Чувеву понадобились годы напряженных тренировок. Первые он выступил на всесоюзном старте в 1969 году. Тогда же стал мастером спорта. Мы встретились с Анатолием два года спустя на одном из аэродромов, где проходил четвертый чемпионат страны, участником которого он был. Среднего роста. Крепкого сложения. Круглое лицо. Добрые глаза. Он был

сосредоточен, готовясь помериться силами с лучшими пилотажниками страны.

...Дал старт. В комплексе десять фигур. Чувев их выполнил в ровном темпе, слитно, без каких бы то ни было протакан. Анатолию была присуждена золотая медаль. Ему же был вручен памятный приз журнала «Крылья Родины» за качество и чистоту пилотажа. Впереди еще предстояли полет по четырехугольному маршруту с переменным профилем по высоте и полет по кругу. Их Чувев выполнил так, как и подобает большому мастеру. Анатолий — абсолютный чемпион страны.

Команда возвращалась в Курск на транспортном самолете. Пока он летел, Анатолий рассказал мне о своем пути в авиацию. Родился в 1938 году в селе Скородное Белгородской области. Вместе с родителями переехал в Курск. Учился в школе. Стал посещать аэроклуб. Прогнал с парашютом, летал на планерах. А когда закончил десятилетку, перевели на отделение пилотов. Занятия в аэроклубе совмещал с учебной в профессионально-техническом училище. Потом работал на заводе слесарем-инструментальщиком. Продолжал совершенствовать летное мастерство. Окончил Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ. Предложили должность инструктора, затем командира звена и наконец старшего штурмана аэроклуба.

...Вот и аэродром посадки. В Курске уже знали о победе на земляках. Чувев пришел тогда поздравить представителей партийных и советских органов, комсомола и ДОСААФ, родные, знакомые и незнакомые. Анатолий спустился с трапа самолета, увешанный через плечо алой лентой с прикрепленными к ней золотыми медалями. Раздались дружные аплодисменты. Объятия, поцелуи, взволнованные речи, поздравления.

— Ну что я вам скажу, друзья мои, — смущенно заговорил виновник встречи, — в нашей стране сбываются все мечты. Сбылась она и у меня. Путь в авиацию мне открыло Общество содействия армии, авиации и флоту. Оно дало мне возможность стать летчиком-спортсменом, и я благодарен ему за это. А еще я благодарен всем сердцем своему первому инструктору Николаю Захаровичу Токереву, который привил мне любовь к авиации, научил летать. Благодарен всем тем, кто мне помогал.

В клубе Анатолий Чувев зарекомендовал себя грамотным авиационным специалистом, преданным летному делу. Он мастер спорта, летчик 1-го класса. Ударник коммунистического труда. Его имя занесено в Книгу почета аэроклуба. Коммунисты клуба оказали Чувеву высокое доверие, избрав его секретарем партийной организации.

Любит в клубе Анатолия Чувева за скромность, доброту, отзывчивость и бескорыстную помощь курсантам и спортсменам в освоении техники. Будучи общественным тренером, он подготовил одиннадцать мастеров спорта, четырнадцать первоазрадныхников.

Почти с самого зарождения самолетного спорта на реактивных машинах Чувев — капитан сборной. Он во всем показывает личный пример. Трижды становился чемпионом Центральной зоны РСФСР.

В 1975 году на всесоюзном старте в Ульяновске завоевал золотые медали по первому и второму упражнениям, стал серебряным призером по многоборью, а еще через два года на первенстве СССР ему во второй раз была присуждена золотая медаль и алая лента абсолютного чемпиона. Ныне мастер хранит в своей квартире 30 медалей — 12 золотых, 8 серебряных, 10 бронзовых.

— В чем секрет ваших побед! — спросил Анатолия Чувева. — Никаких секретов нет, — ответил он. — Победа в любых соревнованиях складывается из многих факторов. Тут и летная, и физическая, и психологическая подготовка, знание техники и умение выжать из нее все, что она может дать. Главное — не быть равнодушным к тому, что ты делаешь, к результатам своего труда. Равнодушие и спорт несовместимы.

Как-то раз на соревнованиях Анатолий не был допущен к полетам по той простой причине, что в его летной книжке не оказалось необходимой записи врачбно-летной комиссии. Законы летной работы строгие. Анатолий это понимал и потому не настаивал на том, чтобы разрешили участвовать. А в душе больно переживал эту оплошность. Досадный случай многому научил Анатолия Чувева.

Спорт на реактивных самолетах только еще вступил в пору юности. Но он уже дал стране сотни замечательных спортсменов-летчиков. И среди них Анатолий Чувев. Недавно за победы в спорте ему была вручена государственная награда — орден Трудового Красного Знамени.

Н. БАЛАКИН

...Спортсменка первого года обучения В. Косенкова, закончив пилотаж в зоне, доложила руководителю полетов о выполнении задания и попросила разрешение на снижение и вход в круг. Такое разрешение было дано. Не прошло и минуты, как наблюдающий за полетом спортсмен доложил, что Косенкова удаляется из зоны в противоположную от аэродрома сторону. Руководитель полетов В. Козодаев запросил по радио, видит ли она аэродром, и услышал ответ: «Аэродрома не вижу». Последовала команда: «Встаньте в вираж с креном 15 градусов». Козодаев воспользовался прибором ТЗК. Он хорошо видел, как самолет виражил. И в тот момент, когда нос машины был направлен в сторону аэродрома, дал команду спортсменке вывести самолет из виража в прямолинейный полет. Через четыре минуты она была в зоне аэродрома и благополучно произвела посадку. Так, благодаря четким действиям руководителя полетов и спортсменки по восстановлению ориентировки было предотвращено летное происшествие. На разборе этого случая выяснилось, что у Косенковой после завершения пилотажа не был согласован ГМК, а на магнитный компас она не посмотрела.

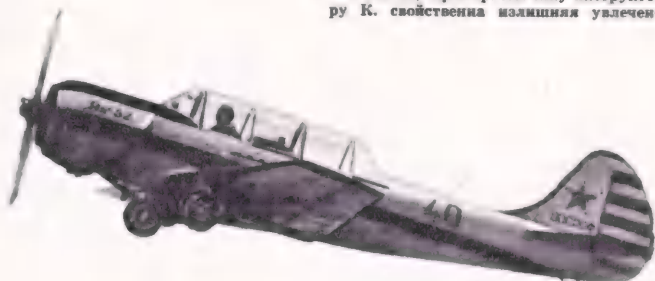
положение и дал команду спортсмену открыть кран основной воздушной сети. Команда была выполнена. Полет завершился нормально.

Иногда руководителю полетов приходится принимать и экстренные меры. Влетали летчик-инструктор В. Силин со спортсменкой Т. Карнишевой. По звуку работающего двигателя руководитель полетов, штурман авиаспортиблуда Ю. Ильин определил, что воздушный винт самолета затяжелел. Тут же последовала

команда «Прекратить взлет». Она была выполнена.

...Спортсмен С. Бут отлично усвоил сложные элементы техники пилотирования на самолете Як-52, но самоуверенность и самоуспокоенность привели к нарушению порядка работы с арматурой в кабине. Зная особенности характера спортсмена, РП наблюдал за его действиями особенно внимательно и не без основания. Выполняя очередной полет с конвейера, Бут запросил разрешение на взлет с выпущенными щитками. Последовало немедленное вмешательство РП, происшествие было предотвращено.

А вот еще пример. Летчику-инструктору К. Свойственни излишняя увлечен-



РУКОВОДИТЕЛЬ ПОЛЕТОВ И КУРСАНТ:ВЗАИМНОЕ ДОВЕРИЕ

Руководитель полетов (РП) и подчиненные ему лица группы руководства призваны своими действиями, направленными на четкое и непрерывное регулирование движения самолетов на земле и в воздухе, обеспечить своевременное и высококачественное выполнение полетного задания каждым экипажем. РП принимает меры, обеспечивающие безопасность полетов до отстранения от полетов экипажей, допускающих нарушения или грубые ошибки; в ряде случаев он запрещает взлет; оказывает помощь экипажам, находящимся в воздухе; требует от них четкого радиосвязи; информирует об изменениях воздушной и метеорологической обстановки; организует оперативную посадку при внезапном ухудшении погоды и т. д. Курсант, спортсмен, обладая высокими моральными и волевыми качествами, сознательной дисциплиной и чувством личной ответственности, должен пунктуально выполнять каждое летное задание. И от того, насколько правильно, доверительно складываются взаимоотношения руководителя полетов и спортсмена, зависит исход каждого летного дня. Подтверждение тому — многие примеры.

Спортсмен-летчик 1-го года обучения В. Иванов после взлета доложил РП, что шасси не убираются, зеленые лампочки погасли, а красные не загораются, давление воздуха в основной системе упало. РП, зная особенности двигателя самолета Як-52, который (когда прогрет) запускается при открытом кране воздушной сети, сделал правильное пред-

ложение и дал команду спортсмену открыть кран основной воздушной сети. Команда была выполнена. Полет завершился нормально.

Иногда руководителю полетов приходится принимать и экстренные меры. Влетали летчик-инструктор В. Силин со спортсменкой Т. Карнишевой. По звуку работающего двигателя руководитель полетов, штурман авиаспортиблуда Ю. Ильин определил, что воздушный винт самолета затяжелел. Тут же последовала

команда «Прекратить взлет». Она была выполнена. Можно привести еще примеры, когда согласованные действия РП и экипажа отводили беду. Но эти действия не приходят сами собою. Они формируются на протяжении длительного времени. Мы назначаем руководителю полетов дисциплинированных, требовательных товарищей, обладающих прочными знаниями, способными оперативно принять правильное решение, быстро помочь экипажу в сложившейся аварийной обстановке. Только решительные действия РП и его четкие команды обеспечивают успешное выполнение задания и вселяют уверенность в благополучный исход полета.

Надо учитывать, что уровень летной подготовки спортсменов не одинаков. Рядом с начинающим обучение проходят спортсмены высших разрядов. Это требует от РП не только повышенного внимания, но и хорошего знания индивидуальных качеств каждого, принимающего участие в полетах, — лиц, входящих в группу руководства, спортсменов, непосредственно выполняющих задание, независимо от того, самостоятельный это полет или с инструктором на борту.

В нашем клубе еще до начала летной работы, в период теоретической учебы, будущие руководители полетов, согласно расписанию, присутствуют на уроках, а некоторые из них являются преподавателями теоретических дисциплин. Они изучают индивидуальные особенности, характер, темперамент, стремле-

ние, сильные и слабые стороны спортсменов. Глубокие знания их индивидуальных качеств облегчают труд руководителя полетов, во многом обеспечивают успех.

Это отлекает внимание обучаемого, что влечет непоследовательные и неправильные действия с арматурой в кабине. Впоследствии подобные ошибки спортсмены начинают допускать и в самостоятельных полетах. Так А. Бородаков при заходе на посадку не проконтролировал свои действия, пытался сесть с убранными щитками, а Т. Карнишева — произвел взлет с закрытыми жалюзи двигателя. Благодаря бдительности группы руководства, ведущей наблюдения за находящимися в воздухе самолетами, РП оперативно принял правильные решения: в первом случае отправил самолет на второй круг, а во втором — запретил взлет.

Руководитель полетов постоянно изучает деловые качества курсантов и спортсменов, вместе с инструкторами следит за их режимом питания и отдыха, медицинским контролем, как пополняя свои теоретические знания. Все это тесно связано с безопасностью полетов.

Претворяя в жизнь решения IX Всесоюзного съезда ДОСААФ, мы на каждом участке и в первую очередь в организации летной работы создаем нетерпимую обстановку к любого рода недостаткам, неуклонно добиваемся строгой дисциплинированности и исполнительности.

В. СОЛОМКО,
начальник авиационно-спортивного клуба ДОСААФ

Тамбов

УЧЕСТЬ УРОКИ ПРОШЛОГО ГОДА

АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ — ОБРАЗЦОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

...В этот день все благоприятствовало повторной учебе в воздухе: безоблачное небо, хорошая видимость, продуманная плановая таблица полетов. Среди других в ней был предусмотрен и первый полет на новом для Душанбинского аэроклуба учебно-спортивном самолете Як-52. Инструкторы и курсанты с нетерпением ждали, когда он взлетит, как поведет себя в воздухе. В расчетное время руководитель полетов дал разрешение на взлет. Набирая скорость, Як-52 пробежал по аэродрому, но... не взлетел. Примерно в середине разбега летчик резко убрав газ, отказал указателю скорости.

Почему?

Проверка состояния самолета показала, что летний день был испорчен в результате грубого нарушения элементарных требований подготовки авиационной техники к полетам. При сборке самолета техники по авиационному оборудованию неправильно подсоединили трубопроводы статического и динамического давления. Правильность показаний мембранно-анероидных приборов не проверил. Ни техники самолета, ни инженер работу специалиста по приборам не контролировали. Видя, в Душанбе не изучили по-настоящему опыт клубов, которые раньше начали осваивать Як-52, не познакомились авиаспециалистов с материалами об особенностях сборки самолета Як-52 и подготовки его к полетам, публиковавшимся в «Крыльях Родины», хотя получили специальное указание. А такое знакомство помогло бы избежать ошибок, в более короткие сроки освоить Як-52.

Данный случай приведен потому, что в этом году обучение спортсменов и совершенствование их летного мастерства будет в большинстве аэроклубов проходить на Як-52. Он, в отличие от давно освоенных Як-12, более сложен в управлении и эксплуатации, поддается в воздухе большим нагрузкам. Соответственно в период его освоения от техников и всех авиаспециалистов требуется повышенная ответственность за все выполняемые работы, начиная от сборки полученного Як-52 до выпуска его в полет.

Между тем, такую повышенную внимательность, бдительность проявляют еще не все механики, техники и даже их руководители-инженеры. Уже были случаи некачественной сборки Як-52, недостаточно глубокого изучения технического состояния самолета, проверки работоспособности его систем при подготовке к полету, о чем свидетельствует срыв полета в Душанбинском аэроклубе.

Наступила пора особенно интенсивной летной учебы. Соответственно объем работы у всего личного состава инженерно-авиационной службы, особенно у эксплуатационников, значительно увеличился. В осенне-летние месяцы они держат настоящий экзамен на зрелость. Предстоит сделать больше, быстрее, не допуская при этом и малейших промахов, всегда помнить проверенное жизнью правило: «судя в воздухе кутеся на земле». Именно на земле, в процессе

подготовки к полетам, осмотров и проверок перед повторными вылетами закладывается фундамент эксплуатационной надежности самолета, вертолета, благополучного завершения учебного упражнения в воздухе. И в тех клубах, где постоянно занимаются воспитанием у авиаспециалистов высокого чувства ответственности за выполнение своих обязанностей, продуманно, рационально организуют труд, активно пропагандируют и распространяют опыт передовиков социалистического соревнования, там работа идет планомерно, без предпосылок к летным происшествиям из-за отказов авиационной техники.

Во всеоружии вступили в парад напряженной летной работы коллективы инженерно-авиационных служб Кинель-Черкасского, Витебского, Минского аэроклубов. Их руководители С. Баранов, В. Друй и Г. Новодренов, при активном содействии партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, эффективно использовали зимний период для повышения профессиональной выучки инженеров, техников, механиков, для воспитания у каждого привычки к точному исполнению требований документов, регламентирующих подготовку самолетов и вертолетов. Продуманная организация труда, жесткий пооперационный контроль при высокой исполнительской дисциплине обеспечивают и в напряженные летние дни быструю и надежную подготовку авиатехники к полетам.

К сожалению, еще не во всех клубах сумели воспитать у техников составленное чувство ответственности за возложенную на них работу, привычку к дисциплине, точному соблюдению правил предполетного и послеполетного осмотра машин. И неудивительно, что в таких коллективах не исключены предпосылки к летным происшествиям из-за некачественной подготовки авиационной техники. Только недисциплинированность, слабый контроль бригадиров и инженеров по эксплуатации за работой техников самолетов могли привести к выпуску в полет в Костромском клубе самолетов: одного с незакрытым как следует фонарем кабины, другого — с недоуправленным топливом после предыдущего полета, третьего — с посторонним предметом в фюзеляже. Эту запущенную деталь оставили специалисты ТЭЧ, выполнявшие регламентные работы. А техники не обнаружили ее при приеме машин. Такие нарушения правил подготовки машин к полету, допущенные в прошлом году, должны послужить для заместителя начальника клуба по ИАС тов. Полованникова серьезным уроком. Он, видимо, мало занимался воспитанием у своих подчиненных исполнительской дисциплины, чувства личной ответственности за безопасность полетов.

Случай выпуска машин с незакрытыми замками фонарей кабин, капотов, лючков, с незатянутыми крышками топливных баков были и в других аэроклубах. Так, на взлете у вертолета Ми-2 (Владимирский аэроклуб) открылась правая створка капота редуктора. Произошло это потому, что техники, не закончив подготовку этой машины к повторному вылету, ушел готовить другой вертолет,

а летный экипаж к приему вертолета отнесся небрежно. В нарушение правил он в отсутствии техника произвел запуск двигателя и взлет.

Предпосылки к летным происшествиям, допущенные в прошлом году по вине личного состава, — следствие недостаточности строгой и четкой организации подготовки техники к полетам, нарушений производственной и исполнительской дисциплины.

Задачи, поставленные перед авиационными клубами IX Всесоюзным съездом ДОСААФ, требуют решительно повысить требовательность ко всем, кто участвует в организации полетов, их надежном обеспечении, настойчивее добиваться точного исполнения всех правил эксплуатации авиационной техники.

Эту повышенную требовательность важно сочетать с отеческой заботой о людях. Ведь подавляющее большинство наших авиационных специалистов — беззаветные труженики. Они раньше всех приходят на аэродром и позже всех уходят. Забота об улучшении условий их работы, отдыха, об их профессиональной выучке — первоочередная задача руководителей клубов. Очень важно действительно помогать авиаспециалистам совершенствовать знания и навыки предупреждения отказов авиационной техники, неустанно учить тому, что необходимо в повседневной практической работе.

Авиационная техника уважительно называет «хозяйком» самолета или вертолета. И это полностью соответствует истине. Он начинает и заканчивает их подготовку к полету. Только с его разрешения выполняют на них свою работу специалисты по двигателю, радиоэлектронному оборудованию и другим системам, а он, техник, проверяет, все ли они добросовестно сделали. И от того, насколько «хозяйин самолета» профессионально обучен, требователен к себе, и специалистам-смежникам, дисциплинирован и исполнительен, зависит качество подготовки самолета или вертолета, а значит во многом и безопасность самого полета.

