КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ
N7 1958
ЗАВОД № 116
№
19 г.

Они олицетворяют преемственность боевых традиций, неувядаемую славу мужественных советских авиаторов. Один из старейших русских летчиков авиаконструктор участник гражданской и Великой Отечественной войн А. В. Шиуков, пятидесятилетие авиационной деятельности которого недавно было широко отмечено авиационной общественностью (в центре); мастер штурмовых ударов дважды Герой Советского Союза полковник В. И. Мыхлик; воспитанник Кировского аэроклуба военный летчик 2-го класса капитан В. Н. Швецов.

Фото Б. Антонова

За нашу Советскую Родину!

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 7 ★ ИЮЛЬ ★ 1958
ГОД ИЗДАНИЯ 9-й
Адрес редакции:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-69-33

НАША АВИАЦИЯ

НАША АВИАЦИЯ! — с гордостью и любовью произносят советские люди эти слова. В доблестных подвигах советских летчиков, в величайших достижениях отечественной авиационной науки и техники воплощены гений и самоотверженный труд советского народа — народа богатыря, творца и созидателя.

Не столь уж длинен век авиации, но как стремительны темпы ее развития! Среди нас есть немало тех, кто помнит полеты первых самолетов — примитивных летательных аппаратов из бамбука и полотна, скорость которых равнялась всего 80—100 километрам в час. А в наши дни в небе мчатся самолеты, подобные молнии, обладающие скоростью, намного превышающей звук, в космических пространствах стремительно проносятся искусственные спутники Земли; позади остался звуковой барьер и ученые настойчиво работают над преодолением теплового барьера, над созданием атомного авиационного двигателя, открывающим новые грандиозные перспективы развития авиации.

Какой поистине гигантский и победный путь прошла дерзновенная человеческая мысль! И радостно сознавать, что на всех этапах этого пути наша Родина, наш народ внесли крупнейшие вклады в сокровищницу авиационного прогресса.

Авиация ведет счет своих лет, начиная с гениального изобретения русским ученым и моряком А. Ф. Можайским первого в мире самолета. Основы авиационных наук заложены великими русскими учеными Д. И. Менделеевым, Н. Е. Жуковским, К. Э. Циолковским, С. А. Чаплыгиным.

Дорога к звездам! — о ней веками мечтали поколения и поколения людей. Наш соотечественник русский ученый К. Э. Циолковский еще в конце XIX века научно обосновал возможность осуществления космических полетов при помощи ракет. Проникая своим мысленным взором в будущее, гениальный основоположник теории ракетного полета смело утверждал: «Я верю, что многие из Вас будут свидетелями первого заатмосферного путешествия».

Научные труды Циолковского ныне воплощены в жизнь передовой советской наукой. Наши искусственные спутники Земли положили начало познанию свойств космического пространства. Советские люди первыми вступили на дорогу к звездам, открыв новую эру в истории мировой науки.

Создание межконтинентальной баллистической ракеты, запуск искусственных спутников Земли ярко свидетельствуют о замечательных преимуществах социалистической системы, о талантливости нашего народа, умеющего дерзновенно мечтать и вдохновенно трудиться, о торжестве ленинской политики Коммунистической партии Советского Союза — великого вдохновителя и организатора строительства коммунизма в нашей стране.

Наш народ под руководством Коммунистической партии превратил советскую страну в могущественную авиационную державу, вырастил крылатое племя отважных советских соколов, чьи подвиги служат незабываемым, величественным примером героизма, самоотверженности, беспредельной любви к социалистической Родине.

Коммунистическая партия и Советское правительство неустанно заботятся о могуществе советского Воздушного Флота.

Наши конструкторы создали новые замечательные самолеты, вертолеты и двигатели. В настоящее время советская авиация располагает первоклассными реактивными самолетами различных назначений, в которых воплощены последние достижения отечественной авиационной науки. Развитие различных приборов делает нашу авиацию способной летать в любых условиях, днем и ночью, на больших высотах.

Стремительными темпами развивается Гражданский воздушный флот. Замечательным созданием советской технической мысли являются наши пассажирские реактивные и турбовинтовые самолеты, созданные конструкторскими бюро А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, О. К. Антонова.

Наш народ по праву называют крылатым народом. Одним из замечательных проявлений любви советских людей к авиации является широко развитый в нашей стране авиационный спорт. В организациях Всесоюзного ордена Красного Знамени Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту широкие массы молодежи занимаются самолетным, вертолетным, планерным, парашютным и авиамодельным спортом.

Славны патриотические традиции добровольного Общества. Многие воспитанники его клубов показали себя доблестными героями в битвах за честь, свободу и независимость социалистического Отечества. Среди прославленных летчиков-миллионеров гражданской авиации есть немало тех, кто впервые поднялся в воздух с осоавиахимовских аэродромов. А сколько конструкторов, инженеров, высококвалифицированных работников авиационной промышленности получили первоначальную подготовку в авиамодельных кружках и лабораториях!

Достижения советских спортсменов занимают достойное место в таблице мировых авиационных рекордов. С тех пор как наша страна стала членом Международной авиационной федерации и до 1 января текущего года советские авиационные спортсмены 829 раз вносили поправки в таблицы всесоюзных и 416 раз в таблицы мировых рекордов.

Счет мировых и всесоюзных рекордов продолжает расти. В этом году спортсмены А. Авидзба, И. Гурова, Ф. Белушкин, В. Ряховский, А. Кузнецов, С. Воробьев, В. Васильченко, Ю. Коваль, В. Ефанов, А. Самосадова и другие установили новые спортивные достижения, посвятив их 40-летию Ленинского комсомола.

Новый подъем авиационного спорта вызвала Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи — это замечательное проявление боевого содружества комсомола и Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Авиационные старты спартакиады привлекают широкие массы авиамоделистов, парашютистов, планеристов и пилотов. На соревнованиях идет напряженная борьба за спортивные победы.

Ежегодно в нашей стране, как радостное всенародное торжество, проходят авиационные праздники. И в этом году в День Воздушного Флота советские авиационные спортсмены продемонстрируют свое мастерство. Программа праздника интересна и разнообразна. Зрители увидят новые, увлекательные номера, подготовленные летчиками, парашютистами, планеристами и авиамоделистами ДОСААФ.

Почетная задача организаций ВЛКСМ и ДОСААФ — на высоком спортивном уровне провести соревнования Всесоюзной спартакиады, встретить славное 40-летие Ленинского комсомола новыми спортивными победами, широким охватом молодежи авиационным спортом, решительным улучшением деятельности авиационных клубов, планерных станций и кружков, строительством парашютных вышек и других спортивных сооружений.

Вдохновленные отеческой заботой Коммунистической партии и Советского правительства воины советских Военно-Воздушных Сил, летчики Гражданского воздушного флота, работники авиационной промышленности и авиационные спортсмены своими патриотическими делами внесут новый вклад в благородное дело укрепления авиационного могущества социалистической Родины.

НА СТРАЖЕ РОДНОГО НЕБА

А. РЫТОВ,

заместитель начальника Главного Политического Управления Советской Армии и Военно-Морского Флота, генерал-лейтенант авиации

В ЭТОМ ГОДУ советский народ, его Вооруженные Силы в двадцать пятый раз отмечают традиционный праздник — День Воздушного Флота СССР. В торжественный и радостный день всенародного праздника советская Родина чествует наших славных авиаторов, неустанно совершенствующих свое летное мастерство, конструкторов, деятелей науки и техники, чьими усилиями создаются первоклассные самолеты, отважных и умелых авиационных спортсменов, настойчиво борющихся за новые рекорды.

Волнующие дни́ переживают сейчас солдаты, сержанты, офицеры и генералы наших Военно-Воздушных Сил. Воины советской авиации испытывают особое чувство патриотической гордости за свою принадлежность к славным Вооруженным Силам Советского Союза, созданным Коммунистической партией, гениальным Лениным для защиты завоеваний Великого Октября. За четыре десятилетия своего существования наши Армия, Авиация и Флот прошли героический боевой путь. В жестоких боях с многочисленными врагами они с честью отстояли первое в мире социалистическое государство, одержали всемирно-исторические победы, оправдали надежды, доверие и любовь советского народа.

Весь сорокалетний путь советских Вооруженных Сил убедительно свидетельствует о том, что главный источник их могущества — в руководстве Коммунистической партии Советского Союза. Непоколебимая вера в правильность руководства партии, в правоту и торжество ее дела вдохновляет советских воинов на беззаветное служение Родине, на героические подвиги во имя ее свободы и независимости. Личный состав наших Военно-Воздушных Сил, как и всей Советской Армии, всегда показывал и показывает свою тесную сплоченность вокруг Коммунистической партии, горячо и единодушно одобрял и одобряет ее мудрую политику.

Новым ярким выражением неустанной заботы Коммунистической партии о повышении оборонной мощи нашей страны, об усилении могущества ее Вооруженных Сил явился октябрьский Пленум Центрального Комитета КПСС. В решениях Пленума дана развернутая программа коренного улучшения партийно-политической работы, обучения и воспитания личного состава частей и кораблей. Воины-авиаторы, как и весь личный состав Советской Армии и Флота, восприняли эти решения, как свое родное, кровное дело и сейчас настойчиво трудятся над претворением их в жизнь.

Решения октябрьского Пленума ЦК КПСС вызвали улучшение руководства войсками, повышение качества обучения и воспитания наших воинов, значительное оживление партийно-политической работы в частях и подразделениях. Выполняя требования партии и правительства, командиры и политработники, политорганы, партийные и комсомольские организации добиваются того, чтобы все летчики, штурманы, техники, авиационные специалисты успешно решали задачи боевой и политической учебы, укрепляли дисциплину и порядок, образцово выполняли свой воинский долг. Все настойчивее развертывается борьба за дальнейшее повышение боевой выучки личного состава и боеготовности частей, за рост числа отличников, классных авиаторов.

Все это дает замечательные результаты. В частях выращены сотни передовиков учебы, метких бомбардиров, мастеров воздушного боя, снайперов эфира, знатоков авиационной техники и оружия. В ходе широко развернувшегося соревнования в честь Дня Воздушного Флота СССР значительно увеличилось число не только отличных экипажей, но и передовых подразделений, ведется борьба за отличные части. В текущем учебном году многие авиаторы добились новых успехов в повышении своего боевого мастерства, овладели полетами на полный радиус и в стратосфере, умело выполняют задания ночью и в сложных метеоусловиях.

С честью оправдывает высокое звание военного летчика 1-го класса майор Чекуля. Он зарекомендовал себя подлинным мастером маневра и огня, тактически грамотным, мужественным и инициативным воздушным бойцом, хорошо освоил боевое применение современного самолета на всех высотах, днем и ночью, в простых и сложных условиях погоды.

Будучи образцовым летчиком, майор Чекуля является в то же время хорошим командиром эскадрильи. Умело опираясь на партийную и комсомольскую организации, используя помощь и личный пример коммунистов, он добился того, что все авиаторы в эскадрилье примерно выполняют свой воинский долг, беззаветно служат Родине, бдительно охраняют ее воздушные просторы. Эскадрилья майора Чекули прочно занимает ведущее место в части, а ее командир за успехи в боевой подготовке и овладении новой техникой награжден орденами Ленина, Красного Знамени и Красной Звезды.

Также зорко охраняют родное небо и авиаторы части, где в свое время служил дважды Герой Советского Союза Г. Кравченко. Храня и умножая традиции своего прославленного однополчанина, воины показывают образцы умения и находчивости в учебных воздушных боях — умело отражают налеты бомбардировщиков «противника», своевременно обнаруживают и решительно «уничтожают» самолеты-«нарушители».

Высокими показателями в боевой и политической подготовке встречает День Воздушного Флота СССР личный состав авиационного подразделения, которым командует военный летчик 1-го класса Новиков. Вот уже 15 лет авиаторы этой эскадрильи летают без происшествий, образцово выполняют полетные задания в сложных метеоусловиях, метко поражают цели из-за облаков и ночью. Большинство летчиков эскадрильи имеют звание военного летчика 1-го класса или выполнили нормативы, дающие право на получение такого звания.