Техник — одна из центральных фигур в авиационном клубе. Поэтому важно поднимать его авторитет, воспитывать у него любовь к ответственной и сложной профессии. Повышая требовательность, оперативно распространяя опыт передовиков.

Обеспечение безопасности полетов, бережения техники — задача государственной важности. На ее успешное решение должны быть направлены усилия всех авиационных специалистов — инженеров, техников, механиков. Каждый из них обязан проникнуться чувством высокой личной ответственности за качество и своевременное выполнение своих обязанностей, за строгое соблюдение законов летной работы.

П. ДЕРКАЧЕНКО,
начальник отдела эксплуатации
авиационной техники
ЦК ДОСААФ СССР

ЛЮБОЗНАТЕЛЬНЫЕ И ПЫТЛИВЫЕ

ПОСЕТИТЕ ИВАНОВСКУЮ ШКОЛУ № 33

В самом центре Иванова, в красивом трехэтажном здании, расположенная средняя школа № 33, одна из самых больших в текстильном крае. Здесь занимается около полутора тысяч учащихся. И их услугам просторные, прекрасно оборудованные кабинеты и лаборатории, вместительные актовые залы и столовая, 50-метровый тир и водный бассейн с четырьмя плавательными дорожками по 25 метров.

На первом этаже внимание привлекает скромная вывеска: «Межшкольный музей технического творчества учащихся г. Иваново в Ивановской области». Переступаем его порог. Музей как музей. Портреты, картины, фотоснимки, документы, модели, витрины, монтажи, коллекции... Все они подчинены единой цели — показать путь технического творчества и успехи, достигнутые школьниками области.

Наиболее полно показано развитие авиамоделлизма. Представленные экспонаты отражают его историю более чем за полувековой период. Еще в 1929 году в Иваново-Вознесенске была открыта губернская детская техническая станция и создана широкая сеть кружков.

За это время пройден большой путь. Ивановцы неоднократно завое-

вывали призовые места на крупных турнирах.

Обо всем этом рассказывает школьный музей. Вот модели воздушного шара братьев Монгольфье, схематические и фюзеляжные. Рядом вертолетоносец с размещенными на палубе летательными аппаратами.

Велик интерес школьников к космосу, к проблемам изучения и покорения Вселенной. И это нашло широкое отражение в экспозиции. После полета Юрия Гагарина в области создавались кружки ракетно-космического моделизма. Не случайно в июле 1969 года Иваново стало местом первых Всероссийских соревнований по ракетно-космическому моделизму, а команда ивановских ракетчиков завоевала на них первенство.

Привлекает внимание модель «Пионеры космоса», изготовленная юными техниками ивановской школы № 3. В. Бахин, ученик средней школы № 28, создал копию планера с ракетным двигателем конструкции С. П. Королева. Интересны две действующие космические станции, сконструированные школьниками из Кинешмы.

Экспонаты школьного музея нередко демонстрируются на уроках, на пионерских сборах, соревнованиях

авиамоделлистов. Так было, например, на областных соревнованиях юных авиамоделлистов имени Героя Советского Союза А. В. Федорова. Участники встречи познакомились с большим фюзеляжным планером А-2, а затем преподнесли Аркадию Васильевичу Федорову модель того самого истребителя, на котором в дни войны он летал крыло в крыло с прославленным советским асом А. И. Покрышкиным.

Только за год в музее побывало несколько тысяч посетителей. Школьники города и области остаются довольны осмотром и беседами экскурсоводов — учащихся школы. С увлечением, умело строя свой рассказ о музее Володя Мальков, Галина Захарова, Алексей Васильков, Сергей Банин. Это умение не пришло само собой. Ребята прослушали курс лекций, которые специально для них читают научные сотрудники областного объединенного историко-революционного музея.

Экспозиция музея — своеобразное дополнение к урокам мужества, занятиям по начальной военной подготовке, походом по местам боевой славы.

В. КОРОЛЕВ

Иваново

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

„СКВОЗЬ ПРИЗМУ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТУРНИРОВ“

Так называлась статья, опубликованная в первом номере нашего журнала за 1983 год. В ней анализировались итоги спортивного года, работа некоторых федераций авиационных видов спорта, центральных планерного и авиамоделльного клубов ДОСААФ СССР, ряда республиканских аэроклубов.

Редакция получила ответ от многих руководителей аэроклубов. Критика в их адрес признала правильной, своевременной и конструктивной. Начальник Бакинского аэроклуба тов. В. Краев сообщил, что после выступления журнала приняты меры для активизации работы первичных организаций, усилены приют молодежи в авиамоделльную секцию, в парашютное и самолетное звено. Повысилась ответственность и требовательность руководящего состава за подбор молодежи в аэроклуб и четкую организацию учебного процесса. Для работы с авиамоделлистами принят технически грамотный и способный специалист, хорошо знающий особенности подготовки спортсменов-авиамоделлистов.

Вместе с тем, некоторым ответам в

редакцию не хватает конкретности. Начальник Тбилисского аэроклуба тов. В. Накопия сообщил о том, что статья изучена на совещании руководящего состава клуба, намечен ряд мероприятий, направленных на улучшение работы авиамоделльного сектора. Но из ответа неясно, какие же это мероприятия.

Подробно отвечали на критическое выступление журнала начальник Алматинского аэроклуба тов. В. Доронин, заместитель начальника Центрального планерного клуба ДОСААФ СССР тов. А. Маслов, начальник штаба Ташкентского аэроклуба тов. А. Алочкин. Тов. А. Алочкин сообщает: «Статья обсуждена на совместном собрании партийной, комсомольской организаций и тренерского состава аэроклуба». Это хорошо, что руководство клуба мобилизует общественность на устранение имеющихся недостатков. К сожалению, в решении собрания очень мало конкретных пунктов, оно состоит в основном из общих формулировок: «разработать план мероприятий по устранению недостатков», «принять агитационно-пропагандистской работе более активный и

целенаправленный характер», «принять все меры и увеличить соревнования по авиамоделлизму в областях» и др. Думается, что эти формулировки будут подкреплены конкретными делами. Редакция надеется, что руководство Ташкентского аэроклуба в ближайшее время сообщит об этом.

Отвечая редакции, некоторые руководители авиационных организаций обращают внимание на нехватку определенной авиамоделльной продукции. Тов. В. Накопия пишет: «Развитию авиамоделльного спорта мешает полное отсутствие в нашем распоряжении микропередатчиков «Росси-15», радиоаппаратуры «Варипроп-12» и резиновой нити «пирелли». Немало нареканий и на качество этой продукции, особенно микропередатчиков «ЦСТКАМ-2,5к». Надеюсь, руководители промышленных предприятий, производящих эти виды продукции, примут меры для совершенствования ее качества.

Редакция до сих пор не получила ответа на критическое выступление от федераций авиамоделльного и парашютного спорта.



Задание выполнено успешно...

Фото
Д. ПЕТРЯЕВА

АТАКА НА РАССВЕТЕ

С разных концов земли советской пришли служить молодые парни в отделение десантников, которым командует гвардии младший сержант Андрей Сиднев. Сам он родом из Владимирской области, там, в поселке Конный Завод, живут его родители. А призвался из Новокузнецка, куда был направлен после окончания техникума.

Его «правая рука», как тепло отзывался он о гвардии рядовом Багире Булуеве, жил в Дагестане, в городе Дербенте. В отделение прибыл после учебного подразделения, служит механиком-автомателем. Служит исправно, об этом говорят поощрения командования. Награжден значком «Молодой гвардеец пятилетки». Веселый, общительный, умеет расшевелить людей, увлечь делом.

Гвардии рядовой Виктор Ширяев, Сергей Заспонов, Владимир Серебряков — земляки. Каждый — патриот подразделения, мастер своего дела, в любой момент обстановки может заменить товарища. Словом, настоящие воины, гвардейцы.

Хорошо отзывался командир отделения и о гвардии рядовом Михаиле Гуляеве: разносторонне развитый парень, отличный стрелок. Прибыл из Пермской области.

КУРС — ТЫЛ «ПРОТИВНИКА»

Разные воины служат в отделении Андрея Сиднева, разные у них характеры, увлечения, привычки. Но когда Родина призвала их в единый солдатский строй, распределила по боевым местам, — воинский долг стал для них превыше всего. Одной мыслью живут ребята — защищать необъятные наши просторы, города и деревни, все, что мы называем Отчиной, защищать надежно, бдительно, стойко. Верность этой цели гвардейцы-десантники подтверждают на полях тактических учений, парашютотромах и стрельбищах...

Как всегда внезапно раздался сигнал «Сбор». Но прошло несколько

минут — и гвардейцы уже в машинах, в полном десантном снаряжении. Едва отехали от военного городка, как над сельской дорогой, пролегающей среди широких полей, понеслась крылатая песьня:

Мы смелые, мы сильные,
Не страшен враг любой...

Аэродром встречает гвардейцев лесной свежестью и настороженной тишиной. На фоне посветлевшего горизонта вырисовываются красавцы-самолеты. Сейчас они неподвижны. Но вскоре взрвут их турбины, и серебристые лайнеры унесут гвардейцев в тыл «противника» для выполнения боевой задачи.

— Надеть парашюты! — подана команда.

Быстро, сноровисто, помогая друг другу, воины готовятся к посадке в самолет. И вот наступила, инструктаж, проверка снаряжения — все позади. Колонны гвардейцев расходятся по самолетам. Ровная цепочка десантников, среди которых и отделение Сиднева, скрывается в огромном люке гигантского лайнера. Медленно закрываются створки.

Гвардии младший сержант Андрей Сиднев внимательно всматривается в лица подчиненных, стараясь угадать их настроение. Прижок есть прижок, а если он еще и боевой, то это, как говорится, своеобразное испытание на твердость. Правда, за плечами у каждого опыт и к заданию готовились с полной основательностью, но зная настроение надо, угадать, что у ребят на душе, надо — иначе какой же ты командир. И Андрей видит сосредоточенность, готовность к действиям, уверенность в себе, в технике.

Нелегко воспитать эти качества у подчиненных. И в этом Сидневу помогает прежде всего Багир Булуев. Взять хотя бы принятие обязательств в честь великой Победы. Некоторые из ребят сомневались в реальности планов, предложенных отделению командиром. Но тут выступил Булуев, сказал, что, дес-

кать, негоже в такой знаменательный день в середняках ходить, и обязательств, хоть и высокие, но выполнимые. Убедительно говорил и твердо. И действительно: за высокие обязательства проголосовали все как один.

Но на этом точку не поставили. Главное было впереди. И чтобы люди поверили в выполнимость намеченных задач, командир и его «правая рука» с первых же дней боевой учебы постоянно, на любом занятии показывали личный пример. Первыми покидали борт самолета, первыми шли на приступ высоты, первыми были в многокилометровых марш-бросках.

В то же время, идя в авангарде соревнований, внимательно следили за теми, кому трудно, кому нужно помочь. И помогали. Сейчас, когда выполнение обязательств в завершающей стадии, видно, что поддержка Багира дала хорошие плоды. Отделение подошло к своему основному рубежу — подтверждению знания отличного.

Владимир Серебряков смотрит в иллюминатор. Под крыло самолета уходят квадраты полей. Змейкой вытекает река. На утреннем солнце ярко блестит шоссе. Там, на земле, мирно трудятся советские люди. Когда-то и он, пареньек из Магнитогорска, работал на одном из заводов. А теперь он — защитник всего, что создается народом. Десантник. Вместе с такими, как сам, парнями, он постоянно начеку, в готовности высшей степени. Ему не впервой шагать с земли на небо, а с неба на землю. За время службы из робкого паренька превратился в зрелого десантника, на счету которого 18 свданий с небом.

Уже несколько часов десантники в воздухе. Мерно рокочут двигатели, проносятся мимо отдельные облачка. Иногда в салон заглядывают солнце. Самолет пошел на снижение.

— Приготовиться! — звучит команда. Прямать первым — обязанность любого командира-десантника. Но это и огромная ответственность. В момент отделения на него смотрят десятки глаз, и от того, как он сработает, зависит прыжок подчиненных. Памятуя об этом, Сиднев действует четко, безукоризненно правильно.

За командиром прыгает Михаил Гуляев. За ним — Булуев. Непростая такая «расстановка сил»: Сиднев с Булуевым так решили. Дело в том, что Гуляев, в общем-то смелый и умелый десантник, на занятиях по предпрыжковой подготовке действовал хотя и правильно, но немного замедленно, недостаточно инициативно. Вот и решили командир и его помощники поставить Гуляева между ними: первый покажет ему пример, второй, если потребуются, подскажет, как надо действовать. Но подсказок не потребовалось, Гуляев действовал быстро, уверенно.

С НЕБА — В БОЙ

Отделение гвардии младшего сержанта Сиднева приземлилось кучно. Быстро освободившись от подвесных систем, десантники незамедлительно вступают в бой. Словно из-под земли вырастают они перед «противником» и, не давая ему опомниться, засыпают гранатами, бьют мощной волной автоматного огня.

Вот с правого фланга застучал пулемет «противника». Наступление приостановилось. Сиднев подымает Серебрякова, и тот с полуслова понимает командира. Достав из подсумка две гранаты, он подбирается к кустарнику, откуда строчит пулемет. Он уже различил. Огненный смерч приближает атакующих к земле, а время дорого. Серебряков ползет быстрее. Еще один рыжок, разрыв гранаты — и пулемет умолкает.

— Вперед, за мной! — поднявшись, крикнул Серебряков.

Ближайшую задачу отделение выполнило. Теперь надо выдвинуться в заданный район и уничтожить важный объект «противника». Время не ждет. На постановку задачи — минуты. Ставит ее командир лаконично, предельно ясно, со знанием дела. Все внимательно слушают. Вопросы нет. Быстро в путь.

Впереди — дозорный Сергей Заслонов. Его роль ответственна. Он — глаза и уши отделения. Потому так пристально ведет визуальную разведку местности, тщательно вслушивается в шорох кустов. Не успевает отделение пройти и сотни метров, как впереди шипящей стрелой взмывает в небо красная ракета, а справа застрочил пулемет. Наверняка «противник». Надо незаметно, мышь проскользнуть между двух огней. Успех задачи целиком зависит от Сергея Заслонова.

«Вниматель!» — поднимает он руку. И подается чуть в сторону, так небольшая балка, она и скроет десантников.

Умело применяясь к местности, переползая, осторожно ступая, скрываясь в мелколесье, гвардейцы обходят еще не одну пулеметную точку «противника».

Андрей Сиднев глядит на часы: по его расчетам до объекта не больше сотни метров. Там — цель. Там — атака. Последний, решающий бросок. От него будет зависеть все. В нем проявятся не только знание авиационного оружия, умение оценить обстановку и принять решение, но и взаимовыручка, взаимопонимание, боевая дружба, принцип которой — один за всех, все за одного.

За гребнем небольшой высоты — пусковая установка «противника». Немного обойти по кустарнику, и вот она — цель. Отделение осторожно, бесшумно выходит к объекту. Командир принимает решение внезапной атакой с ходу уничтожить установку. Отделение развертывается в цель...

— Вперед! — командует Сиднев.

Тишину нарушают возгласы «ура», сухой треск автоматных очередей, разрывы гранат. Идет бой, по-десантному дерзкий, скоротечный.

Охрана пусковой установки уничтожена. Группа подрыва во главе с Багиром Булуевым закладывает под установку взрывчатку, быстро отходит на безопасное расстояние. Другие воины отделения, всеорассыпавшись по скату высоты, зорко охраняют подступы, готовые в любую минуту прикрыть действия группы подрыва. Огонек змейкой вылетел по биффордову шнуру. Секунды ожидания — и высоту сотрясает взрыв.

Радостно на душе у десантников: атака на рассвете успешно завершилась и старший начальник объявил отделение благодарностью. Над прихитренной высотой разнеслось четкое солдатово:

— Служим Советскому Союзу!

Майор В. ФОМИЧЕВ



ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

В годы Великой Отечественной войны самоотверженно трудились в тылу рабочие, инженеры и служащие. Вносил свой вклад в великое дело защиты Отечества и победы над врагом. Один из таких патриотов — Михаил Семенович Козодов, автор труда, персональный пенсионер, изобретатель. Еще школьником Михаил получил первое авторское свидетельство на изобретение дверного выключателя электротона, который и поныне применяется в дверцах автомобилей, холодильниках, в полах лифтов и т. д. Задолго до Великой Отечественной войны Козодов окончил Московский энергетический институт и получил направление в ЦАГИ. Там он работал под руководством А. Н. Туполева и других видных авиационных конструкторов, специалистов.

В то время на самолетах не было мощных электротехнических сетей, поэтому невозможно было устанавливать фары для посадки на случай вынужденного приземления на неосвещенных площадках. Под крылья самолетов устанавливались маяковые флажки, которые загорались при посадке. Они сильно портили аэродинамику крыла. Снижа-

Михаил Семенович Козодов выступает на технической конференции в одной из московских библиотек.

лась скорость самолета, увеличивался расход бензина. Эти недостатки полностью устранялись благодаря специальному устройству, разработанному Михаилом Семеновичем Козодовым. За это изобретение им было получено авторское свидетельство. Теперь их 28. Но особенно хочется рассказать об одном, так называемом «Аutomate пикирования самолетов». Он был изобретен перед войной. В чем его ценность?

Известно, что при пикировании значительно увеличивается точность прицельного бомбометания. Кроме того, благодаря приплюснутости и скорости свободно падающей бомбы скорости самого пикировщика, увеличивается побиная сила бомбы. При выходе из пикирования резко меняется направление полета. Самолет и летчик испытывают огромные перегрузки. Летчика прижимает к сиденью, и кровь от головы оттекает к ногам. И самый критический момент, когда земля уже совсем близко, летчик подчас не может управлять самолетом. Поэтому необходим автомат, который бы при пикировании сбрасывал бомбы на цель и выводил самолет из пикирования без помощи летчика.

Такой автомат М. С. Козодов изобрел, и он был установлен на Пе-2, который стал в годы Великой Отечественной войны основным фронтовым бомбардировщиком. Маршал Советского Союза А. М. Василевский об этом писал в статье «Оружие нашей Победы», опубликованной в журнале «Наука и жизнь» № 5, 1973 г.

Благодаря автомату самолеты благополучно выводились из пикирования. Командование одной из авиационных частей прислало положительный отзыв на устройство в Центральный Совет Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов. Герой Советского Союза М. Кожоманян и другие летчики искренне благодарили Михаила Семеновича за очень важное изобретение.

И сейчас М. Козодов продолжает работать. Государственный Комитет по делам изобретений и открытий выдал ему в годы одиннадцатой пятилетки два авторских свидетельства с благодарностью. Семенович носит на груди рядом с многими медалями значок «Изобретатель СССР».

С. ФЕЛЬДШЕР,
инженер

Москва

НА ПРИПЯТСКИХ БЕРЕГАХ

ДЕЛЬТАПЛАНЕРИСТЫ

С АТОМНОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Однанды Олег Музалов принес вырезку из газеты. В ней рассказывалось о дельтапланеристах, поднимающихся в голубую высь за селом Ходосовка, что километрах за десяти от Киева. Через некоторое время собирались досадовцев и комсомольцев. Оно было бурным. Единственной его резолюцией было слово «легатые».

Связались с ижевлянами. Музалов привез необходимую техническую документацию. С большими трудностями приобретали материалы, чтобы построить первый аппарат. Затем начались упорные тренировки. Каждую субботу отправлялись на «лягушатники», невысокую песчаную дамбу, намытую около пренежного русла реки Припять.

Помню, как готовился к старту Юра Печера, старательно протаптывая в сугробе дорожку. Это были наши первые шаги. С помощью ижевлян провели первый старт. Они же испытывали наш дельтаплан.

— Это не дельтаплан! Парашютист! — сказал Калашникова, приземлившись. У ижевлян в то время был сложившийся инстинкт, а мы только мечтали о создании своего, припятского дельтаплана. При изготовлении аппаратов нам несколько раз приходилось

обращаться за помощью в Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков имени Ленинского комсомола.

Теперь наш клуб значительно окреп. Пополнились его ряды. Там, после окончания Киевского политехнического института прибыли по распределению на Черныбыльский АЭС Г. Бурзан и В. Иванчицкий. Интересно сложилась судьба Григория Бурзана. С его «баскетбольным» ростом (198 см) он хотел стать парашютистом, а пришел в дельтапланерный спорт. Сейчас Г. Бурзан — председатель Совета припятского городского дельтаклуба. Хороший пилот — Владимир Иванчицкий. Он предельно расчетлив и спокоен в воздухе. Грамотно летает и пришедший и нам недавно Владимир Гуменион — в розыгрыше первенства Центральной зоны УССР он занял второе место в упражнении на точность посадки.

Клубу помогают заводской комитет профсоюза Черныбыльского АЭС и районный комитет ДОСААФ. Но есть у нас и трудности. Нередко приходится тренироваться «в гостях» — на ижевском дельтадроме, что намного осложняет наши тренировки.

В год финалов VIII Спартакиады народов СССР мы планируем участие наших спортсменов в различных турнирах.

А. МАРГУЛИС,
начальник смены цеха,
Черныбыльская АЭС

Припять

ВЫСШЕЕ ЛЕТНОЕ

ТАМБОВСКОЕ высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени М. М. Расковой — одно из старейших летных училищ нашей страны. Оно берет свое начало от Энгельсской школы пилотов, образованной в 1931 году. Сорок лет оно носит имя героической дочери Марии Расковой, память о которой священна для нас, как священно для нее было служение Родине, служение тем идеалам, которые многие десятилетия воспитывает у советских людей Коммунистическая партия. Молодые патриоты, многие из которых прошли первичную подготовку в организациях оборонного Общества, надевают сегодня солдатские шинели, чтобы чистым было небо над нашей землей. Трудна выбранная ими дорога. Трудна, но почетна. Ведь они продолжают славное дело отцов.

Готовность к подвигу во славу Родины — одна из первых боевых традиций воспитанников нашего училища. Нельзя без волнения читать воспоминания Маршала Советского Союза Г. К. Жукова о подвиге летчика-героя, выпускника Энгельсской школы пилотов старшего лейтенанта В. Скобарихина: «...В неравном бою, выручая своего товарища старшего лейтенанта В. Вусса, он смело пошел на таран японского истребителя...» Это было в боях над рекой Халхин-Гол. В то, еще довоенное время неуладемой славой покрыли свои имена В. Калачев, В. Белоусов, И. Лакева, И. Квашин. Все они стали Героями.

Особенно отличились наши питомцы в годы Великой Отечественной. На подбитых или горящих машинах наземные цели таранили Л. Михайлов, А. Кадомцев, Б. Панин, Д. Тарасов, Д. Корязин, П. Потапов, В. Землянский. Воздушный таран совершили И. Поляков, С. Ачкасов, А. Поздняков, А. Авдеев, М. Осипов, Н. Терехин.

Все они в Тамбовском училище получили глубокие военные и политические знания, идейно закалялись, у них окрепла любовь и верность Родине, Коммунистической партии. В жестоких сражениях с врагом они действовали смело, отважно.

Родина по достоинству оценила подвиг своих сынов. Около 190 выпускников училища стали Героями Советского Союза, а М. Одинцов, В. Голубев, М. Гареев удостоены этого звания дважды. Среди наших воспитанников маршалы авиации Г. Знамен, И. Пстыго, генерал-полковники авиации Л. Батехин, А. Волков.

Боевая эстафета старших поколений в надежных руках. Воспитанники училища верно служат Отчизне, постоянно укрепляют ее оборонную мощь. Гвардейцы-авиаторы полка, которым командует гвардии полковник В. Садиков, в прошлом году возглавляли социалистическое соревнование в Военно-Воздушных Силах за достойную встречу 60-летия СССР. Итоговая проверка показала: полк успешно выполнил учебные планы и социалистические обязательства.

В новом, 1983-м личном составе училища с гордостью и радостью ответил на призыв другого гвардейского бомбардировочного авиационного полка, которым командует тоже наш выпускник гвардии подполковник В. Татарченко. Включаясь в социалистическое соревнование, коллектив полка призвал авиаторов ВВС самоотверженным ратным тру-

дом множить славные традиции летной гвардии, зорко стоять на страже Родины, крепить организованность и дисциплину.

В честь славного юбилея, 50-летия училища, оно награждено орденом Красного Знамени. Не трогательно ли, что эту высокую награду к Боевому Знамени воинской чести — символу воинской чести, доблести и славы — прикрепил начальник политуправления ВВС генерал-полковник авиации Л. Батехин, тоже наш воспитанник.

Имя училища готовят летчиков-инженеров. Наши питомцы с честью несут высшее звание воспитанников Тамбовского высшего...

В 1982 году по итогам социалистического соревнования училище завоевало звание лучшего летного учебного заведения в Военно-Воздушных Силах СССР и награждено переходящим призом ВВС.

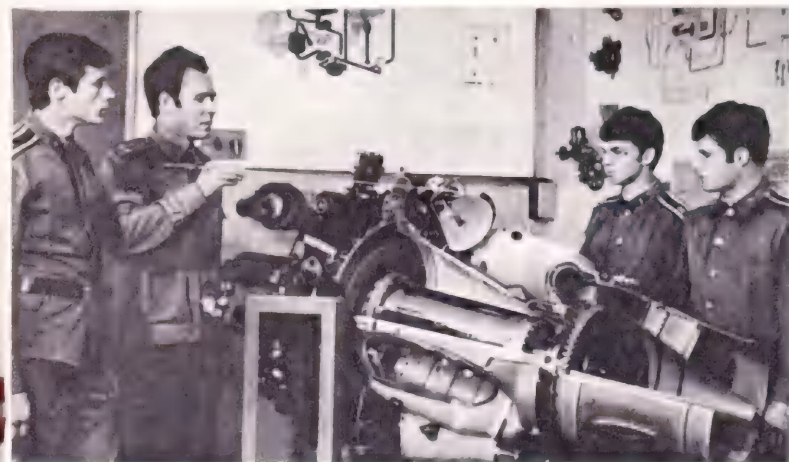
Выпуск каждого нового отряда военных летчиков — заслуга всего нашего боевого коллектива — командиров, по-



Разбор полетного задания. Старший летчик-инструктор старший лейтенант С. Чиркин, секретарь комсомольской организации эскадрильи, и курсант С. Шипилов.

Нужна не только сила, но и чистота исполнения.





Занятия проводит начальник кафедры подполковник-инженер А. Медведев.

В кроссе побеждает выносливый.



Работа на допинге — тренировка вестибулярного аппарата. Летчику это необходимо.

литработников, преподавателей, летчиков и штурманов, инженеров и техников.

Воспитание — сложный процесс. У курсантов надо выработать внутреннюю убежденность в разумности и необходимости требований уставного порядка, его целесообразности. На это и направлена работа в училище.

Воспитание начинается с первых же дней учебы. Политические обзоры и информации с курсантами. События в стране и за рубежом всегда улаживаются с делами училища, курса, подразделения, со службой, учебой, выполнением долга.

Формы воспитания различные: читательские конференции, вечера дружбы, встречи с героями войны и труда, учащимися и студентами, курсантская самодеятельность.

На читательские конференции выносятся популярные, заслужившие признание книги советских полководцев; там, отражающе мужество, ратное мастерство, героизм советских людей в годы войны, жизнь и боевую учебу в мирные будни.

И бывшие школьники постепенно становятся воинами, чувствующими ответственность за порученное дело, приближение большого, переломного момента в своей жизни — начала полетов. На втором году обучения они уже не те, их

уже не узнаешь. Это зрелые воины, с которых можно потребовать, которым можно доверить.

Конечно, на этом воспитание не кончается. Оно продолжается непрерывно. Курсанту надо стать летчиком, командиром-воспитателем. И он им становится. Начиная с первого курса курсанты изучают историю партии, политэкономию, марксистско-ленинскую философию, научный коммунизм — наследие великих революционных мыслителей, теоретический фундамент непобедимости Советской Армии.

Курсанты, будущие летчики, — исключительно спаянный коллектив. Все у них вместе, все общее: успехи и неудачи, радости и огорчения. Они помогают друг другу в учебе, спорте. Крепкая дружба приносит замечательные плоды — высокий балл на экзаменах, постоянную хорошую успеваемость.

Наших курсантов, будущих офицеров, приятно видеть, разговаривать с ними: знающими, начитанными, тактичными. Вот почему так велико к ним уважение в подшефных школах, где они проводят большую общественную работу: ведут различные кружки, помогают пионерским и комсомольским организациям, участвуют в проведении походов и военно-спортивных игр.

Курсанты — горячие пропагандисты авиации. Встречаясь с ребятами, они готовят их к поступлению в училище. Рассказывают, что будущему летчику-инженеру надо глубоко знать математику, физику, химии, что летчик, пилотирующий современные самолеты, должен обладать отменным здоровьем, а для этого надо постоянно заниматься спортом и физподготовкой. Летчик должен быть смелым, отважным, решительным, а главное — спокойным и выдержанным, ибо эти качества — гарантия успешной летной работы.

У нас есть все необходимое для обучения будущих летчиков: высококвалифицированный преподавательско-профессорский состав; хорошая учебная база, отвечающая современным требованиям; первоклассная авиатехника и современные тренажеры; опытный летный состав.

Курсанты, располагая всем необходимым, настойчиво овладевают теоретическими знаниями и практическими навыками в технике пилотирования. Среди них — лучшие из лучших: стипендиат имени М. В. Фрунзе курсант О. Галайцев, стипендиат имени Ленинского комсомола курсант Г. Иванов, отличник учебы курсант В. Шаталов, первым в училище вылетевший на новом для него самолете.

Наши сегодняшние достижения — это ступень к новым высотам боевого мастерства. Руководством к действию для нас является завет В. И. Ленина: «Не останавливаясь на достигнутом, идти непременно дальше, добиваться непременно большего.»

Подполковник Б. СОКОЛОВ,
начальник политотдела училища
Фото Е. БЕЛОВА

НАД ПОЛЯМИ УКРАИНЫ

В феврале нынешнего года гражданская авиация СССР отметила свое 60-летие. Почти столько же лет первым опытом применения самолетов в народном хозяйстве. Помню, полвека назад в Одесской области было всего несколько машин сельскохозяйственной авиации — их использовали для борьбы с личинками малярийных комаров. В 1939-м впервые в нашей стране на территории Киевской области внедрили метод авиационной борьбы со свекловичным долгоносиком. И уже в 1940-м с помощью самолетов на Украине истребили вредителей сельскохозяйственных культур на площади 140 тысяч гектаров.

А еще через десять лет на аэродроме Киевского аэропорта демонстрировался новый высокопроизводительный сельскохозяйственный самолет Ан-2. За три дня работы в одном из колхозов области он выполнил трехмесячный план, намеченный для группы машин По-2. С появлением Ан-2 авиация в сельском хозяйстве стала применяться все шире и шире. Сейчас ежегодно с воздуха обрабатывается 100 миллионов гектаров.

Подразделения сельскохозяйственной авиации не зря называют школой летных кадров. До 80 процентов авиационно-химических работ выполняется комсомольско-молодежными экипажами. Известные в Аэрофлоте Герой Социалистического Труда командир летного подразделения в Виннице В. Щербенюк, лауреат Государственной премии СССР заслуженный пилот СССР М. Гуржий летную работу начинали над колхозными полями.

Хорошие летные кадры для Киевского подразделения применения авиации в народном хозяйстве готовит Республиканский аэроклуб Украины. Характерно, что эти летчики в большинстве становятся передовиками производства, инициаторами многих ценных начинаний.

Заместителем командира летного подразделения работает сейчас выпускник аэроклуба А. Куцюк. Экипаж командира Е. Макухова в 1982-м впервые в колхозе «Правда» Тетиевского района начал применять новый перспективный вид работ — внесение жидкостных комплексных удобрений. Командира вертолета Г. Овчаренка наградили орденом Трудовой Славы III степени. В. Швец — командир Киевского авиапредприятия, потомственный «авиационник» — награжден орденом Дружбы народов за успехи в выполнении заданий одиннадцатой пятилетки. Бывшие аэроклубовцы Н. Кисилевич и Г. Билярчик — победители социалистического соревнования экипажей Украинского управления гражданской авиации. За год командир Ан-2 Григорий Билярчик обработал с воздуха 87 тысяч гектаров. Образу говоря, заменил наземную комплексную механизированную бригаду, которая выращивает и убирает урожай на десятках тысяч гектаров...

Трудовая жизнь Билярчика началась в авиации. Но не в воздухе, а на земле: пять лет работал радиолюбителем. А хотелось не только ремонтировать самолеты, но и летать на них. Григорий избрал путь, какой до него прошли тысячи летчиков: пришел в аэроклуб, получил 2-й разряд по самолетному спорту. Потом учеба в училище гражданской авиации, работа пилотом на Як-12 и, наконец, первый вылет командиром Ан-2.

Десять лет Григорий Билярчик занят нелегким трудом сельскохозяйственной летчика. Валетел, прошел на небольшой высоте над массивом, выпустил минеральные удобрения или аэрохими-

каты. Снова посадка, заправка, вырлывание на старт... И так 40—50 раз, с раннего утра до захода солнца. Работа это требует виртуозного мастерства. У Билярчика 12 тысяч часов безаварийного полета, квалификация пилота 1-го класса [это довольно редко в легкомоторной авиации]. Приказом министра ему присвоено звание «Лучший командир самолета применения авиации в народном хозяйстве». Шестнадцать пилотов прошли школу летного мастерства в экипаже Билярчика.

Гектары неба у Билярчика не только над полями Украины. Работал в Кустанайской области, где впервые на целине применял ультрамалообъемное опрыскивание посевов гербицидами против сорняков. Этот высокоэффективный метод авиационной обработки требует исключительной точности пилотирования. Занимался дефолиацией хлопчатника в Узбекистане.

Одно из передовых в гражданской авиации Киевское авиапредприятие досрочно выполнило план авиационных работ второго года пятилетия, его коллектив сэкономил несколько десятков тонн авиабензина, повысил производительность полетов, снизил себестоимость авиационных работ. Киевские авиаторы вносят свой вклад и в решение комплексной программы мелиорации земель на Украине и в Белоруссии.

Авиаторы Украины в 1982-м впервые обработали с воздуха более 20 миллионов гектаров. Напомним, что кроме прямого повышения урожайности, значение сельскохозяйственной авиации заключается еще в том, что при внесении минеральных удобрений авиаспособом на каждом миллионе гектаров высвобождается до тысячи шестистот полевых работников и около тысячи двухсот тракторов. Так авиаторы вносят свой вклад в решение Продовольственной программы.

Киев

М. ЛЯХОВЕЦКИЙ

Командир подразделения сельскохозяйственной авиации в Виннице Герой Социалистического Труда В. Щербенюк. Слева — комсорг звена второй пилот самолета Ан-2 Н. Павличенко, справа — командир самолета Ан-2 А. Гусев, кавалер ордена «Знак Почета».

Фото С. ТАРАНЕНКО



ТРЕНЕРЫ УЧАТСЯ

По уже сложившейся традиции в начале спортивного сезона Центральный спортивно-парашютный клуб ВДВ проводит учебно-методический сбор тренеров и судей. Были проанализированы видеозаписи и воздушные киносъемки на занятиях по индивидуальной и групповой акробатике; прорабатывалась методика выполнения прыжков на точность приземления с парашютом По-9. Детально изучали Спортивный кодекс ФАИ, Положение о соревнованиях 1983 года с учетом возрастных требований, проводили практические занятия по судейству индивидуальной акробатики по телевидению.

В подготовке и проведении семинара участвовали опытные тренеры и судьи, ведущие спортсмены В. Мироснов, А. Волков, Е. Забнин, М. Пантелеев, Д. Пахомов, Л. Новиков, В. Колесник, Е. Бровкин.

Думаю, что настала пора проводить такие семинары во всесоюзном масштабе с привлечением представителей всех ведомств, культивирующих парашютный спорт, разработать общую методику подготовки спортсменов по всем видам парашютного спорта.

Л. НОВИКОВА,
судья всесоюзной
категории

МАЛЬЧИШКАМ НУЖЕН СТАРШИЙ ДРУГ

А. Оченаш —
руководитель клуба
юных авиаторов.