Говоря об успехах в выполнении учебно-боевых задач, летчики, штурманы и другие члены летных экипажей с чувством искренней теплоты и глубокой благодарности называют имена своих товарищей, готовящих самолеты к полетам. Каждый авиатор хорошо знает, что успешное выполнение задания в воздухе в значительной степени зависит от того, как будут подготовлены техника и вооружение на земле. Насыщенность современного самолета сложными приборами, радиоаппаратурой, электронными установками требует от инженеров, техников, всех специалистов высокой культуры и незаурядного мастерства. Именно такими специалистами, обладающими, по словам летчиков, светлой головой и золотыми руками, являются бывший механик экипажа легендарного Гастелло капитан технической службы Никулин, инженер-капитаны Моряхин и Галушков, майор технической службы Костин, старший техник-лейтенант Воронин, ефрейтор Лавренов и десятки и сотни других.

Достойными преемниками их являются молодые инженеры, выпускники авиационных учебных заведений офицеры Трубецкий, Бебекин, Кобельков, Кашин и другие. Все они с золотыми медалями недавно окончили Военно-Воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского и были участниками приема Центральным Комитетом КПСС и Советом Министров СССР выпускников инженерных академий Военно-Воздушных Сил Советской Армии в Большом Кремлевском дворце.

Нелегок, но почетен труд советских авиаторов. Днем и ночью в любую погоду, не щадя сил, бдительно стоят они на страже воздушных просторов советской Отчизны. Велика честь служить в наших героических, овеянных славой побед Военно-Воздушных Силах, быть крылатым защитником мирного, созидательного труда советского народа! Вот почему так сильна тяга нашей молодежи в авиацию. Тысячи юношей мечтают о небе, стремятся связать свою жизнь с авиацией, следовать примеру прославленных героев-летчиков. Вот что пишет,

например, белорусский юноша Иван Горчаков Герою Советского Союза М. П. Девятаеву: «Когда я прочитал о Вашем подвиге, то сразу решил: буду летчиком. Пожалуйста, напишите мне, с чего начать. Никакие трудности меня не испугают».

Много юношей, подобных Горчакову молодых патриотов с пламенным сердцем и комсомольским билетом, поступают ежегодно в аэроклубы ДОСААФ, вливаются в ряды Военно-Воздушных Сил. Они знают, что служба в авиации — удел отважных, умелых и сильных духом людей. И не случайно, что значительная часть советских авиаторов — это молодежь.

Наличием большого количества молодых солдат, сержантов и офицеров определяется и значение комсомольских организаций в частях и подразделениях Военно-Воздушных Сил. В минувшем и текущем учебных годах заметно усилилась их роль в мобилизации молодых авиаторов на достижение новых успехов в боевой и политической подготовке, повысилась активность членов ВЛКСМ в выращивании отличников, классных специалистов, в овладении смежными профессиями, в борьбе за экономию.

Развернувшееся по почину молодежи авиационного полка имени Комсомола соревнование за достойную встречу 40-летия ВЛКСМ уже дает замечательные плоды. Во многих соединениях комсомольцы при поддержке командиров и под руководством партийных организаций настойчиво борются за рост мастерства молодых воинов, вносят значительный вклад в повышение боеготовности своих частей.

Весь личный состав Военно-Воздушных Сил гордится тем, что менее чем за год более пятидесяти комсомольских организаций подразделений и частей, обеспечивших примерность членов ВЛКСМ в учебе и дисциплине, награждены Почетными Грамотами Центрального Комитета ВЛКСМ. Важную роль в мобилизации молодых воинов на достижение еще более высоких показателей в соревновании имеет учреждение многими обкомами комсомола, а также ЦК ЛКСМ Латвии, Украины, Белоруссии, Грузии переходящих Красных знамен для передовых комсомольских организаций. Первыми такие знамена получили комсомольцы частей, где секретарями бюро ВЛКСМ офицеры Виноградов и Литвин.

В первых рядах победителей в социалистическом соревновании идут летчики-истребители офицеры Наседкин и Мельниченко, член экипажа тяжелого бомбардировщика офицер Цветков, механик ефрейтор Дурнев, курсант Горбунов, воздушный стрелок-радист Леонов, награжденный орденами Красного Знамени и Красной Звезды. Все они были избраны делегатами XIII съезда ВЛКСМ.

Примером для молодежи в овладении авиационной техникой, грозным боевым оружием являются молодые коммунисты, комсомольские активисты, вожаки молодежи. Среди них — секретарь первичной комсомольской организации старший лейтенант Колодин. За высокие показатели в учебе он награжден орденом Красной Звезды. Молодой офицер — разносторонний спортсмен. Он занимается в секции штангистов, получил второй разряд по боксу, а недавно на спартакиаде соединения занял первое место по классической борьбе. За время службы в Военно-Воздушных Силах Колодин дважды награждался Почетными Грамотами ЦК ВЛКСМ. Но самое важное событие в жизни молодого офицера произошло недавно — партийная организация приняла его в ряды КПСС.

В одной из бомбардировочных частей образцово выполняет свой воинский долг командир огневых установок сержант Редкокаша. Он является мастером огня, метко поражает любые цели. За успехи в учебе и службе он отмечен нагрудным знаком «Отличник ВВС»; в его карточке записано 19 благодарностей. В этом году сержанту Редкокаше вручена Почетная Грамота ЦК ВЛКСМ.

Молодое поколение авиаторов является достойным продолжателем славных традиций своих отцов и старших братьев, вписавших не одну героическую страницу в летопись доблестных побед советских Военно-Воздушных Сил.

Нашим авиаторам известен подвиг лейтенанта Петра Рябинина, одним из первых применившего таран в воздушном бою 22 июня 1941 года, а позднее сбившего еще шесть самолетов противника. Сын героя-летчика Валерий учится сейчас в одном из авиационных училищ. С первых же дней учебы он отличается усердием и настойчивостью в овладении военными знаниями, в освоении сложной авиационной техники.