Фото В. МАРГАРИТО



Человек на пороге самостоятельной жизни. Все дороги впереди, уметь только выбрать ту, единственно нужную. В 15—16 лет сделать правильный выбор нелегко. Как важно уметь, учитывая индивидуальные способности, увлечения, сориентировать юного человека, помочь ему найти себя.

Анатолий Алексеевич Оченаш, начальник технической службы аэропорта Сусуман, руководит первичной организацией ДОСААФ. Он же председатель районной Федерации дельтапланеризма. Шесть лет назад с помощью активистов организовал клуб юных авиаторов.

...Мы сидим в уютном техническом классе. Детали авиационных двигателей, диаграммы, плакаты. На стене — расписание занятий. Журнал посещаемости, оценки, зачеты, все как в обычном классе, но... мерно покачиваясь от движения воздуха, в центре комнаты парит макет самолета. Вот что зовет сюда подростков — романтика летного дела.

— Я хорошо помню себя в детстве, — говорит Анатолий Алексеевич, — убежден, что в те наши дни мальчишки с завистью смотрят на пролетающие в небе самолеты. Стая Гагариним мечтают ребята и в Москве, и в маленьких городах и поселках. В Магаданской области нет аэроклуба, климат у нас суровый. Зимой морозы до 60°, лето короткое. Значит надо помочь подросткам приблизить мечту к реальности, подсказать пути к ее осуществлению.

Много сомнений было у Анатолия Алексеевича в первый год. И своих учеников втайне побаивался — все-таки не учитель. Беспокоился, сумеет ли познакомить ребят с авиационными дисциплинами:

аэромеханикой, основами конструкции самолетов и двигателей, метеорологией. Но мальчишки увидели в нем старшего друга, единомышленника, с кем можно откровенно поделиться мечтой в небе, самолетах.

— Через некоторое время чувствую, что дело пошло, — вспоминает он теперь. — С пониманием отнеслись к моей затее и в коллективе. В оформлении кабинета, в обеспечении его пособиями самое активное участие принял начальник порта Дмитрий Порфирьевич Новиков. Помог и районный комитет ДОСААФ. А когда согласно разработанным для подобных клубов программам потребовалось изучение курсов метеорологии, диспетчерского дела, в класс пришли специалисты.

С юными авиаторами ведут практические занятия, организуют экскурсии по аэропорту. Курс рассчитан на два года. Занимаются здесь, как правило, ученики девяти-десяти классов. В конце учебы сдают зачеты и получают свидетельства.

— Сейчас, — говорит Анатолий Алексеевич, — готовлю уже третий выпуск. Ребята занимаются серьезно, с большим желанием. А ведь многим приходится ездить издали — из Берелехи, Заречья. Тут сразу и первая проверка силы воли, воспитание характера.

Из первых выпускников четверо учатся в авиационных училищах, трое стали студентами авиационных институтов. Сам ребята говорят о том, что их судьбу во многом определила учеба в клубе.

Да, курсантам — и сегодняшним, и вчерашним — повезло: в самую сложную пору юности они встретили челове-

ка, который стал для них другом в учителем, помог поверить в свои силы, познать себя. Не по долгу службы, а по зову сердца пришел к юным этот человек — молодой, влюбленный в небо, в свое дело.

— Методические разработки для ведения занятий, — продолжает Анатолий Алексеевич, — я получил в Семчанском и Магаданском клубах, где работа с подростками поставлена на более прочную основу, где налажены крепкие контакты с райкоммами комсомола, с районом. А связь это очень нужна. Мы все вместе делаем одно, общее дело.

Все эти шесть лет руководитель клуба юных авиаторов не только учил, но и учился сам — на заочном отделении Киевского института инженеров гражданской авиации. На вопрос, как ему удается сочетать отличную работу на производстве, учебу в институте и занятия в клубе, Анатолий Алексеевич отвечает:

— В общем-то это просто. Все вместе взятое дисциплинирует, заставляет четко планировать время. А самое главное — если то, что ты делаешь, увлекает, если это важно, нужно, то обязательно и время найдется, и силы. А какую радость испытываешь, когда твой воспитанник, особенно из числа «трудных», окончив клуб, поступает в летное училище или уходит служить в армию крепкий физически, нравственно зрелый, когда чувствуешь, что твой труд не пропал даром.

В. СПЮСАРЬ,
председатель райкома ДОСААФ
Сусуман, Магаданская область

ТРЕБОВАТЕЛЬНЫЙ НАСТАВНИК

Восьмой год работает в Саратовском аэроклубе летчик-инструктор Владимир Юрьевич Иванов. Скромный, отзывчивый, горячо любящий свое дело педагог, постоянно в поиске наиболее доходчивых приемов обучения. Он подготовил более сорока курсантов-спортсменов, и почти все они вылетали на вертолетах самостоятельно с первого предъявления. Еще в период теоретического обучения Иванов постоянно со своими будущими учениками, помогает им постигать основы летного дела.

Но вот в жизни курсантов наступает

самая ответственная пора — ознакомительные, а затем и вывозные полеты. Прежде чем поднять ученика в воздух, Иванов с особой тщательностью проверяет его знания, не оставляя ни одного неясного вопроса, подробно знакомит с предстоящим заданием. И делает это ненавязчиво, как бы исподволь, незаметно вовлекая курсанта в творческую беседу, заставляет его думать, анализировать, высказывать свое мнение о предстоящем задании.

Требовательный, доброжелательный наставник, Иванов с первого дня располагает к себе курсантов. Они уважают своего инструктора за справедливость, вни-

мание и душевную теплоту, откровенно делятся с ним мыслями, заботами, тревогами. Не случайно за все время работы в его группах не было случаев нарушений летной дисциплины.

Обучая курсантов, Владимир Юрьевич совершенствует в себе мастерство. Он — летчик авиации ДОСААФ 2-го класса, мастер спорта, активный общественник, член профсоюзного комитета. За высокие показатели в социалистическом соревновании В. Иванов награжден Почетным дипломом ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаремонтников.

С. ГАГАРИН

НЕХОЖЕННЫМИ

Говорят, первые шаги человека преопределяют всю его дальнейшую судьбу. Испытать мамин зонтик в качестве парашюта меня надумили виденные накануне прыжки летчиков военной части, близ аэродрома которой мы тогда жили. «Полет» закончился неудачно. Зонтик завырнулся, едва мои ноги отделились от крышки. А мать, игнорируя меня шептались по специально для этого отведенному месту, поставила в угол. Здесь я обдумывал план освоения дедушкиного зонтика... А назавтра меня отвели в школу, и новые впечатления отодвинули планы освоения неба. Вернулся я к ним случайно. На бывшей Троицкой церкви вдруг появилась волеющая надпись: «Гомельский аэроклуб Осоевнатим». Аэроклуб я закончил одновременно с десятком классом, но, выполняя желание матери и волею отчаяния, поступил в Минский медицинский институт.

Возможно, я был бы неплохим врачом. Но однажды меня вызвали в ЦК комсомола Белоруссии и сказали: — Стране нужны летчики!

И я стал курсантом Харьковского военного авиационного училища.

Потом Великая Отечественная... Первые боевые вылеты... В 1943-м меня звали в эскадрилью «стариком». Не за раннюю седину, но за преклонный возраст — просто фронтовые друзья увидели, что ко мне пришел боевой опыт...

Советские авиаторы в воздухе и на земле мужественно громили фашистов, посягнувших на независимость Родины. После войны я в гражданской авиации. Прошло немало лет, прежде чем позволил себе называться «полным летчиком». К этому времени успел облетать все наши северные моря с ледовой разведкой, побывал на многих полярных станциях, высаживал ученых на дрейфующие льды в районе Северного полюса.

Счастливая судьба, каждый день открывая новую страницу жизни, приобщала меня к Знаниям и Мастерству, а они позволяли успешно преодолевать препятствия, которые так часто встречаются на пути полярного летчика. Меня назначили командиром морского авиационного отряда Антарктической экспедиции АН СССР.

Итак, мы идем в Антарктиду! В другое полушарие, в район других широт — южных!

...Мы в районе сороковых широт Атлантического океана. Бывалыми моряками эти широты прозваны «ревушками». «Обы» — флагманский корабль экспедиции — прыгает по громадам водных гор, то зарываясь носом, то готовясь к новому броску — приседает на корму. Крупные горшочки водных бризг пулеметными очередями бьют по иллюминаторам.

В каюте «Оби» инженер Рэм Старых и я. Вдвоем с Рэмом ползем по полу, пытаюсь водворить на места вдруг опавшие чемоданы, коробки, свертки. Вот бросается на нас, зажав цолюю, большое деревянное кресло. Хватаюсь за него и, лежа на полу, привинчиваю к специальному креплению. Рэм продолжает сражаться с чемоданами. Спешу ему на помощь, по пути уверяюсь от злей своих книг, сорвавшихся с полки, и скатываюсь через всю каюту к умывальнику. Поднимаюсь на ноги, случайно выталкиваю графин с водой из

специального гнезда на стене, и он летит к письменному столу, где закрепился Рэм:

— Слон! — возмущается он.

Мысленно перебираю всех подходящих животных, чтобы ответить на менее веско, но новый бросок корабля швыряет нас обонх к дивану. Бильярдными шарами звенят наши лбы, и мы откатываемся в другой конец каюты. Нет, не зря прозваны ревушками эти широты!

Постепенно мы привыкаем к неудобствам жизни на прыгающих палубах: спокойно спим, работаем, с завышенным аппетитом едим. Привыкаем до того, что когда ночью прекращается шторм, все просыпается.

«Обы» вошла в ледовый пояс Антарктиды. На сотни миль окружает он непреступным кольцом отрез загадочный материк. Ход самый малый. Со сдерже-

дом, лавируя между айсбергами, постоянно проверяя глубины эхолотом, продвигаясь к невидимому в густом снегопаде берегу в районе предполагаемой «Земли Дискавери», которая изобращается то большим полуостровом, то островом.

Проходят часы напряженного плаванья, и, наконец, показывается кромка берегового припая. «Обы» медленно идет вдоль него в поисках льдины, пригодной для взлета и посадки самолета, но ее все нет и нет. Весь видный припай не из льда, как обычно, а представляет собой громадную подушку прессованного снега. Как взлететь с такой поверхности! Но и продвигаться дальше вслепую тоже нельзя. Нужно сделать хотя бы ледовую разведку для «Оби».

По шторм-трапу спускаюсь на снег.



том трусса о борта льдины. Переодевшись, они обнимают бурую от планктона нижнюю поверхность. На ней пляшут мелкие рачки — основной корм пингвинов.

А вот и они сами! Как маленькие человечки в черных фраках, бегут, торопятся, будто отставшие пассажиры, и что-то азвонно лепечут на своем пингвиньем языке.

— Не успели приобрести билеты, — комментирует механик нашего самолета Михаил Чагин. — Не торопитесь, ребята! Будем возвращаться — захватим! — кричит он в сторону птиц.

...Далеко позади остался Мирный — кусочек земли среди льдов Антарктиды, горстка советских людей, частичка Родины. Наш путь на восток, вдоль неизведанных берегов. Правда, на авиационных и морских картах береговая линия нанесена с мысами, заливами, но верить этой карте можно лишь с большой осторожностью. «Обы» идет самым малым хо-

дом, лавируя между айсбергами, постоянно проверяя глубины эхолотом, продвигаясь к невидимому в густом снегопаде берегу в районе предполагаемой «Земли Дискавери», которая изобращается то большим полуостровом, то островом.

Лыжи с трудом скользят по этой мягкой подушке. Прорываю несколько раз вперед-назад по намеченной площадке, чтобы хоть немного утрамбовать снег, и... взлетаю. Снежные вихри, что кипят вокруг «Оби», здесь, на высоте не так заметны, а адалы к югу, где медленно поднимается вверх ледяной купол континента, вообще голубеет небо. Но нам нужно в море, туда, где пойдут «Оби». Спускаемся пониже, чтобы отчетливо видеть бегущие внизу льды, начинаю обычную работу ледового разведчика — составляю карту льдов по предполагаемому маршруту корабля. И как нам сейчас нужна видимость! А ее почти нет. Летим над незнакомым морем, где, как в песты

ПАРАЛЛЕЛЯМИ

дьявола, торчат зубы ледяных айсбергов. Не удивительно, что все, даже радист и механик, не отрываясь, глядят вперед.

Два часа полета, два часа предельного напряжения. Возвращаемся назад к кораблю. С трудом садимся, подруливаем. Стрелы подхватывают наш Ан-2 и опускают на палубу в походное положение. А через некоторое время «Обь» идет полным ходом, кроша лед там, где на картах обозначена предполагаемая «Земля Дискавери».

Разные полюсы есть на земном шаре — географический, магнитный, полюс холода, полюс относительной недоступности... Земля Адели — полюс спускающийся к морю ледяной купол с редкими островами выхода коренных пород — полюс ветров. Над морем эта «земля» повисает крутым ледяным обрывом. За ним — неширокая полоса берегового припая. К нему пришвартовалась «Обь», с него мы летим. Мы — это два экипажа, Михаила Каминского и мой. Каминский занят в основном аэрофотосъемкой. Нашему экипажу выпадает самая разнообразная работа: обеспечение и организация аэропунктов, высадка радиогеодезического отряда для координации аэрофотосъемки, для собственной дозаправки. Работы много, только успевай поворачиваться! Но тревожит не это, а постоянные ветры.

Для каждого типа самолетов существуют предельные скорости ветра, при которых допускаются полеты. Для Ан-2 такой предел — 23 метров в секунду. А как же быть, когда ветер не стихает, а остаются считанные дни уходащего лета! И с каждым днем все меньше продолжительность светлого времени, когда рядом осень, а с нею лютые штормы и метели! Прекратить работу! Ждать погоду!

...Сидим на одном из самых дальних аэропунктов и с тоской поглядываем

на наших астрономов Закопайло и Калинин: приникли к своим приборам, нацеленным на солнце, и ничего другого не видят. А ветер все сильнее и сильнее, и «Обь» останавливает на нашем возвращении. Радист Саша Кириллов включает на полную мощность динамики, и он звенит металлическим голосом руководителя полетов Савы Шурдецкого:

— Шестьсот девятнадцатый, я — «Обь»! Корабль едва держится на ледовых якорях! Немедленно возвращайтесь! Спешите!

Но и эти тревожные слова не производят впечатления на Калинин и Закопайло. Астрономы «читают» солнце, а мы терпеливо ждем, потому что знаем — без аэропунктов не будет карты Антарктиды. И молчим. Что уж тут говорить. Надо!.. Но вот астрономы заканчивают работу, ревет мотор Ан-2, и мы в воздухе. Радист выходит на связь с «Обью».

— На берегу остались люди, — переводит пикс морзянки Кириллов. — «Обь» пока держится возле льдин, оторванной от припая, и вместе с нею медленно дрейфует на северо-восток в открытое море... Возьмите людей!..

— Почему люди остались на берегу! — не оборачиваясь кричу радисту, но мне никто не отвечает.

Я прошу штурмана Валентина Иванова:

— Передай на «Обь»: «Подойдем к кораблю, оценим обстановку».

Валентин поднимается с сиденья и уходит в отсек радиста. Еще несколько минут полета, и вот перед нами «Обь». Корабль сдрейфовал в открытое море километров на десять. От бывшего припая не осталось и следа. Кругом чистая вода, лишь кое-где мелкие пятна разбитых льдин. Под левым бортом «Обь» — узкая полоска льда, едва выступающая за ее нос и корму. За эту полоску и держится корабль ледовыми якорями.

Стоит ему оторваться от нее — и мы уже не сможем попасть на судно...

— «Обь», я — шестьсот девятнадцатый. Сколько можете продержаться у льдины!

— Я «Обь», — отвечает капитан И. А. Мак. — Спешим, Фомич. Лед постепенно обламывается.

Разворачивая самолет на берег, направляю нос на ледяной бряз выходов коренных пород. И только тут, над льдинкой, начинаю ощущать, насколько силен ветер — самолет очень медленно приближается к земле.

Садимся. Обычного после приземления пробега почти нет. Самолет останавливается и... начинает ползти назад к обрыву! Увеличиваю обороты двигателя, самолет останавливается. Из-за намина появляются люди. На них тяжелые рюкзаки с образцами пород. Но неистовый ветер с колочим снегом не дает им подняться в полный рост. Скорее!.. А наш кинооператор Эдуард Эзов не терпит: зацепился рукой за антенну радиовысотомера, ловит в объектив камеры ползущих на четвереньках людей. Его можно понять: где найдешь такую натуру, такие уникальные кадры! Но тут появляется крупным планом кукла геолога Соловьева, и оператора за шиворот втягивают в салон Ан-2.

В туче соленых брызг садимся на остатки расколотой льдины под бортом «Обь». Не успевая выключить двигатель, как старпом Свиридов уже выводит за борт стрелы. Через минуту наш шестьсот девятнадцатый вместе со всем содержимым повисает над палубой первого трюма. Мы — дома!

С каждым днем все больше накапливается научных сведений об Антарктиде, увеличивается протяженность исследованного берега. Пройдет немного времени, и каждый снимок нашей аэрофотосъемки уложит в схему, пунктирные линии опорных аэропунктов укажут ее в строгие рамки географических координат — и будет карта Обыкновенная географическая карта!

Помнится, когда я только пришел в полярную авиацию и впервые начал летать на ледовой разведке, меня часто одолевали честолюбивые мечты: может быть, мне повезет и я в пустынных арктических морях открою какой-либо неизвестный остров и его назовут моим именем! Или другая мечта — вдруг увижу среди льдов ушедшие в неизвестность «Геркулес» Русанова или «Святую Анну» Брусилова!

Теперь же наши ежедневные полеты по крупницам приносят научные сведения о суровой и загадочной Антарктиде. И эти сведения дороже открытия острова. Уже отснято аэрофотосъемкой 41 тысяча квадратных километров, изучено более 3 тысяч километров побережья. Со старых карт Антарктиды стерты условные обозначения несуществующих земель, нанесены вновь открытые острова, горы, мысы, заливы. Потом по этому пути пойдут другие и будут пользоваться нашей картой. И хотя на ней не остались наши имена, мы не жалеем об этом. Мы подарили людям свой труд. И он им нужен. На долгие годы. Всегда.

К. МИХАЛЕНКО,
действительный член
Географического общества СССР,
Герой Советского Союза

Рисунки автора



ЕГО ОСОБАЯ НАГРАДА

С вышки командно-диспетчерского пункта, как на ладони, видны рулежные дорожки, взлетно-посадочная полоса. И когда садятся самолеты, то сколько бы ты ни служил в авиации, сколько бы ты ни летал, а на посадку нет-нет да и взглянешь. Нельзя быть равнодушным к приземлению, к возвращению человека и самолета из небесной стихии. Вот и Павел Сенчило, старший диспетчер Елизовского аэропорта, давно уже не летает, а на полосу нет-нет да и глянет, и бьнет его сердце, и высветит память далекие годы, свои посадки...

...Это было в восточной Маньчжурии в период войны с Японией. Как-то под вечер получил он задание доставить пакет в действующую часть. Пока летел — светило. Тревожно и пристально всматривался в темноту старший сержант Сенчило — искал ориентиры: изгиб небольшой реки, а за ним озеро. Рядом должны быть постройки — штаб этой части. Там, возле построек, на большом плацу и надо было садиться.

Чтобы лучше видеть впереди лежащую местность, он летел змейкой, отворачивая самолет то влево, то вправо. Он беспрестанно высовывал голову за борт, не замечая холодной воздушной струи от винта. Наконец в темноте блеснула вода. Но радость обнаружения тут же погасла: огней, обозначающих место посадки, не было. Конечно, бывшему летчику-инструктору посадить По-2 на лужайку, на поле и даже дорогу не такая уж трудность, но в темноте, на незнакомом плацдарме...

Он снижался плавно, осторожно и смотрел больше не вниз, а в сторону, ждал, когда появится силуэт постройки. В какой-то момент снижения самолета она должна отпечататься на фоне светлой части неба. Ее высота — ориентир для начала выравнивания. Конечно, он рисковал, но приземлился благополучно.

Он не думал быть авиатором. Военным — с детства мечтал, а летчиком — нет. Считал: не для него эта профессия. По детской наивности не мог причислить себя к ней. Рос без отца и матери, с четырех лет познал лишения и горести. Но пример его братьев, их трудовое упорство, отточенное в деле развили в нем серьезность и самостоятельность. После восьмилетки поступил в сельскохозяйственный техникум, стал комсомольцем. Вскоре его избрали комсоргом, а спустя месяц-другой назначили пропагандистом. Подошло время призыва в армию. Молодых сельских специалистам давали отсрочку, но Сенчило настаивал, чтобы его призвали и направили на Дальний Восток: манили суровый край и приграничная ответственность. Просьбу удовлетворили, определили в легкоатлетическую бригаду.

Танкистом был недолго, несколько месяцев. Авиационным частям Дальнего Востока требовались авиаспециалисты, и Сенчило в марте 1941 года направил в Иркутское авиационно-техническое училище. Но с началом войны курсан-

тов, годных к летной работе, откомандировали в учебную эскадрилью ГВФ под Новосибирск. Там Сенчило освоил исполнительский курс, а к тому времени как легкий бомбардировщик По-2, в Хабаровском учебно-тренировочном отряде прошел ночную подготовку и уже нацелился на фронт. Однако не получилось, его оставили инструктором. Нужно было срочно готовить летчиков, и он днями не вылезал из кабины, учил, тренировал, делал выпуск за выпуском. В 1945 году его наградили медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». Тогда и приняли в партию.

Обучая курсантов на По-2, он одновременно освоил Си-47, современным тогда транспортный самолет. Рассчитывал, что на нем уйдет посадка на фронт. И как опытного летчика Сенчило направили в действующую авиационную часть. Вот тогда-то он и летал над Маньчжурией.

После войны, демобилизовавшись, вернулся в Хабаровск. Был на летной работе, затем заместителем командира подразделения по политчасти.

Как-то потребовалось вывести из тайги раненого охотника. Летчики отряда два дня летали над зимовьем, но места для посадки так и не подобрали: кругом заснеженные сопки и лес. Полетел замполит Сенчило. Занесенную избушку он нашел без особого труда, а в трех километрах от нее подыскал застывшую речушку. Когда посадил санитарный По-2 на лед, то крутые берега и лес оказались высоко вверху.

Раненого не привезли, не верили, что самолет приземлится. Смеркалось. Остаться на ночь, значит заморозить мотор. Сенчило открыл фонарь кабины, пристал, чтобы лучше видеть по курсу и, холодея от мороза и напряжения, пошел на взлет. Оторвавшись и идя между берегами, он в крене повторил изгиб реки, пока не набрал высоту. На другой день прилетел снова, сел туда же и вывез раненого. Помогли мастерство в самообладании, обостренное чувство ответственности и опыт: на По-2 Павел Сенчило налетал более 2500 часов.

Потом служба на Сахалине. ...С вышки диспетчера Елизовского аэропорта дали распахиваются особенности: вначале долина, за ней, будто медвежий спящий — Камчатские горы. Еще дальше — конусообразные каменнореберы Корякский и Авачинский вулканы...

Сюда, на Камчатку, в эти замечательные места, Павел Николаевич попросился с работы в Дальневосточном Управлении гражданской авиации. Взялся за самое беспокоеное дело — возглавил службу перевозок.

Служба перевозок — это лицо Аэрофлота. «Ворота Камчатки» становились узким в связи с возрастающим потоком пассажиров. А погодные условия делают здесь два огромных водных бассейна — Охотское море и Тихий океан. Сейчас ясно, через двадцать минут —

метель, нет видимости. Через пару часов отличная видимость, а взлетать нельзя — на полосу заносы. На аэровокзале — людей и вещей — не протолкнуться...

Павел Николаевич — человек завидной выдержки, чуткого душевного внимания к людям. Он объяснит ситуацию, успокоит обиженого, ободрит уставшего. Не раз отдавал на ночлег свой кабинет женщинам с детьми, устраивал людей в клубы, где возможно.

Государственные награды, знак «Отличник Аэрофлота», почетные грамоты получил Сенчило за двенадцатилетнюю беспокоейную работу.

Два года назад по состоянию здоровья Павел Николаевич оставил службу перевозок. Ныне его работа — контроль современной доставки «в различные районы Камчатки грузов». Вот он склонился над плановой таблицей. Сегодня на контроле всего лишь двенадцать самолетов Ан-2, девять вертолетов Ми-4 и четыренадцать Ми-8. Круг служебных забот стал значительно меньше. Но по-прежнему широк круг забот ответственных: он председатель совета ветеранов войны, Камчатского авиапредприятия, заместитель председателя совета наставников. Дел хватает.

...Был в Хабаровском авиапредприятии авиамеханик Женя Титов. Толковый, вдумчивый парень. Начал службу с заправщика, стал мотористом, затем, освоив подготовку всего самолета — авиа-техником. Не раз летал на проверку материальной части вместе с летчиком. Однажды Сенчило спросил его:

— Ты, Женя, держался за ручку управления!

— Конечно, — ответил техник.

— А ну, покажи мне, как действует летчик при взлете.

Женя «испугал» уверенно.

После одной из таких проверок Сенчило сказал:

— Хватит, Женя. Ты все умеешь сам. Садись, пиши заявление, поедешь в училище.

И Женя поехал. Много потом летал Евгений Ксенофонтович Титов по коротким и длинным маршрутам страны на самолетах Ан-2, Ли-2, Ил-14, Ил-18.

Пример этот, характеризующий Сенчило как наставника и как хорошей души человека, далеко не единственный. И люди помнят его доброту, заботу, поддержку. Идет Павел Николаевич и себе на «верхоуру», в комнату диспетчерской службы, а из пассажирской толпы нет-нет да и шагнет кто-нибудь навстречу, или обнимет, или руку пожимет. А однажды, не посчитав за крюк многие километры, захлепали работники Сахалинского аэропорта, поинтересовались, как живет их бывший замполит Павел Сенчило. Такая память может сравниться только с особой наградой.

М. ФЕДОТОВСКИХ

Елизово—Москва



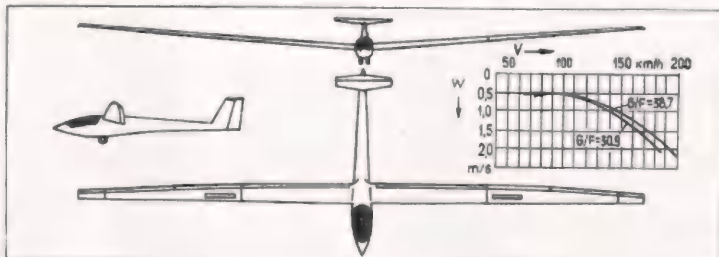
АСВ-22

Планер АСВ-22 (ASW-22) сконструирован в ФРГ. Крылья трапецевидные, съемные. Для несущей поверхности использованы углеволокно, а также частично — арамидные волокна. Кабина летчика изготовлена полностью из стеклопластика. Специальный профиль крыла позволяет разместить на нижней стороне обдуваемые отверстия. Обдувка предотвращает срыв потока в последней четверти хорды крыла, благодаря чему в скоростном полете достигается выигрыш в мощности до 8 процентов. Этой цели служат 850 тонких как игла каналов для сдувания пограничного слоя. Они находятся приблизительно в 3/4 хорды крыла на расстоянии 17 мм друг от друга. По-новому разработано хвостовое оперение и шасси. Типичное для АСВ крестообразное хвостовое оперение заменено Т-образным. Основное шасси имеет спаренные колеса, хвостовое колесо монотель убраться.

Технические данные

Размах крыла	24 м
Длина	8,1 м
Площадь крыла	15,5 м ²
Удлинение крыла	37
Вес пустого планера	420 кг
Максимальный полетный вес	600 кг
Водный балласт	100 кг
Удельная нагрузка на крыло	30—38 кг/м ²
Лучшее аэродинамическое качество (при 105 км/ч)	55
Минимальная вертикальная скорость при снижении (при 85 км/ч)	0,45 м/с
Минимальная скорость	85 км/ч
Максимальная возможная скорость	270 км/ч

По материалам зарубежной печати публикации подготовил И. Подольник.



АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

НА УЛЬТРАЛЕГКИХ ЧЕРЕЗ ЛА-МАНШ

На аэродроме Биггин-Хилл под Лондоном выстроилось несколько десятков ультралегких самолетов (УЛА) самых разнообразных конструкций. Среди 76 пилотов из десяти стран, собравшихся совершить перелет в Париж через Ла-Манш, был первый номинант Франции Жан-Лу Кретьен и Корин Влерю — внука знаменитого конструктора Лум Влерю, который 25 июля 1909 г. на своем самолете впервые перелетел Ла-Манш.

Старт взяли 65 УЛА. Набрав высоту 300—450 м, они легли курсом на юг. Безопасность участников соревнования обеспечивали вертолеты ВМС Франции, английские и французские патрульные катера. Помимо этого экипажи двух патрульных самолетов, на одном из которых находился руководитель перелета известный французский летчик Барнар Лами, наблюдали за полетом сверху. Первая промежуточная посадка после пересечения Ла-Манша была сделана во французском городке Абиал, в 20 км от прилива.

На следующий день участники соревнования прилетели в город Бове,

расположенный примерно в 90 км севернее Парижа. Здесь УЛА были заправлены топливом, и пилоты, получив кратковременный отдых, вновь подняли свои машины в воздух. В конце дня ультралегкая армада прилетела в город Понтуаз.

Последний отрезок маршрута участники выполнили в третий день полета при сильном ветре. Организаторы соревнования решили: считать официальным финишем город Понтуаз, а время полета до Парижа не регистрировать.

Растянувшись цепочкой вдоль долины Сены, ультралегкие достигли Парижа. Место посадки было отведено в парке Багатель в Булонском лесу, в трех километрах от Триумфальной арки. Пилоты сядили на окруженную деревьями площадку длиной 250 м. За эти зрелищем наблюдало более 65 тысяч зрителей.

Не всем пилотам УЛА удалось долететь до парка Багатель, некоторые сели раньше, а один из них умудрился приземлится свой УЛА во дворе Министерства иностранных дел Франции, вызвав переполох у его охраны. Прошлогодние соревнования, как отмечала печать, продемонстрировали большие возможности ультралегких самолетов, надежность их конструкций. Из всех 65 аппаратов, стартовавших в Англии, лишь на одном произошла поломка шасси.

ЗАБЫТЫЙ МИКРОАВТОБУС

Редкий в авиации случай произошел на одном из крупнейших европейских аэродромов. При взлете из Франкфурта-на-Майне зиплайн лайнера «Бонинг-747» после начавшего разбега увидев на взлетно-посадочной полосе микроавтобус. Пилот дал двигателю максимальные обороты и, оторвав самолет от полосы, сразу убрал шасси. Никто из 260 пассажиров и членов экипажа не почувствовал, пока створки ниши шасси все же заделали за крышу микроавтобуса. Пострадал лайнер. На полосе были найдены покоренные части шасси.

Полет по маршруту был прекращен, и самолет возвратился в аэропорт вылета.

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ

В погоне за прибыльными заказами военного ведомства США американские фирмы постоянно разрабатывают новые средства для ведения боевых операций. Одним из них может стать индивидуальный летательный аппарат.

Идея создания такого аппарата для разведчиков, диверсантов и полицейских не нова. Еще в 1961 г. был разработан аппарат «Ронит Белт» (Ранетный пояс). В ходе испытаний выполнялось несколько сот прыжков-полетов. Как вспоминает летчик-испытатель Боб Ноуртер, время работы миниатюрного аппарата составляло всего 21 секунду, можно было набрать высоту около 30 м и пролететь не более 300 м. Такие данные не устраивали ни военное ведомство, ни полицию, «Ронит Белт» был сдан в архив. Через восемь лет был создан индивидуальный летательный аппарат, но не с ракетным, а с миниатюрным турбореактивным двигателем. Он представлял собой стеклопластиковый корпус с прикрепленным к нему ТРД. Время и дальность полета возросли, но незначительно, и военное ведомство отказалось от его закупки.

Прошел еще десяток лет. Участвовал милитаристский политик администрации президента Рейгана, стремление Пентагона вооружить армию, особенно пресловутый мандаринский корпус быстрого развертывания, новой техникой, в США возродились и идеи компактного аппарата для полета одного человека. В конце прошлого года такой аппарат «УАСП-2» был создан и начались его испытания. Как сообщил журнал «Польюлар Сайенс», он способен, якобы, продержаться в воздухе до 30 минут и летать со скоростью до 100 км/ч. Вес аппарата 110 кг. Для турбореактивного двигателя, развивающего тягу 250 кг, он может брать 68 кг топлива. Кстати говоря, такие двигатели устанавливаются на американских крылатых ракетках.

Сам аппарат «УАСП-2» представляет собой платформу на ползковом шасси. Впереди в вертикальном положении установлен двигатель, по бокам — топливные баки. Двигатель и баки закрыты отсекателем. Летчик размещается на площадке между баками. Перед ним справа находится ручка управления тягой, а слева — ручка управления двумя рулями поворота, установленными по бокам отсекателя. Наклонная телю вперед и назад, летчик изменяет центр тяжести аппарата, обеспечивая его перемещение в продольном направлении.

Летные испытания, по утверждению журнала, показали, что «УАСП-2» способен летать между зданиями, в узких ущельях, проникать в места, куда ни на каком другом аппарате долететь нельзя. Для посадки «УАСП-2» достаточно площадки размером всего 1,4 м. Специальists армии США признали аппарат в принципе пригодным для выполнения разведывательных и некоторых других задач. Их привлекало и то, что на расстоянии 300 м его практически не слышно.

МАРШРУТНЫЕ ПОЛЕТЫ

ПОДБОР ПЛОЩАДОК И ПОСАДКА

Анализ редкослов и летних произрастаний показывает: значительная их часть связана с выполнением посевом вне аэродрома на непригодные площадки. В большинстве случаев они подбирались в радиусе 100 м. Так, в радиусе 600 м можно из нескольких площадок найти наиболее подходящую. Важно уметь комплексно оценивать все показатели ее пригодности, начиная с топографии: размеры площадки с учетом направления ветра, состояние поверхности (характер растительного покрова, направление борозд и т. д.), наличие препятствий для посева и при взлете, характер рельефа.

Так как планер эвакуируется в основном самолетом, размеры площадки должны быть не менее 250×50 м, учитывая, что длина посадочной и взлетной «полосы» зависит от силы ветра, состояния поверхности, угла наклона площадки, полного веса планера.

Если есть возможность выбора между площадкой с минимальными размерами, но полностью открытыми подходами, и полем больших размеров, но с высокими препятствиями на подходе, то лучше — первая.

Состояние поверхности площадки определяется по ее цвету и фактуре (в это время года). Кроме этого учитываются осадки, выпавшие накануне полетов. Особо тщательного просмотра требуют площадки, на которых имеются стога соломы или их остатки. Здесь возможны глубокие колеи, оставленные в распутию осенью и весной. По возможности лучше избегать площадок, на которых заметны неоднородности почвы и растительности в виде «сучки». Это



„КРЫЛЫШКИ“

СТРОИМ ВОЗДУШНЫЙ ШАР

Занятие ведет
мастер спорта
В. НАСОНОВ,
руководитель юнцев
лаборатории
Дворца пионеров и школьников
имени Н. К. Крупской
Бауманского района Москвы

Сегодня мы попробуем построить тепловой воздушный шар. Благодаря простоте постройки такие шары могут изготовлять юные авиамodelисты. Запуск шаров можно приурочить к открытию соревнований, детскому празднику, конференции юных техников, открытию пионерского лагеря.

Тепловой воздушный шар — это бумажный шар, наполненный нагретым воздухом. Он поднимается на высоту 100—200 м и долго держится в воздухе. Полет воздушного шара особенно красив, если его оболочку сделать из цветной бумаги.

Склеивание шара — это коллективная работа всего кружка, и поэтому на его изготовление идет не более двух занятий. Но сначала рекомендуем каждому сделать самостоятельно воздушный шар небольших размеров.

Учебный воздушный шар (рис. 1). Его оболочка состоит из 12 продольных долек 1, верхней «шляпки» 2 и нижнего пояса 3.

Работу начнем с изготовления шаблона дольки. Лист плотной бумаги сложим по длине вдвое и вычертим на нем половину выкройки (рис. 2), вырежем ее и получим готовый шаблон (рис. 3).

Из папирсной (микрокалентной, конденсаторной) бумаги нарежем 12 полос, сложим их в пачку, наложим шаблон дольки (рис. 4), закрепим его по концам двумя бельевыми прищепками и вырежем по нему сразу все полосы, сде-

лав припуск 4 мм с одной стороны для шва. Для простоты изготовления оболочки сначала дольки-сегменты склеим попарно (склеивать лучше жидким казеиновым клеем или БФ-2, БФ-4, БФ-6).