Большим уважением среди слушателей и преподавателей Военно-Воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского пользуется старший лейтенант Виктор Гастелло — сын Николая Гастелло, обессмертившего свое имя огненным тараном. Стремясь быть достойным славы отца, комсомолец Виктор Гастелло учится только отлично. Он — секретарь комсомольской организации курса, один из лучших физкультурников академии. За успехи в учебе и активное участие в общественной работе Виктор Гастелло награжден Почетной Грамотой ЦК ВЛКСМ.

Воспитанник Луганского аэроклуба Николай Бугаев в 1957 году закончил военное авиационное училище. Теперь молодой летчик Н-ской части лейтенант Бугаев успешно осваивает пилотирование реактивного истребителя.

Фото Ю. Скуратова

Любимое детище народа — советская авиация пользуется любовью и уважением всех граждан нашей страны. Воины-авиаторы тысячами нитей связаны с тружениками города и деревни, с коллективами предприятий и колхозов, совхозов и учебных заведений.

Особенно укрепилась эта связь после октябрьского Пленума Центрального Комитета КПСС. Сейчас уже стало традицией регулярное проведение встреч личного состава авиационных частей с передовиками производства, новаторами, знатными людьми колхозов, выступления местных партийных и комсомольских работников перед воинами-авиаторами. В большинстве соединений и учебных заведений регулярно проводятся молодежные вечера, организован обмен художественной самодеятельностью, совместно проводятся спортивные соревнования.

Отличники боевой и политической подготовки, передовые солдаты, сержанты и офицеры являются желанными гостями в рабочих и колхозных коллективах, у студентов и школьников, активно участвуют в агитационно-пропагандистской работе среди населения. Представители частей Военно-Воздушных Сил оказывают помощь организациям ДОСААФ в создании оборонных кружков, работают в качестве пионервожатых в школах, шефствуют над воспитанниками детских домов. Важным этапом в укреплении дружбы молодых защитников Родины, в том числе авиаторов, с гражданской молодежью является Всесоюзная спартакиада по военно-прикладным видам спорта, проводимая в честь 40-летия ВЛКСМ.

Нередко можно услышать от советских граждан, что они восхищены благородством наших воинов, их трудолюбием и мужеством, их постоянной готовностью прийти на помощь советским людям, оказавшимся в беде.

С чувством глубокой благодарности отзывается местное население о старшем лейтенанте Анасьеве, который спас ребенка, упавшего в бурлящую реку; о рядовом Хомякове, проявившем героизм во время пожара; о воине-комсомольце Колодинском, с риском для жизни спасшем трех человек и награжденном медалью «За спасение утопающих».

Главное для личного состава Военно-Воздушных Сил — выполнение учебно-боевых задач без летных происшествий, совершенствование воинского мастерства, бдительное и четкое несение службы. Но наряду с этим экипажи ряда авиационных частей (особенно военно-транспортной авиации) с разрешения командования привлекаются к полетам в интересах научных учреждений, экспедиций, оказывают помощь населению при стихийных бедствиях и не-

счастных случаях, выполняют другие ответственные задания.

Так, например, когда научная экспедиция на леднике Федченко (Памир) попала в трудное положение и остро нуждалась в продуктах питания и оборудовании, ей на помощь поспешил отряд тяжелых самолетов майора Балашова. Летчики в сложных метеоусловиях вышли в район ледника и с высоты 7500—8000 метров на парашютах сбросили грузы, необходимые для высокогорных исследований.

А спустя несколько месяцев после этого случая отличились экипажи бомбардировщиков, проявившие высокое мастерство, мужество и инициативу при уничтожении ледяных заторов на реках Сибири. Вместе с ними успешно выполнили задание и экипажи вертолетов, спасавшие население в некоторых пунктах, пострадавших от наводнения.

Большой подвиг, подобный подвигу саперов-героев Курска, совершили под руководством майора Забияки молодые воины одной из авиационных технических частей. С группой солдат офицер Забияка обезвредил и уничтожил более 3000 бомб и 3500 мин, оставленных немцами на одном аэродроме в период прошедшей войны. Этим отважные воины предупредили не только разрушение аэродрома, но и всех других расположенных поблизости построек, спасли от опасности сотни жителей близлежащего населенного пункта.

Несомненны успехи советских авиаторов, велик их вклад в дело укрепления могущества социалистической Родины. Однако они не намерены успокаиваться на достигнутом, предаваться благодушию и беспечности.

Личный состав Военно-Воздушных Сил знает, что реакционные круги в капиталистических странах упорно цепляются за обанкротившуюся политику «с позиции силы», всемерно отстаивают тактику «холодной войны». Империалистические заправилы, возглавляемые монополистами США, усиливают гонку вооружений, открыто готовятся к войне против СССР и других стран социалистического лагеря, угрожают применением современных средств массового поражения, посылают самолеты с грузом водородных и атомных бомб к границам Советского Союза.

Сложная международная обстановка, интересы защиты нашей Родины требуют от советских людей и прежде всего от воинов Армии, Авиации и Флота всемерно укреплять оборону социалистического государства. Командиры и политработники, коммунисты и комсомольцы, весь личный состав авиационных частей считают своей первостепенной обязанностью — совершенствовать боевую подготовку, крепить дисциплину, улучшать партийно-политическую работу, повышать боевую готовность частей и соединений Военно-Воздушных Сил.

Над решением этих задач упорно и настойчиво работает весь боевой коллектив советских авиаторов. Верные Присяге и воинскому долгу, они зорко следят за происками врагов мира, поджигателей новой войны и полны решимости образцово выполнить любое задание Родины, ратными подвигами оправдать высокое доверие советского народа и Коммунистической партии.

Крылатые люди

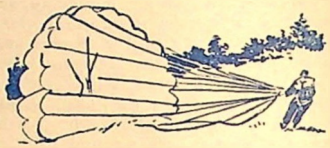
Леонид ЗАСЛАВСКИЙ

Самолет

Не беда, что все размеры
Маловаты у машины;
Что нервюры — из фанеры,
Кок — из легкой древесины;
Что из ватмана — гаргрот,
Лонжероны — из бамбука;
Даже двигатель, и тот
Уместиться может в руку.
Что ж такого? Сам строитель
Роста очень небольшого,
Вы на возраст не смотрите:
Подрастет он. Что ж такого?
Кто назвать игрушкой сможет!—
Ввысь стремительно идет
Пусть он маленький,
но все же
Настоящий самолет!

Рекорд

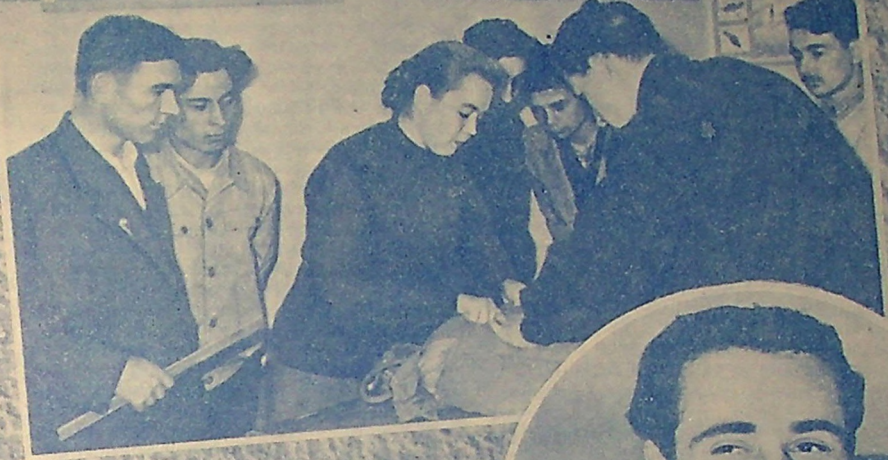
Толчок земли в подогнутые ноги,
Увядший шелк струится по траве,—
И ветерок, игравший у дороги,
Пошевелил вихор на голове.
Ты принимал смущенно
поздравленья;
Ну кто ж рекорду первому не рад?
И вдруг ты вспомнил,
вспомнил на мгновенье
Про свой прыжок всего лишь год
назад.
Как вылезал, стремясь казаться
смелым,
А воздух рвал расчалки на крыле,—
«Пошел!» —
и настороженное тело
Ты бросил вниз, в объятия земле!
И вот сейчас тебя поздравить
можно,
По праву ты успехом первым
горд...
Каким тебе покажется несложным
Лишь год спустя сегодняшний
рекорд!



Инструктор

Встретился ты с ним у самолета.
«Залезай!» — тебе он приказал
И впервые с птичьего полета,—
Сверху, — нашу землю показал.
Облака дымились, пролетая
Сквозь винта прозрачный ободок,
Высотой рожденный, в сердце таял
Гордого волненья холодок.
На земле инструктор улыбнулся
Ласковой морщинкой умных глаз
И плеча по-дружески коснулся:
«Страшновато было первый раз?»
И когда новейший истребитель
Ты в простор бросаешь голубой,
Чудится — внимательный учитель
Смотрит, как когда-то, за тобой.
И живи хоть сотню лет на свете,—
Будешь благодарен ты судьбе,
Что когда-то в жизни друга
встретил,
Крылья подарившего тебе.

Парашютисты Рустави



В Рустави нет аэроклуба. Но является ли это препятствием для того, чтобы заниматься, скажем, парашютизмом? Нет! Было бы только желание! А желания у руставской молодежи больше, чем достаточно.

Монтер-наладчик электролаборатории Закавказского металлургического завода имени И. В. Сталина Михаил Иванович Краев — спортсмен-парашютист Грузинского республиканского авиаспортклуба. Он имеет на своем счету уже 28 прыжков с парашютом и все свое свободное время отдает занятиям любимым видом спорта. Работая инструктором-общественником, он подготовил в прошлом году 110 парашютистов-перворазников. Сейчас Краев заканчивает подготовку еще трех групп: одной — в строительном училище № 16 и двух при Дворце культуры металлургов города Рустави.

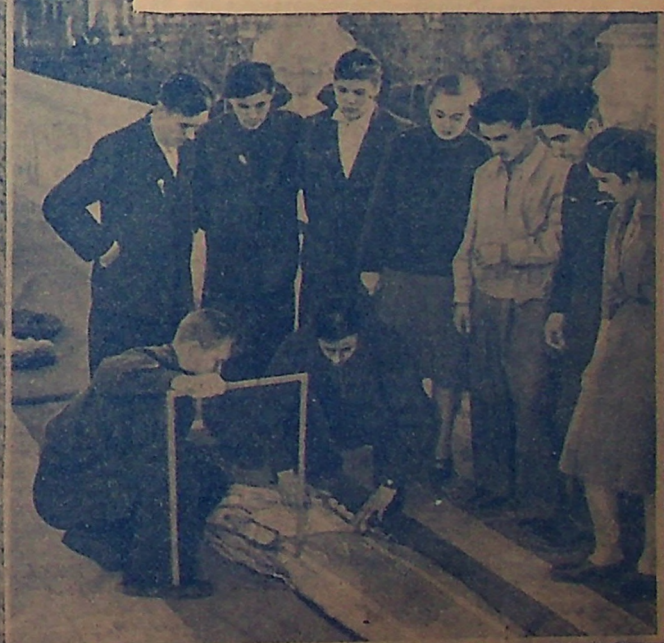
На верхнем снимке: М. И. Краев (слева) на занятии кружка парашютистов во Дворце культуры металлургов. Укладывают парашют дежурный водосмотр ТЭЦ завода Галина Якушина и слесарь коксохимического цеха Вячеслав Коломиец.

Спортсмен-парашютист Варлам Манчхашвили (в овале) работает такелажником электромоторного цеха металлургического завода. Тов. Манчхашвили — инструктор-общественник. Он ведет кружок парашютистов в ремесленном училище № 17.

В средней школе № 3 занятиями кружка парашютистов руководит инструктор-общественник комсомолка Майя Петросян (внизу слева). Она работает делопроизводителем в этой же школе и сама учится в 10-м классе школы рабочей молодежи. Сейчас мы видим ее на занятии кружка. Она наблюдает за укладкой парашюта курсантом Виктором Терпиным.