Каждая пара долек склеивается по кромке с одной стороны (рис. 5) — край верхней дольки смазывается клеем и к нему приклеивается отогнутый край нижней. Полученные «елодочки» (рис. 6) расправьте в просушите. Склеивать дольки надо очень аккуратно. Ширина маза кисточки с клеем не должна превышать ширины отогнутого бортика.

Склеим «елодочки» по две — получим три «пилотки». После просушки швов «пилотки» приклеиваем последовательно одну к другой. Теперь осталось расправить склеенные дольки, исправить мелкие дефекты и склеить последний шов.

Из листовой бумаги вырежем кружок диаметром 30 мм — «шляпку» и заклеим отверстие в верхней части оболочки (рис. 7). Из плотной бумаги приготовим полосу шириной 15 мм, оклеим снаружи низ шара (рис. 8). Через этот нижний пояс шар наполняется горячим воздухом, кроме того, своим весом пояс делает шар более устойчивым в полете.

Шар готов, диаметр его — 180 мм. Не спешите наполнять оболочку горячим воздухом! Подумайте, полетит ли этот тепловой воздушный шар!

Теперь более сложная задача: как построить шар любого диаметра! Для этого, прежде всего, необходимо рассчитать шаблоны продольной дольки. Определим длину окружности большого круга шара: $C = 3,14 D$, где D — диаметр предполагаемого к постройке шара. Теперь узнаем длину шаблона продольной дольки: $L = 1/2 C = 1,57 D$. Отложим в масштабе длину шаблона на оси (рис. 9). Всю длину разделим на количество полос шара (на рисунке она разделена на 12 частей).

Через полученные точки проведем линии, перпендикулярные оси. Из точки «О» радиусом, равным $1/12 L$, проведем дугу в четверть окружности и разделим ее на 6 равных частей. Точки деления дуги соединим радиусами 01, 02 и т. д. с центром окружности. Из точек 1, 2, 3, 4, 5, 6 проведем линии, параллельные оси, до пересечения с соответствующими прямыми. Точки пересечения будут точками нашего шаблона. Остальные точки определяются переносом размеров на соответствующие прямые нижней части оси. Все точки соединим плавной кривой.

Для получения отверстия нижний конец выкройки немного расширится (обычно диаметр отверстия — 0,3—0,5 м). Точку «а» плавной соедините с общей линией выкройки. Теперь нужно вычертить шаблон в натуральную величину. Для этого все расстояния от оси до соответствующих точек измерим и, приняв во внимание масштаб, перенесем на выкройку. После этого можно перейти к постройке шара. Не стоит сразу увлекаться большими размерами, лучше делать шары 1,0—1,5 м.

Большие шары (диаметром 3—4 м) можно изготовить из газетной бумаги. При расчете выкройки имейте в виду: для шара диаметром 1 м берется 8 полос, 1,5 м — 12 полос, 2 м — 16, 2,5 м — 20.

Почему летает шар? Еще в III веке до н. э. древнегреческий ученый Архимед объяснил условия плавания тел в

жидкости и газах. Позже физики подтвердили и легко объяснили возможность подъема шара, наполненного горячим воздухом. Нагретый до 60—70° С воздух легче холодного и стремится вверх, поднимая легкую оболочку и дополнительный груз.

Впервые бумажный воздушный шар поднялся в небо в 1306 г. в Пекине. В 1783 г. во Франции братья Монгольфье склеили из бумаги воздушный шар, наполнили его горячим воздухом и запустили в полет петуха, утку и овец, которые спустя некоторое время благополучно спустились на землю. В конце XVIII века во многих странах стали строить воздушные шары — смельчаки поднимались на них и совершали воздушные путешествия.

Но бумажные и шелковые оболочки легко загорались, а подъемная сила горячего воздуха была сравнительно невелика. Французский ученый Ж. Шарль наполнил оболочку воздушного шара водородом, который легче воздуха в 14 раз, и совершил со своим помощником свободный полет, пролетев расстояние более 33 км.

Русские ученые Я. Захаров и Э. Робертсон использовали воздушный шар в своих исследованиях. В 1840 г. они применили шар для изучения верхних слоев атмосферы. 19 августа 1887 г. полет на воздушном шаре для наблюдения за солнечным затмением совершил Д. И. Менделеев.

Запуск теплового воздушного шара (рис. 10) проводится на открытой площадке. Поблизости не должно быть зданий и высоких деревьев. Горячим воздухом (а не дымом) шар наполняется над костром, разведенным из сухого топлива — бумаги, стружек, мелкого хвороста. Для лучшего наполнения оболочки над костром можно установить старое ведро без дна, кусок водосточной трубы с расступом или другое приспособление.

Шар небольшого диаметра можно наполнить горячим воздухом вдвоем. Один из запускающих держит его за пояс, другой — расправляет и поддерживает сверху. Шар больших размеров держит трое-четыре ребяты. Когда запускающие почувствуют, что шар целиком наполнился, все одновременно отпускаяют его по команде «В полет!».

Шар стремительно поднимется вверх, горячий воздух начнет охлаждаться, подъемная сила постепенно уменьшится, и шар спустится на землю. Правильно сделанный и хорошо наполненный, он держится в воздухе несколько минут, а полав в восходящие термические потоки, может летать долго.

Лучше всего шары запускать при полном безветрии или при слабом ветре.

Задание:

1. Сделать учебный воздушный шар.
2. Произвести графический расчет шаблона выкройки и вычертить его в масштабе ($D = 1,5$ м, $2,0$ м, $2,5$ м).
3. Ответить на вопрос: полетит ли бумажный тепловой воздушный шар $D = 180$ мм?

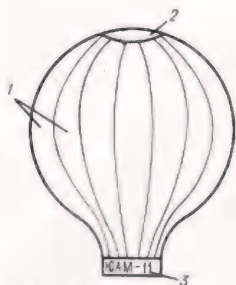


Рис. 1

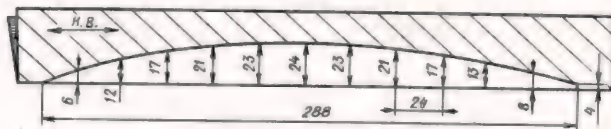


Рис. 2



Рис. 3

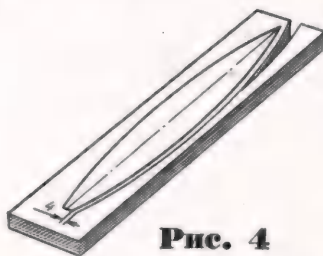


Рис. 4

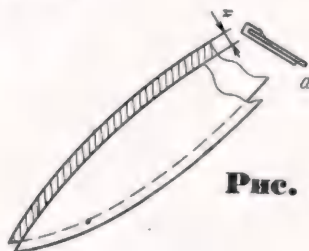


Рис. 5

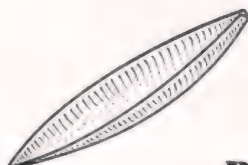


Рис. 6



Рис. 7



Рис. 8

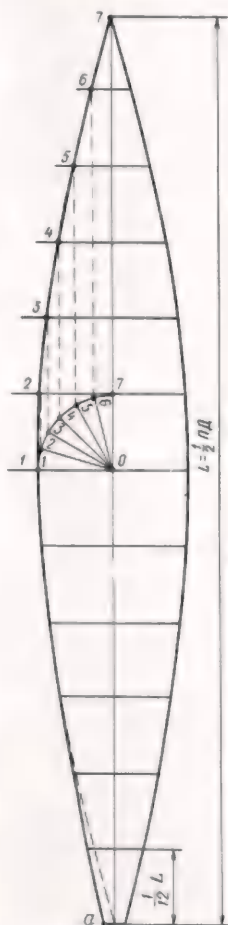


Рис. 9

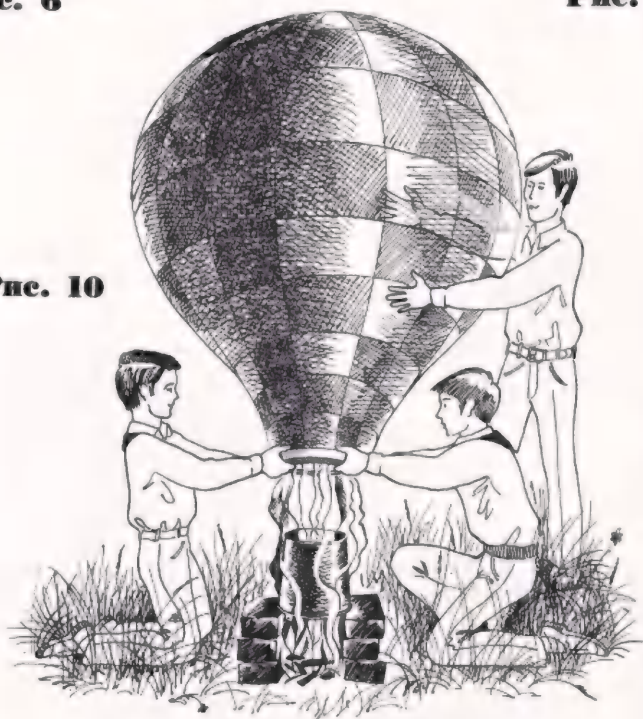


Рис. 10

И ДРУЗЬЯ,

И СОПЕРНИКИ



Крепкая дружба связывает авиационных спортсменов социалистических стран. Они встречаются на тренировках и соревнованиях, обмениваются опытом, учатся друг у друга. У нас часто гостят парашютисты Болгарии и Венгрии, Вьетнама и ГДР, Кубы и Коре́йской Народно-Демократической Республики, Польши, Монголии, Румынии, Югославии, Чехословакии, а советские спортсмены выезжают к ним. Ни у тренеров, ни у спортсменов нет секретов. Взаимная помощь, дружба — вот главные слабые успехи.

А победы завоеваны большинством! Если проанализировать результаты чемпионатов мира, в которых участвовали парашютисты социалистических стран, то мужчинам и женщинам 25 раз из 29 добивались командной победы, 21 раз выигрывали высшие звания абсолютных чемпионов мира.

На наших снимках — советские и зарубежные спортсмены на тренировках и соревнованиях.

Фото Б. ВАСИНОЙ



Беттина Дамер (ГДР).

Чуэ Бонг-Сон и Ким Гуан-Хён (КНДР) на аэродроме в Вильнюсе.

Рита Шази (Венгрия).

Есть о чем поговорить советским и вьетнамским парашютистам.



РУССКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ



А. Пирц (Югославия) и Яромир Флоржан (Чехословакия) на тренировке в Ташкенте.

Стамо Янес (Болгария) и Зинаида Курицына (СССР).



В первой мировой войне 1914—1918 гг. активно использовалась авиация. В ее технический прогресс, непрерывное усиление боевой мощи, развитие летного мастерства, разработку и создание способов и форм боевого применения самолетов много нового внесено русскими летчиками, учеными, конструкторами.

К началу первой мировой войны основными задачами авиации считались воздушная разведка, фотографирование укреплений и позиций противника, бомбометание, корректировка артиллерийского огня, поддержание связи между частями и соединениями. Военные специалисты, особенно за рубежом, в то время начисто отвергли даже возможность воздушного боя и на этом основании утверждали, что установка пулемета или пушки на самолете является пустой, ненужной и неосуществимой затеей.

В противовес им многие русские летчики считали, что уничтожение вражеских самолетов в воздушных боях должно стать одним из основных видов боевой деятельности авиации. Поназательно, что еще в 1911 году в руководящих данных для участников маневров, наряду с перечисленными выше задачами, указывалось, что на летчика может быть возложено: «...уничтожение змейковых, управляемых аэростатов и самолетов противника».

Осенью 1911 года на больших маневрах, в которых участвовала авиация, произошел такой эпизод. Над войсками южной группы появился воздушный разведчик-диржибль «противника». Два летчика немедленно взлетели и «атаковали» его. Посредники отметили, что «...этот случай был первой воздушной атакой со времени существования воздухоплавания».

Мысль о завоевании господства в воздухе и, следовательно, о необходимости обладать самолетами с большей скоростью и маневренностью, чем существующие, излагается в одной из работ, изданной Офицерской воздухоплавательной школой в 1912 году. В ней, в частности, подчеркивается необходимость «иметь целый ряд аппаратов, назначенных... единственно для борьбы в воздухе».

Постоянно выдающаяся роль в развитии авиации принадлежит замечательному русскому летчику П. И. Нестерову. Им был подготовлен в 10—11 августа 1913 года осуществлен групповой перелет трех самолетов по маршруту Киев — Остер — Нежин — Киев. «Этот перелет», писал П. И. Нестеров, «имел целью дать каждому летчику тренировку: ориентироваться по карте и пути на дальнее расстояние, выбирать место для спуска на незнакомой местности, держать аппарат в руках [равенство в зависимости от другого] и не терять связи...» Всеобщее внимание привлекали перелеты Нестерова: беспосадочный по маршруту Киев — Гадяч и дальние для того времени — из Киева

в Гатчину и из Москвы в Петербург.

Нестеров разработал основы маневра самолета в горизонтальной и вертикальной плоскостях. Блестящим итогом его работ в этом направлении была выполненная им 27 августа 1913 года «мертвая петля», впоследствии получившая название «петли Нестерова». Выполняя петлю, Нестеров доказал, что самолетом можно управлять в любом положении. А это открывало широчайшие возможности для ведения воздушного боя.

Начало славной истории нашей отечественной истребительной авиации положил доблестный подполковник П. И. Нестеров. 26 августа [3 сентября] 1914 года он осуществил первый в истории воздушный бой и тараном уничтожил двухместный австрийский «Альбатрос». С честью выполнив свой воинский долг, Нестеров погиб смертью героя.

В акте расследования его гибели указывается, что Нестеров уже давно высказывал мнение о возможности сбить вражеский самолет ударом сверху колесами собственной машины, и что он сознательно, презрев личную опасность, преднамеренно поднялся, настиг врага в воздухе и осуществил свой замысел.

Нестеров, как и многие другие передовые русские летчики, отчетливо сознавал, что воздушный бой неизбежно должен стать одной из основных форм боевой деятельности авиации и настоятельно доказывал необходимость вооружить самолеты пулеметами. Но routine — чиновники царского военного ведомства, основываясь на том, что «по штатам пулеметы на самолетах не положены», категорически отвергали эти предложения.

Тогда Нестеров стал разрабатывать новые способы и приемы, которые могли бы принести победу в воздушном бою.

Таран Нестерова надорвал запоминания вражеским летчикам. Уже в мае 1917 года произошел такой случай. Один из летчиков 7-го истребительного отряда, атаковав самолет противника, так близко подошел к нему, что немец-летчик перетрусил и, очевидно, опасаясь тарана, поднял руки вверх.

Передовые русские авиаторы, воодушевленные подвигом Нестерова, настойчиво требовали вооружить самолеты пулеметами. Попытки обстреливать вражеские самолеты из пистолетов и автоматических ружей ощутимых результатов не приносили. Самолеты стали грозным оружием воздушного боя только после того, как на них, в конце 1914 года, стали устанавливать пулеметы.

Русским авиаторам приходилось вести боевые действия в чрезвычайно тяжелых условиях. Расчеты царского правительства на получение авиационной техники из-за границы от союзников провалились: в декабре 1914 года правительство Франции заявило, что оно резко уменьшает количество самолетов и моторов, отпускаемых России. Из заказанных во Франции 586 самолетов и 1730 двигателей до 1 января 1916 года

было доставлено в Россию всего 250 машин и 268 двигателей.

В справке «О состоянии моторов и аэропланов, получаемых из-за границы», отмечалось, что «официальные акты, свидетельствующие о состоянии моторов и аэропланов, прибывающих из-за границы, показывают, что в значительном числе случаев эти предметы приходят в неисправном виде... Заграничные заводы высылают в Россию уже бывшие в употреблении аппараты и двигатели». Особенно плохо обстоит дело с поставкой двигателей. Доходило до того, что в некоторых авиационных отрядах на 5—6 самолетов имелось всего 2 года, в эксплуатации мотора, которые приходилось перед боевыми вылетами снимать с одних самолетов и переставлять на другие.

Царская военная администрация в одном из документов, датированном 22 июня 1916 года, вынуждена была признать, что недостаток моторов губительно отразился на производительности аэроплановых заводов. Т. е. расчет строителя аэропланов был основан на своевременном снабжении русских авиационных заводов заграничными моторами.

Однако и в этих чрезвычайных тяжелых условиях русские летчики вписали в историю воздушного флота в годы первой мировой войны немало ярких страниц, убедительно свидетельствующих об их доблести, отваге и высоком летном мастерстве, разработали ряд основных принципов тактики воздушного боя, строительства и боевого применения авиации.

Первые авиационные отряды, назначением которых являлась противовоздушная оборона, были созданы в первой половине 1915 года: один — для отражения воздушных налетов на Варшаву, а другой — для охраны ставки. Весной и летом 1916 года в русской армии создаются 12 истребительных отрядов. Борьбу с авиацией противника активно вели и летчики армейских и корпусных отрядов на тех самолетах, которые были вооружены пулеметами. По штату в истребительном авиационном отряде должно было быть 6 самолетов, вооруженных пулеметами. На двухместных истребителях устанавливались 2 пулемета: из одного (стреляющего через винт) вел огонь пилот, а из второго, смонтированного на подкабинной установке, — летчик-наблюдатель.

В конце лета 1916 года формируются фронтовые истребительные авиационные группы, состоящие из нескольких отрядов. Организация таких групп давала возможность сосредоточивать силы истребителей на решающих участках фронта и тем обеспечивать господство в воздухе.

Боевая работа наших летчиков всегда отличалась высокой активностью. В напряженных, упорных боях с превосходящими количественно силами вражеской авиации складывалась русская школа воздушного боя с ее отличительными чертами — наступательностью действий, стремлением во что бы то ни стало уничтожить врага, высоким мастерством пилотирования и меткостью огня.