Парашютисты занимаются не только в классах, но и на открытом воздухе. На нижнем снимке справа — руставские парашютисты за укладкой парашюта на веранде Дворца культуры металлургов.

Фото Б. Вдовенко



По путевке комсомола

И. ЖАРКОВСКИЙ

ЧАСТО О ЛЕТЧИКАХ говорят, что еще в отрочестве или юности они, провожая взглядом пролетающие самолеты, бывая на аэродроме или вблизи от него, мечтали о полетах в поднебесье, овладении воздушной стихией. А вот Яша Форостенко не мечтал, не думал об этом, представляя себе, что летчиками становятся какие-то особые люди, обладающие редкими способностями. Его привлекала другая профессия, земная, близкая и знакомая ему с тех пор, как он только помнит себя. Он хотел водить паровозы, как и его отец.

Шли годы. Яша окончил железнодорожное училище; приобрел специальности слесаря, кочегара, потом помощника машиниста в депо станции Таганрог. Его мечта стала сбываться; вскоре он сумеет самостоятельно водить поезда. Однако в один из дней 1931 года его вызвали в комитет комсомола и предложили путевку в авиационную школу.

— А я разве сумею стать летчиком?— удивился Форостенко.

— Сумеешь, было бы желание, — ответили ему.— О призыве «Комсомолец— на самолет!» слыхал? Вот и решай.

Решение принято. Вскоре начались занятия на подготовительных курсах, а затем в Ростовской летно-технической школе Осоавиахима. Как пригодились здесь навыки, приобретенные на производстве: все делать аккуратно, задания выполнять точно и в срок.

После успешного окончания ростовской школы Форостенко, как одному из лучших курсантов, предложили поступить в Центральную летно-техническую школу Осоавиахима. Понятно, что он не отказался от возможности повысить свои знания, стать не просто летчиком, но и учить других, воспитывать авиационные кадры.

...Прошло четверть века. Многое достигнуто: сотни учеников Якова Даниловича Форостенко получили из его рук путевку в авиацию, стали видными спортсменами, военными летчиками, водят воздушные корабли по необъятным просторам Советской страны. В их делах он видит частицу своего труда.

И те, кто сегодня бороздит воздушный океан, кто заслуженно носит Золотую Звезду Героя, — никогда не забывают своего первого учителя, его требовательность и строгость, внимательность и подчас хорошую суровость. Всегда выдержанный и тактичный, он умело и вовремя поправляет курсанта, спортсмена. Тот начинает ясно понимать в чем его ошибка и больше ее не повторяет. В то же время у молодого летчика крепнет уверенность в своих силах; он становится более решительным, инициативным, находчивым.

В Полтавской авиационной школе Форостенко были вверены судьбы четырнадцати юношей. Инструктор твердо решил: все четырнадцать будут летать!

1930 год. Помощник машиниста депо станции Таганрог комсомолец Яков Форостенко.

— По-моему, нет и не может быть, — говорит Яков Данилович, — двух одинаковых по характеру, способностям, знаниям людей. Одному все дается легко, другой должен каждую мысль выносить, дойти до нее собственным умом, зато уж если он что поймет, усвоит, то навсегда. У одного прекрасная зрительная память: взглянув раз на топографическую карту, он запомнит местность, будто она им давно исхожена. Другой должен все время, находясь в полете, сличать карту с местностью. Один невозмутим от природы, в другом это качество надо выработать. Шаблонный подход к людям опасен и вреден.

Молодой инструктор нашел правильный подход к курсантам, основанный на взаимном доверии: учеников к учителю и учителя к своим ученикам.

Однажды на служебном совещании возник вопрос об отчислении курсантов, «не чувствующих» воздуха. Одни инструкторы говорили, что у них таких курсантов трое-четверо, у других их оказалось чуть ли не половина. Когда очередь дошла до Форостенко, то он заявил:

— Мне отчислять некого, все будут летать.

Сдержать свое слово было нелегко. Изо дня в день приходилось заниматься с отстающими, тратя на них все свое свободное время. Друзья советовали:

— Отчисли их. Лучше выпустишь двух-трех хороших пилотов, чем десять посредственных.

— Но я не сдавался, — вспоминает Форостенко. — На первых порах, например, не все ладилось у Диденко. Систематическая тренировка, непрерывное внимание к нему и повышенная требовательность сделали свое. Диденко кончил школу отлично, став впоследствии летчиком-испытателем. Он испытывал первый самолет Ан-2 конструктора Антонова.

Никто не был отчислен, все курсанты группы получили удостоверения пилотов. Когда у Форостенко стали спрашивать, как он этого добился, то в ответ услышали:

— Держу себя в руках и терпеливо учу. Стараюсь не дергать курсантов.

Работая в авиационных школах, аэроклубах, Яков Данилович постоянно заботился о том, чтобы между ним и его учениками не было никакой преграды, чтобы они всегда были откровенны с ним. В этом он видит одно из важнейших условий успеха будущих пилотов.

Со всеми вопросами, которые курсант не может решить сам, он обязан обращаться к инструктору и его указания выполнять тщательно и вдумчиво.

— Отдельные курсанты, — замечает Яков Форостенко, — часто стесняются спросить инструктора, боясь уронить себя в его глазах. К таким курсантам надо быть особенно внимательным, чаще с ними беседовать, приучать продумывать свои полеты, анализировать ошибки как свои, так и своих товарищей и постепенно устранять их.

Важное значение имеет душевность инструктора, его умение проникнуть во внутренний мир своего ученика, найти путь к его сердцу.

Один из курсантов, Алексей Чамара, учившийся в Полтавском аэроклубе, летал уже неплохо, его никак нельзя было отнести к отстающим. В то же время он выглядел мрачным, недовольным, выруливал на старт, словно по принуждению.

Как всегда, откровенный, ничего не таящий, Форостенко, бывший тогда начальником летной части, прямо сказал курсанту, что в таком состоянии он не имеет права выпускать его в воздух. Не сразу, конечно, а постепенно курсант разговорился. Он признался, что препятствием служит мать, не желающая, чтобы он стал летчиком.

— Денно и нощно изводит она меня, — рассказывал Алеша Чамара, — причитает, как над покойником. Никакие увещевания не помогают.

— Может быть, мне удастся уломать ее?

— Вряд ли, — безнадежно махнул он рукой.

Форостенко направился к секретарю партийной организации депо, откуда были многие курсанты. После долгих размышлений приняли решение — устроить на аэродроме встречу родителей с курсантами, попытаться там преодолеть материнские страхи.

В ближайшее воскресенье в аэроклуб пришли железнодорожники с семьями, в том числе и родители Алеши. Сначала фигуры высшего пилотажа продемонстрировали инструкторы, затем вылетели курсанты, в их числе был и Алеша. Простейшие фигуры, которые ему разрешили выполнять, он делал аккуратно, чисто. Его мать, наблюдая за самолетом, одобрительно отозвалась об умении летчика. Как же она удивилась, когда узнала, что самолет пилотировал ее сын. И мать снова заволновалась, «как бы чего не вышло», а вдруг самолет упадет.

После того как курсанты приземлились, начальник аэроклуба предложил гостям подняться в воздух. Форостенко поручили покатать родителей Алеши. Отец, машинист, недолго раздумывая, забрался в кабину, мать пришлось долго уговаривать, пока она согласилась. Это был первый ее полет. В воздухе ей очень понравилось. А на другой день Алеша, веселый и сияющий, долго жал руку Форостенко.

— Окрестили вы маму в нашу летную веру. Спасибо вам, товарищ начальник летной части.

Уже после войны Форостенко встретился со своим бывшим воспитанником, ставшим командиром авиационной части. Он его спросил:

— Ну, как мать, какой веры придерживается?

— Летной, — услышал он в ответ. — Ни разу ко мне поездом не приезжала. Все норовит на самолете, в воздухе, говорит, спокойнее.

Сколько таких и много других случаев бывает в практике работы, их не перечислить. Все они требуют от инструктора сил, внимания, заботы. Зато достигается цель — еще один юноша становится авиатором.

Благородный труд по подготовке летных кадров Я. Форостенко продолжал и во время войны. Правда, он, как и многие другие, просился в Действующую армию, неоднократно подавал об этом рапорты. Но командование сочло необходимым использовать его знания и опыт для ввода в строй молодых летчиков. В дальнейшем Яков Данилович, освоив поступавшие на вооружение новые штурмовики, стал перегонять их на фронт.

Сто пятьдесят и сто пятьдесят! Это количество летчиков, подготовленных им за годы войны и число самолетов, доставленных к линии фронта.

Нелегко пришлось Форостенко, когда он только приступил к работе в авиационном морском училище. Уча других, пришлось учиться и самому: стрельбе из пулемета, правилам подвески бомб, бомбометанию. Главное было — как можно качественнее готовить новые и новые группы летчиков, которых непрерывно требовал фронт.

В училище поступали новые, все более совершенные марки самолетов. Поэтому процесс переучивания шел непрерывно.

Эскадрилья за эскадрильей улетали громить фашистские войска. В обучение летчиков этих эскадрилий Форостенко и его товарищи вкладывали все силы и способности.

Окончилась война, и мы видим Якова Даниловича в Москве, в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова. С тех пор и по настоящее время он является участником авиационных праздников в Тушине, нередко возглавляя групповой пилотаж, который неизменно пользуется огромным успехом у москвичей.

Заслуженный мастер спорта Я. Д. Форостенко дает указания перед полетами спортсменам Центрального аэроклуба им. В. П. Чкалова.

Фото Б. Антонова

...Высоко в небе появляется группа, состоящая из двадцати пяти самолетов, идущая четким строем. По знаку передовой краснокрылой машины (на ней находится Форостенко) выполняются с чудесной согласованностью фигуры высшего пилотажа. Сначала образуются три геометрически правильных круга, а вот уже снова большой круг. Затем самолеты вытянулись в линию, один за другим они делают две петли по спиральной траектории, полупетлю, переворот, общий вираж и «карусель», представляющую собой гигантскую живую спираль. Построившись в кильватерную колонну, самолеты покидают аэродром.

Кто же ведет самолеты этой группы, которую подготовил ко Дню Воздушного Флота Я. Форостенко?

Газета «Правда» писала: «И как изумились участники празднования, когда, наблюдая сложнейшие фигуры, которые самолеты проделывали в воздухе, они узнали из радиопояснений, что одну из этих машин ведет мастер цеха, другую — кладовщик овощной базы, третью — студент, только что сдавший экзамен, четвертую — заводской диспетчер и т. д. В этом сила советской авиации, кадры которой плоть от плоти, кровь от крови нашего народа».

В эти же годы Форостенко один за другим ставит несколько всесоюзных и мировых рекордов, становится рекордсменом, заслуженным мастером спорта. Это были плоды напряженной работы, постоянных исканий. Стоит вспомнить хотя бы рекордный скоростной полет по маршруту Москва — Смоленск — Орел — Москва, когда на легком спортивном самолете спортсмен достиг средней скорости полета 223,660 километра в час. Или другой рекорд, установленный в полете по треугольному маршруту Тушино — Калуга — Вязьма — Тушино. Средняя скорость составила тогда 441,176 километра в час.

Прежде чем поставить рекорд, Форостенко по нескольку раз облетал свой маршрут, внимательно изучив каждый его отрезок, возможности для экономии драгоценных секунд, увеличения скорости. Совершенно справедливо считая, что рекордный полет не подготовишь в одиночку, он привлекал к себе в помощь инженеров, техников, преподавателей теории полета, метеорологов. Стремясь уменьшить лобовое сопротивление машины, улучшить ее аэродинамические формы, Форостенко вместе со своим авиатехником тщательно грунтовал и шлифовал ее поверхность.