Русские летчики-истребители все увеличивали количество сбитых вражеских самолетов. Заслуженной боевой славой пользовалась истребительная авиационная группа Юго-Западного фронта, заставившая вражескую авиацию прекратить полеты в районе Луцка. В воздуш-

ных боях наших летчиков отличали отвага, высокое боевое мастерство, решительность и наступательность действий. Русские летчики искали противника и, отыскав его, навязывали ему бой. Эти замечательные воинские качества авиаторов многократно отмечались в приказах и донесениях. «Каждый раз неприятельские аппараты, атакованные нашими, — отмечалось в одном из приказов, — не выдерживали атаки и отступали». В одном из донесений штаба Юго-Западного фронта указывается: «Как правило, германские летчики в бой вступают только в случае количественного перевеса, а в одиночку же они уклоняются от боя».

Но даже количественный перевес в силах далеко не всегда приносил успех вражеским авиаторам. Так, 14 декабря 1916 года после длительного боя прапорщик И. И. Петражицкий на «Вуазоне» с двумя вражескими летчиками на аппаратах типа «Бранденбург» один из вражеских самолетов был сбит, а другой оставил поле боя, т. е. попросту говоря пустился наутек.

Однажды русский истребитель вступил в бой с тремя самолетами типа «Альбатрос». Воздушный бой продолжался всего десять минут — один самолет противника был сбит и упал в лес, где горел, другой опустился западнее деревни Невочин, третий поспешил оставить поле боя.

Круг боевых задач, выполняемых истребителями, все расширялся. В донесениях о боевой деятельности 4-й авиационной группы отмечается, что наши летчики успешно вели охрану самолетов, корректировали огонь артиллерии, проводили воздушные бои и преследование вражеских самолетов, совершали патрульные полеты. В результате «немецкие аппараты не рисковали... выходить за свои позиции и ограничивались тем, что, выжидая время, когда патруль пройдет, на момент выскочили в наше расположение, где сейчас же встречались вылетающими им навстречу нашими истребителями».

В 1915 году в боевой строй русской авиации встал самолет С-16, предназначенный для сопровождения знаменитых воздушных кораблей «Илья Муромец». Это был двухместный истребитель отечественной конструкции, обладающий лучшими летно-техническими данными, чем многие из зарубежных машин. Но чиновники военного ведомства царской России, ориентированные на закупку самолетов за рубежом, отнеслись к выпуску и созданию отечественных истребителей более чем равнодушно. Русско-Балтийский завод, где был сконструирован и построен С-16, вынужден был ограничиться выпуском всего 25 машин только для эскадры «Илья Муромец». Выпущенный в 1916 году этим же заводом новый истребитель С-20, весьма перспективный самолет, отвечающий всем требованиям передовой авиационной техники того времени, в серию не пошел.

Русские летчики дали решительный отпор немецкой авиации, пытаясь развернуть активные действия осенью 1916 года в районе Луцка. В сентябре навстречу шести вражеским аппаратам, появившимся над расположением наших войск, вылетели восемь самолетов. На высоте 3 тысяч метров они вступили в бой, в результате которого один вра-

жеский самолет был поврежден, а остальных заставили повернуть обратно.

В «Материалах по тактике воздушного боя», составленных на основе боевого опыта русской авиации, указывалось, что летчик должен навыгоднейшим образом использовать в воздушном бою маневр, вооружение самолета, свое летное мастерство, меткость стрельбы и обстановку. «Истребляй воздушного противника везде, где его можно найти!» — таков был боевой девиз выдающегося мастера воздушного боя, главного русского летчика Е. Н. Крутеня. Только над территорией, занятой русскими войсками, Крутень за короткий срок сбил шесть вражеских самолетов.

Вот как проходил один из воздушных боев Крутеня. Со своего аэродрома он увидел, что артиллерия ведет огонь по появившемуся над расположением русских войск немецкому самолету. Крутень сейчас же поднялся, настиг противника, стал атаковать его со сверху, то спереди, заставляя сжиматься. Подбитый вражеский самолет опустился у местечка Несвиж. Экипаж пытался поджечь машину, но это ему не удалось: летчик и пилот были взяты в плен.

Продолжал дело Нестеров, Крутень внес весомый вклад в создание основ тактики истребительной авиации, в развитие искусства воздушного боя: в частности, он обобщил и разработал идею парного построения боевого порядка истребителей. Огромной популярностью в авиационных кругах того времени пользовались работы Крутеня: «Тип аппарата-истребителя», в которой впервые была указана классическая формула воздушного боя: высота — скорость — маневр — огонь, «Воздушный бой», «Кричащие нужды русской авиации» и другие. В них он выдвигал новые проблемы развития истребительной авиации, писал о разработанных им и другими передовыми летчиками приемах воздушного боя.

В спавном ряду имен летчиков-новаторов тех лет, смело завоевывавших новые высоты летного мастерства, обогащавших его новыми открытиями, стоит имя К. К. Арцеулова. «Вич авиации» — так называли газеты того времени «шторор». Если самолет сваливался в штопор, то летчик был обречен на гибель. Мысль победить штопор, превратить его в обычную фигуру высшего пилотажа зародилась у Арцеулова еще на фронте. Когда его откомандировали в Качинскую школу летчиков инструктором, Арцеулов решил осуществить свой замысел.

В один из сентябрьских дней 1916 года отважный авиатор на глазах многочисленных зрителей взлетел над Качинским аэродромом и на высоте 1500 м выключил мотор. Самолет потерял скорость и свалился в штопор. Когда машина сделала несколько витков, летчик перевел ее в пикирование и плавно вывел в горизонтальное положение. Шторор был победен.

...

Так в тяжелых условиях отсталости царской России, острого недостатка самолетов и моторов, преодолевая косность и бюрократизм царских чиновников, передовые русские летчики обеспечивали развитие отечественной авиации.

Б. СИМАКОВ



И-270 («Ж»)

Летом 1946 года коллектив конструкторского бюро, возглавляемый А. И. Микояном и М. И. Гуревичем, разработал высотный истребитель-перехватчик со стреловидным крылом. При его проектировании был учтен и использован опыт, полученный в процессе создания и испытаний реактивных машин И-250 («И» МиГ-13) и И-300 («Ф» МиГ-9). Из-за того, что к этому времени в стране еще не было достаточно отработанного серийного турбореактивного двигателя, необходимого для обеспечения заданной скорости в потолке, конструкторы использовали на новом самолете в качестве силовой установки индийского ракетный двигатель (ИРД), работающий на смеси азотной кислоты с керосином и 80-процентной перекиси водорода. Общий запас компонентов топлива 2120 кг. Все насосы, подающие топливо в двигатель, работали от бортовой электросистемы, в которую входили: электрогенератор, связанный с турбокомпрессором агрегатом ИРД, в генератор меньшей мощности, работающий от «застряка» — небольшого двухлопастного пропеллера, установленного в носовой части фюзеляжа. Он раскручивался в полете набегавшим потоком воздуха. Двигатель РД-2М-3В конструкции Л. С. Душкина имел две камеры сгорания, установленные бокфлютом (одна над другой), которые создавали суммарную тягу 1450 кг (на стендовых испытаниях его максимальная тяга достигала 2000 кг).

Хвостовое оперение нового истребителя было сконструировано по Т-образной схеме. Угол стреловидности стабилизатора достигал 20°. Вани с топливом и окислителем конструкторы разместили в фюзеляже у центра тяжести самолета. Вырез внизу центральной части фюзеляжа служил для установки и крепления среднерасположенного крыла площадью

12 м² с тонким ламинарным профилем и углом стреловидности 20° по линии фокусов. В этот же вырез, но уже под крылом, убирались основные ноги шасси. Под гермокабиной летчика вентиляционного типа, рассчитанной на высоту полета до 18 000 м, находилась ниша носовой опоры шасси.

От огня противника с передней полусферы летчик был защищен 8-мм бронеплитой, входящей в силовую схему гермокабины в качестве передней ее стенки, а также бронестеклом в изысканном фонаре. Вооружение истребителя, получившего обозначение И-270 (Ж), состояло из пушек калибра 23 мм.

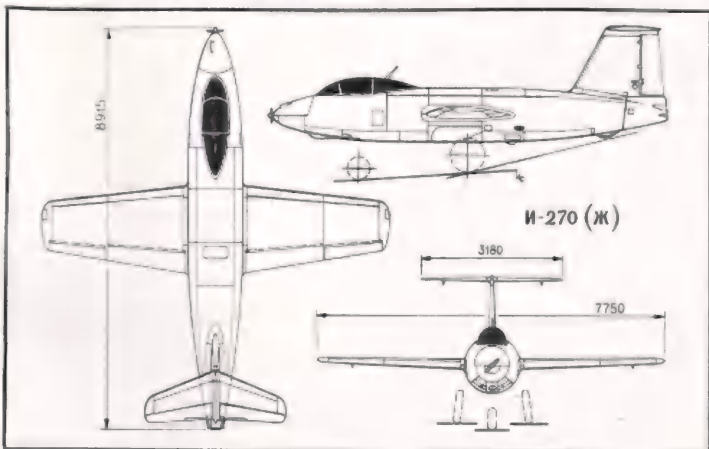
Так как изучение стреловидного крыла (с углом более 20°) еще только велось и в ЦАГИ и в самом ОКБ, то два первых опытных самолета были построены с прямыми крыльями той же площади (12,0 м²). Горизонтальное же оперение на них было выполнено стреловидным, как предусмотрено проектом.

Планер первого истребителя со стреловидным крылом вначале всесторонне проверили в безмоторных полетах на бункере у бомбардировщика Ту-2. Затем на вторую опытную машину установили отлаженный к тому времени двигатель РД-2М-3В. Первый полет с работающим ИРД летом в 1947 г. выполнил летчик В. Юганов.

В ходе испытаний И-270 показал максимальную скорость до 1000 км/ч. Высоту 10 000 м он набирал за 2,37 минуты, а 15 000 м — за 3,03 минуты. Продолжительность полета при максимальной тяге превышала 4 мин, а при тяге лишь малой камеры ИРД на высоте 5000 м, почти 8,5 минуты. Посадочная скорость — 168 км/ч. Взлетный вес перехватчика 4120 кг, вес пустого — 1893 кг.

Текст и схемы инженера И. СУЛТАНОВА.

Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. И. ПОНОМАРЕВ.



АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ

МАЙ

1 мая 1918 г. В. И. Ленин присутствовал на военном параде на Ходынском поле (ныне территория Московского аэровокзала).

30 (18) мая — 115 лет назад (в 1868 г.) поручик А. М. Кованко осуществил первое в России аэрофотографирование с воздушного шара с высот 800, 1200 и 1350 метров аэрофотоаппаратом, сконструированным профессором В. И. Срезневским.

18 мая 1908 г. Родился Пилотин Николай Алексеевич — выдающийся ученый и конструктор в области ракетно-космической техники, академик, дважды Герой Социалистического Труда, основоположник создания систем управления советских ракет-носителей космических кораблей и межпланетных автоматических станций.

13 мая (30 апреля) 1913 г. Начались летные испытания первого в мире тяжелого многомоторного самолета «Русский Витязь». Спустя 6 дней на нем был установлен мировой рекорд продолжительности полета: 30 минут, с 15-ю пассажирами на борту. Самолет весил без нагрузки 3 500 кг, полезная нагрузка — 1 440 кг. На нем были установлены 4 двигателя по 100 л. Построенный на Русско-Балтийском авиационном заводе в Петербурге, самолет «Русский Витязь» стал родоначальником тяжелых бомбардировщиков.

5 мая 1923 г. Начались испытания самолетной радиостанции АК-23 конструкции А. И. Коваленкова. Вскоре ее стали устанавливать на самолетах Военно-Воздушного Флота.

6 мая 1933 г. Регулярно начала работу созданная в марте агитэскадрилья имени Максима Горького. В течение 4-х лет ею совершено 266 рейсов по разным пунктам страны, произведено 30 248 посадок, пройдено общее расстояние 3 112 000 километров, поднято в воздух 53 000 человек, сброшено и роздано 4 870 000 листовок и книг. В пунктах посещения агитаторы эскадрильи провели 7 165 собраний и докладов, на которых присутствовало в общей сложности 5 530 500 человек.

31 мая 1933 г. В Москве открыта Высшая парашютная школа Осоавиахимы СССР.

Вниманию читателей. В редакции имеется полная таблица мировых авиационных рекордов на 1 января 1983 года. Желающие ее приобрести должны сообщить об этом письмом. В конверт необходимо вложить марок на 70 копеек и сообщить свой адрес. Рассылается только подписчикам журнала.

Редакция

СТАВКА НА ГОЛОВУ РОЗОВ

Сейчас уже не секрет — в Пентагоне открыто делают ставку на подготовку головорезов по образцу так называемых «браунингских подразделений» фашистского вермахта и ирландских «Командос». С октября 1982 г. в США официально началось функционирование нового командования, которое объединяло все части специального назначения и разведывательно-диверсионные подразделения различных родов войск. Возглавляет его выходец из 82-й воздушно-десантной дивизии ВВС британский генерал Дж. Лутц.

Согласно пятилетнему плану реорганизации шпיוнажских служб особый упор, как подчеркивает американская газета «Уолл-Стрит джорнал», сделан на резкое увеличение числа агентов, набравших кельтского или ирландского происхождения. Администрация Рейгана в военном бюджете на 1983 финансовый год предусматривала значительные ассигнования на содержание, обучение и техническое оснащение разведывательно-диверсионных подразделений. И хотя общая сумма средств держится в секрете, Рейган по случаю подписания этого законопроекта заявил, что они «позволят улучшить возможность американской разведки и подготовку войск специального назначения».

В качестве ударного отряда специальных военных операций будут использованы пресловутые «зеленые береты», специальные части ВВС и отряды диверсантов-«кавалитов» или, как их называют, «алые каски» из состава американских ВМС. В настоящее время в распоряжении генерала Лутца находится 5000 зеленоберетчиков. Их средний возраст не превышает 35 лет. Это профессиональные убийцы, завербованные в диверсионные войска на долгосрочных контрактах.

«Зеленые береты» — черная гвардия Пентагона, они снискали себе позорную известность кровавыми преступлениями в годы гражданской войны во Вьетнаме. Кроме «зеленых беретов» в армии США имеются и другие диверсионные подразделения, состоящие из так называемых «рейнджеров». На языке войск НАТО слово «рейнджер» — «боец диверсионной группы». «Рейнджеры», — подчеркивает американская газета «Арки таймс» — это армия без лица, войска без имени. Фотографируют их строго запрещается, они относятся к числу наиболее привилегированных частей армии США.

«Рейнджеры» имеют специальную форму: зеленые береты в металлической кондрой и со стилизованным изображением троянского коня — символ удара по противнику в тылу. Предшественниками нынешних «рейнджеров» были «бронированные» подразделения фашистского вермахта. Носили они гражданскую одежду и мундиры других армий, в том числе и советской. Эти головорезы забрасывались в тыл и перед непосредственным вводом в бой фашистских дивизий взрывали мосты, нарушали связь, дезориентировали местное население, старались создать панику. К этому же готовились и «рейнджеры» за океаном.

Есть в США также американские ВВС Форт-Брайт (штат Северная Каролина). Расположена она вдали от больших городов. Кругом раскинулись леса, холмы, овраги, равнины. «Специальный центр армии США по ведению войны» — гласит указатель на подступах к Форт-Брайт. Здесь нередко воздух прорезают вертолеты, самолеты, пулеметный огонь. Даже глубокой ночью на авиабазе не бывает тишины и спокойствия. Полным ходом идет подготовка наемников, способных по приказу командования расстреливать мирных жителей, пытать и сжигать. В период тренировок они терпят человеческий облик. Воспитание бандитов составляет основу программы их подготовки.

Если верить газете «Нью-Йорк миррор», «рейнджеры» обучены 124 различным приемам убийства из-за угла и знают 32 различных способа, как убивать людей голыми руками. «Наших ребят», — вторила ей другая газета («Дейли Ньюс»), — учат, как тихо переправить горло часовому, как устранить засаду и как совершить налет на деревню».

А о том, как идет подготовка «зеленых беретов» для войск специального назначения, расположенных в западногерманском местечке Вад-Тейн, поведала американская газета «Ньюс». Она писала: «В этом небольшом местечке, где когда-то происходила подготовка авиасовесников, молочников, с раннего утра до поздней ночи обучаются искусству убивать, диверсионно-подпольному делу, дивизионно «выживанию» на подпольном коридоре в глубоком тылу европейских стран. При этом главный упор делается на рейды или специальные операции против объектов на территории противника, например, складов ядерных боеприпасов, стартовых площадок для ракет, аэродромов, а также уничтожения подразделений специального назначения армии США на различных родах тренировок и учениях».

В арсенале разведывательно-диверсионных формирований — новейшие средства борьбы: разнообразное оружие, бесшумные пистолеты и малогабаритные ядерные устройства, самосты-равнедичия, штурмовики и транспортные вертолеты, автомобили на воздушной подушке, катера на подводных крыльях, индивидуальные ракетные устройства для преодоления наземных и водных преград, портативные приборы для ведения разведки, наблюдения, подслушивания, заражения местности и волово-слушания армий Варшавского Договора.

Итак, тактика диверсионно-разведывательных групп, американский журнал «Арки» писал, что в случае войны в Европе такие группы, находясь в распоряжении верховного главнокомандующего объединенными вооруженными силами НАТО в Европе, и по его приказу будут проводить особые операции на театре военных действий. Их девиз: «Любая операция, в любое время, в любом месте, любыми средствами».

Западногерманский журнал «Штерн» недавно раскрыл секретные планы заброски диверсантов на территорию СССР и других стран Варшавского Договора в момент, как любят подчеркивать стратеги Пентагона и генералы НАТО, возникновения «кризисной ситуации» или начала военных действий в Европе. В этих планах значится 101 оперативный район действий американских «зеленых беретов» в 23 европейских государствах. «В Пентагоне и штаб-квартире американских войск в Европе», — отмечал журнал, — не отрицают подлинности опубликованного нами документа».

Законные зеленоберетчики часто появляются в окрестностях Осло и других районах Норвегии. Соответствующую «каннибализацию» они проводят и в других странах НАТО. Часто появляются на улицах Западного Берлина, совершают различного рода экскурсии в районы непосредственной близости от границ Чехословакии, Германской Демократической Республики и других социалистических стран. Основное острое действие этих бывших формирований замыслили направить, прежде всего, против СССР и его союзников.

«Войска специального назначения», — пишет «Сан-Франциско квантикер», — будут проводить операции в Восточной Европе, а также в Северном и Южном секторах зоны действий НАТО». В этих целях в ВВС США созданы подразделения под названием «Крыло специальных операций», в которые входят самолеты без опознавательных знаков.

По данным зарубежной печати, в частности, западногерманской газеты «Зюддойче Цайтунг», в учебных центрах армии США ежегодно готовятся свыше 300 тысяч наемников для засылки в другие страны. К их обучению привлечено около 300 старших офицеров, имеющих опыт проведения так называемых тайных операций. Наготове стоят военно-транспортные самолеты, чтобы в любое время доставить головорезов в район их действий, в первую очередь против государства Варшавского Договора, против стран, вставших на путь самостоятельного развития.

П. ИВАНОВ

«ЭТАЖЕРКИ» — ИЗ РАСКРЫТЫХ КУПОЛОВ

В США проводятся первые национальные соревнования по построению спортсменами в воздухе из раскрытых куполов парашютов фигур «этажерки». Программа состояла из трех упражнений. Первое — образование «этажерки» из восьми куполов за наименьшее время. Оно отсчитывалось от момента отделения [высота 2400 м] первого парашютиста от самолета до стыковки в «этажерку» восьмого участника. Фигура засчитывалась судьями при условии, если она выдерживалась в течение 20 секунд. Первенство оспаривали три команды. Лучший результат в сумме восьми прыжков — 9 мин. 09 с. Наименьшее время стыковки в «этажерку» — 1 мин. 01 с.

Второе упражнение — «этажерка» из четырех куполов с последующим перестроением: верхний спортсмен отцепляется и, потеряв необходимую высоту, стыкуется к «этажерке» снизу, за что команда получает очко. Затем второй парашютист, оказавшись наверху, отделяется и приставляется к фигуре снизу и т. д. Рабочее время 4 мин. Побеждает команда, которая за восемь прыжков набрала наибольшее количество очков. У победителей — 148 очков. В этом виде программы участвовало 8 человек.

Третье упражнение — построение спортсменами из раскрытых куполов различных фигур. Участвовали в этом виде прыжков четыре команды. Здесь важно было за 4 мин. построить как можно больше фигур.

«Эти первые соревнования, — как отмечает журнал «Парашиотист», — были хорошей учебкой для спортсменов и судей.

В этом году по купольной акробатике во Франции состоятся первые соревнования на кубок Мира.

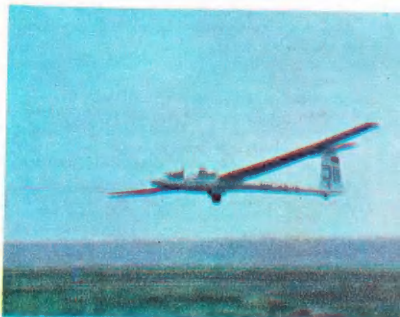
С НЕБА В... СЕДЛО

В приключенческих фильмах герои прыгают с белками или из окон дома в седло своей лошади. Двадцативосьмилетний американец Джим Темплетон решил удивить зрителей более опасным трюком. Покинув самолет, летящий на высоте 1600 метров, он под восторганные аплодисменты тысяч собравшихся на родео зрителей усадил точно в седло. Умный конь помог «воздушному коббою» тем, что медленно шел и спускался на парашюте хозяину.



Спартакиада послужит дальнейшему развитию массовости и мастерства, выявлению талантливых спортсменов, способных представлять нашу страну на мировой арене. Но она потребует также напряжения духовных и физических сил. Об этом спортсмены не забывают ни на час, отдавая любимому спорту всего себя.

Один из одержимых — Игорь Соболев (он на нашем снимке). Дельтапланерным спортом начал заниматься в 1977 г. в СКБ-1 города Куйбышева. До этого увлекался горными лыжами. Но однажды, увидев в небе парящий дельтаплан, решил: «Это мое». С тех пор прошло много лет. Любовь к небу привела его на студенческую скамью Куйбышевского авиационного института.



СКОРО ФИНАЛЬНЫЕ СТАРТЫ

В эти майские дни на спортивных аэро- и дельтадромах, в авиамодельных лабораториях и кружках — горячая пора. В небо то и дело поднимаются самолеты, вертолеты, планеры. Лучи солнца ярко расцветивают шелковые

купола парашютов. Авиационные спортсмены стараются не упустить погожее время, чтобы достойно подготовиться к финальным стартам VIII летней Спартакиады по техническим видам спорта.



Годы учебы слились с годами упорных тренировок. Ныне Игорь — неоднократный чемпион области, абсолютный чемпион РСФСР 1982 года, чемпион Советского Союза в общекомандном зачете. Ну а в личном завоевал серебряную медаль. Скромный, трудолюбивый — так о нем отзываются все те, кто его знает.

ГЛАЗАМИ ЛЕТЧИКА-РЕПОРТЕРА

Юноша, мечтающий о небе, ветеран, посвятивший ему жизнь, прочитайте записки военно-авиационного репортера А. Хоробрых «На пороге неба»¹. В кратких по объему, емких по содержанию очерках образно и лаконично рассказано о людях нашей могучей военной авиации. О людях разных поколений, ибо невозможно разграничить каким-либо «звуковым» барьером эти поколения, ведь они — и прошлое, и настоящее, и будущее. То же самое можно сказать и об авиационной технике — от первого пробега по Командантскому полю самолета А. Ф. Можайского до современных реактивных серебристых молний — все это звенья единой неразрывной цепи.

Несколько строк из биографии автора записок «На пороге неба». В авиацию А. Хоробрых пришел в первые послевоенные годы. «Из моих сверстников, — пишет он, — мало кому удалось воевать — не вышли годами. Но именно летчики-фронтовики учили нас на аэродроме, хранили следы боев, вести бой и побеждать». И он с благодарностью вспоминает своих учителей — Героев Советского Союза Николая Пивнюка, Анастасия Гатаулина, орденоносцев Алексея Гагарина, Владимира Паршина, Павла Комарова. Это они помогли молодому летчику Анатолию Хоробрых отличию овладеть реактивным бомбардировщиком Ил-28, а затем стать командиром звена.

Небу, людям, его покоряющим, посвятил себя летчик Хоробрых. Влюбился в спорт смелых — парашютизм, стал прыгать, выполнял нормативы мастера спорта, «разменял» тысячу прыжков. Став военным журналистом, он остался верен небу.

Анатолием Хоробрых написано много очерков, репортажей, корреспонденций. В сборнике — 21 репортаж. Каждый — яркое повествование о людях советской авиации, о том, как они овладевают сложной авиационной техникой.

«Час в кабине истребителя» — так называется один из репортажей. Журналист поднялся в воздух с военным летчиком 1-го класса Владимиром Нелепа, пришедшим в военную авиацию из аэроклуба ДОСААФ. Предстояло провести учебный воздушный бой с «противником» — им был тоже первоклассный летчик Борис Прошкин.

Самолеты — в зоне. Обнаружен «противник». «Мы устремились за ним, — пишет репортер, — началось что-то похожее на игру в кошки-мышки. Стоило нашему истребителю приблизиться, как «противник» энергично менял курс и атака срывалась.

Левый вираж, правый. Иногда кажется, что самолет лежит на боку, на спине. Через несколько секунд на миг по-

чувствовал невесомость. Ощущение не из приятных. Истребитель камнем летит вниз. Падает высота, растет скорость... Темп воздушного боя нарастает с каждой секундой. Косую петлю сменяют боевой разворот, пикирование, горка, переворот... От постоянно меняющихся перегрузок становится не по себе. Хочется сбросить кислородную маску, вдохнуть полной грудью чистый воздух. Но этого делать нельзя...»

Автор дает читателю воочию представить нелегкий труд воздушных часовых мирного неба Отчизны, все многообразие их тактических приемов. Еще в начале пятидесятых годов кресло летчика стало оборудоваться катапультной установкой. Парашютисты-испытатели на практике доказали, что катапультное спасение из кабины реактивного самолета вполне безопасно, и вписали в историю авиации первые мировые рекорды в этом виде прыжков. Чтобы рассказать о катапультном спасении, автор решил испытать его на себе.

Занял репортер место в задней кабине истребителя, и с первых же минут им овладело вполне обоснованное сомнение: «Перегрузка? При прыжке свой вес! Ого-го! С парашютом за две тонны перевзлетит. Может, лучше не надо!» Но полет состоялся. В заданном районе репортер катапультровался. О самом моменте катапультирования автор пишет предельно кратко: «Рывок! Выстрела я не слышал. Кто-то невидимый и сильный ударил меня в плечи, грудь и тут же выкинул в воздух...»

С интересом читаются репортажи «Человек за бортом... самолета», «Крутой разворот», «Отбывающий полет», «Небесный плацдарм» и другие.

Завершается книга серией очерков, написанных в горах Афганистана, где А. Хоробрых довелось быть свидетелем ратного труда советских воинов-интернационалистов.

Г. МИХАЙЛОВ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ — ЧИТАТЕЛЯМ

Среди изданий, готовящихся Издательством ДОСААФ к выпуску в свет, есть немало полезных и нужных для тех, кто интересуется авиацией, авиационными видами спорта, кто причастен к военно-патристическому воспитанию молодежи.

Нашим молодым читателям можно рекомендовать познакомиться с книгой Героя Советского Союза С. И. Харламова «Лично ответствен...» В ней известный советский летчик, ныне заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР, рассказывает о мужестве и героизме советских воинов, о глубоком чувстве личной ответственности за судьбу Родины. В документальной повести «Звезды зажигают на земле» журналист М. Львов пишет о воспитаннице ДОСААФ, абсолютной чемпионке мира по высшему пилотажу 1970 года, космонавте-исследователе Светлане Савицкой. Об известном советском ученом, одном из создателей ракетной техники, соратнике С. П. Королева — М. И. Тихомирове повествует книга А. Киселева «Дело огромной важности».

Издательство выпускает книги, адресованные непосредственно школьникам. Так, среди документально-художественных произведений не надо называть книги журналистов А. Подобедо «На всю жизнь» и Г. Скурлатова «Им было семнадцать». В документальных очерках первой рассказывается об участии юных патриотов в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны. «Им было семнадцать» — документальная повесть о воспитанниках Осоавиахима, юных героях Сталинграда, мужественно защищавших свой родной город от фашистов.

Сборник «Крылья Родины» включает рассказы о героической советской авиа-

ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ

2 ИЮЛЯ 1983 ГОДА В ВОРОНЕЖЕ СОСТОИТСЯ ТИРАЖ ВЫИГРЫШЕЙ ПО ПЕРВОМУ ВЫПУСКУ ЛОТЕРЕИ ДОСААФ СССР 1983 ГОДА

Обладатели счастливых билетов ждут:

640 автомобилей «Волга» ГАЗ-24, «Москвич-412» ИЖ-028, «Жигули-21013», «Запорожец-968М»;

1280 мотоциклов МТ-10-36 «Днепр», М-67-36 «Урал-3», «Иж-Юпитер-4К», «Иж-Планта-3-02»;

16320 разнообразных предметов туристического снаряжения;

8480 магнитофонов «Легенда-404»; «Электроника-302», Н-48, «Романтик-306», «Спутник-404»;

3200 электрофонов «Юность-301»;

22400 радиоприемников, фотоаппаратов, кинокамер, диапроекторов и биноклей;

3200 электросамоваров, часы, кофры, электробритвы, микронакуляторы.

Всего по первому выпуску лотереи ДОСААФ СССР 1983 года будет разыграно 7 680 000 вещей и денежных выигрышей на общую сумму свыше 20 миллионов рублей.

Доходы от проведения лотерей направляются на строительство учебных зданий и спортивных сооружений, расширение материально-технической базы оборонного Общества, дальнейшее развитие военно-патристической и оборонно-массовой работы, технических и военно-прикладных видов спорта.

Билеты лотерей ДОСААФ можно приобрести в организациях ДОСААФ.

Желаем удачи!

Управление ЦК ДОСААФ СССР
по проведению лотерей

* А. Хоробрых. На пороге неба. Из записок военного корреспондента. М. ДОСААФ. 1982. 94 стр. 30 к.

ции, о ее замечательных летчиках, военачальниках, творцах грозной авиационной техники. Интересна книга Героя Советского Союза К. Сухова «Эскадрилья ведет бой». В ней прославленный авиатор пишет о летчиках-истребителях, воспитанниках Осоавиахима, участниках сражений над Кубанью и Польшей.

Немало книг Издательства ДОСААФ рассказывают о ратных буднях воинов армии, авиации и флота наших дней. В книгу И. Скаринкина «Тугие ветры» вошли две повести. Первая — о войсках-десантниках. Главным героем ее — инструктор, мастер парашютного спорта. Вторая повесть «Смена часовых» повествует о боевых буднях солдат и офицеров ракетного дивизиона. В документальной книге «Юность командиров» (автор — В. Болотомеюк) рассказывается о жизни и учебе курсантов военных училищ, становлении офицеров Советской Армии. Эту книгу можно рекомендовать юношам, кто выбрал для себя профессию офицера или думает посвятить жизнь защите Родины.

Для авиационных спортсменов и для тех, кто занимается их подготовкой, несомненно представляют интерес такие издания, как «Средства спасения летного состава, применяемые на самолетах ДОСААФ» Н. Гладкова (учебное пособие по организации спасательной службы, устройству вертолетов), «Вертолет Ми-2» В. Данилова и В. Романчука, сборники «Методическое пособие по обеспечению безопасности полетов и прыжков с парашютом в авиации ДОСААФ», «Конструкция и эксплуатация самолета «Вильга-35А», «Руководство по парашютной подготовке авиации ДОСААФ», «Руководство по летной эксплуатации самолета Як-52».

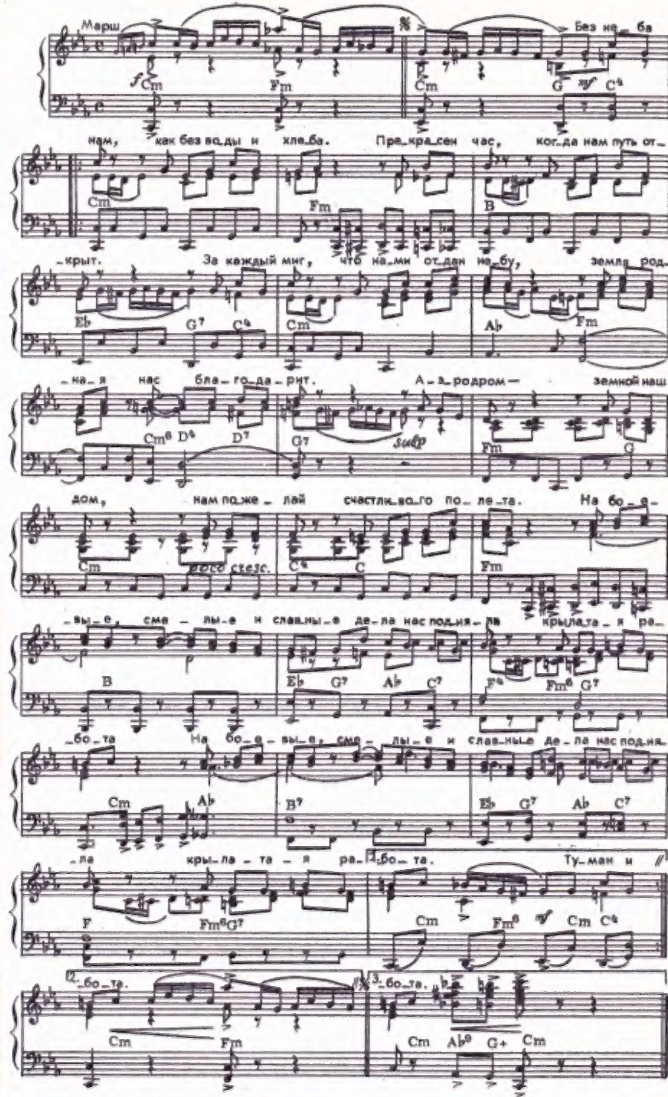
С интересом прочтут парашютисты книгу «Небо — вокруг меня», в которой известный испытатель парашютов Герой Советского Союза Е. Долгов пишет о своей профессии. Большая часть книги посвящена работе автора с космонавтами.

Спортсменам-дельтапланеристам адресована книга «Учись летать на дельтаплане». В ней излагаются основы теории полета дельтаплана, описываются элементы конструкции, даются рекомендации, связанные с обеспечением безопасности полетов, с медицинской и психологической подготовкой спортсменов. В «Справочнике инструктора-парашютиста» (автор — В. Смирнов) говорится о наиболее важных вопросах методики подготовки парашютистов.

Для авиамоделлистов выходят книги мастера спорта Б. Тарадеева «Летающие модели-копии» и К. Иржи «Двигатели для спортивного моделизма» (перевод с чешского). В ней описываются наиболее рациональные двигатели для летающих моделей, даются советы по их изготовлению и технологии монтажа.

Тем, кого волнуют проблемы воспитания подрастающего поколения, хочется посоветовать познакомиться с книгой кандидата технических наук В. Горского, директора Центральной станции юных техников, — «Техническое творчество и военно-патриотическое воспитание школьников». В ней автор обобщает опыт технического творчества детей и подростков, занимающихся моделированием и изготовлением военно-транспортной техники, в том числе из наборов, выпускаемых предприятиями ДОСААФ.

КРЫПАТАЯ РАБОТА



Стихи Михаила ВЛАДИМОВА

Музыка Леонида ПЕЧНИКОВА

Без неба нам, как без воды и хлеба.
Прекрасен час, когда нам путь открыт.
За каждый миг, что нами отдан небу,
Земля родная нас благодарит.

ПРИПЕВ:

Аэродром —
Земной наш дом,
Нам пожелай счастливого полета.
На боевые, смелые и славные дела
Нас подняла
Крыпатая работа.

Туман и ночь преградами не станут.
Высоты брать не зря нас учит жизнь.
В любую даль мы груз любой доставим, —
Страна родная, только призыв!

ПРИПЕВ.

Зовут на старт высоты голубые,
И вновь мотор заводит взлетный марш.
У нас сердца и крылья молодые,
Семья родная — летный экипаж.

ПРИПЕВ:

Аэродром —
Земной наш дом,
Нам пожелай счастливого полета.
На боевые, смелые и славные дела
Нас подняла
Крыпатая работа!



В. ДЕМЯНОВСКИЙ,
мастер спорта
(Ставропольский край)

Фото А. Рябко