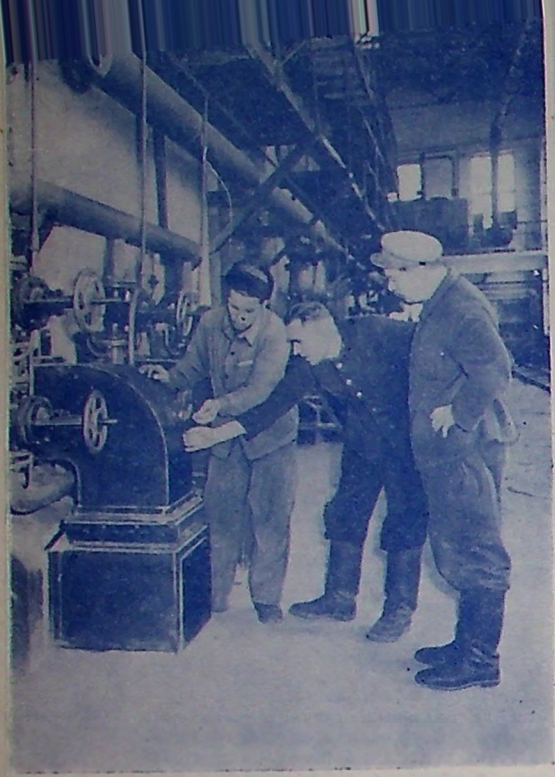
Заслуженной являлась награда — заполнение еще одной клетки в таблице мировых рекордов.

Добиваясь личных успехов, Яков Данилович искренне радуется достижениям других спортсменов даже тогда, когда они перекрывают его собственные рекорды. С каким удовольствием, например, он рассказывает о Владимире Маркове, сумевшем добиться лучших результатов, чем он сам, или о Герое Советского Союза Марине Чечневой, перекрывшей его рекорд в полете по пятисоткилометровому маршруту.

В авиационной спортивной работе, в том числе и рекордной, далеко не все возможности используются, в частности, в периферийных аэроклубах. И Форостенко выдвигает предложение об установлении городских, областных и республиканских рекордов по самолетному спорту. Ведь по другим видам спорта такие рекорды имеются. Предложение ценное, оно должно привлечь к себе внимание.

У Якова Даниловича обширная переписка. Ему пишут бывшие ученики и соратники по военной службе, но больше всего писем приходит от молодежи, школьников, мечтающих научиться управлять самолетом, стать летчиками.

Не оставляя без ответа ни одного письма, он, как старший товарищ, нисколько не скрывая трудностей, которые предстоит преодолеть будущему авиатору, дружески советует хорошо учиться, быть образованным человеком, не бояться никакого труда.



Инструктор-общественник А. Чернышов (слева) вместе с мастером Я. Скоробогатько и слесарем Г. Кравченко обсуждают план ремонта оборудования на своем участке.

Заседание заводского комитета ДОСААФ. Слева направо: члены комитета А. Чернышов, Н. Богодельник, М. Пасюк, Г. Зазеников, И. Ляховский и М. Мазовер.

ЕГО комсомольский ДОЛГ

С. ПЕРЕКАЛИН

ЭТО БЫЛО в Москве, на Киевском вокзале. Навстречу друг другу шли два воина. Оба в аккуратно заправленных шинелях, молодцеватые, подтянутые, как и положено солдатам, прошедшим хорошую армейскую школу. Вдруг они остановились, какие-то секунды внимательно смотрели друг на друга и потом одновременно воскликнули:

— Миша!

— Толя!

И, как положено в таких случаях,— крепкие, до хруста в суставах, рукопожатия, бесконечные похлопывания по плечам. Так встретились два земляка с Дарницкого вагоноремонтного завода, возвращавшиеся после демобилизации в родные места,— А. Чернышов и М. Мазовер.

Поезд тронулся и за окнами замелькали поля и перелески Подмосковья. А в вагоне друзья продолжали беседу. Было что вспомнить, что рассказать. Возникали планы новой жизни. Друзья договорились и о том, что будут работать в заводском коллективе ДОСААФ, чтобы передать молодежи накопленные в армии военные знания.

Как и водится, слово у солдат не разошлось с делом. М. Мазовер стал готовить на заводе радистов. А вот что произошло с Анатолием Чернышовым...

Вскоре после поступления на завод он зашел в комитет первичной организации добровольного Общества. На заводе быстро узнали, что демобилизованный воин Анатолий Чернышов — завзятый парашютист. На счету у него более 100 прыжков, он имеет звание инструктора парашютного спорта и по-прежнему всем сердцем любит парашютизм.

Руководитель заводского комитета ДОСААФ тов. Костенко закончил разговор с Анатолием такими словами:

— Мы приступаем к организации кружка парашютистов. Комитет первичной организации просит вас быть руководителем кружка.

Скоро парашютный кружок был создан. В него записалось 50 человек. Это была в основном рабочая молодежь.

Пошел навстречу новому начинанию и заводской Дом культуры. Он предоставил будущим парашютистам помещение для занятий. Собирались обычно раз в неделю, по воскресеньям. Последнее обстоятельство никого не смущало. Хочешь стать парашютистом — можешь поступиться и выходным днем.

Будущие спортсмены сдвигали столы, бережно раскладывали парашют и Чернышов начинал рассказывать о его материальной части, устройстве и взаимодействии частей.

Общественный инструктор серьезно готовился к каждому занятию, стремился поближе узнать своих питомцев. Он вдумчиво работал над тем, чтобы все парашютисты твердо поверили в безотказность действия парашюта.

Общественный инструктор строго индивидуально подходил к каждому слушателю кружка. Если парню или девушке при укладке парашюта не удавалось сделать что-нибудь точно, сноровисто и быстро, Чернышов много раз сам показывал, как надо поступать и в конце концов добивался своего.

Наконец программа была пройдена, сданы зачеты по теории, совершен облет. Все с нетерпением ждали первого прыжка. Пришло время практически проверить, что дала учеба в парашютном кружке. В заветный день Анатолий Чернышов волновался, пожалуй, больше своих учеников.

И вот все 33 воспитанника общественного инструктора А. Чернышова успешно совершили свой первый прыжок.

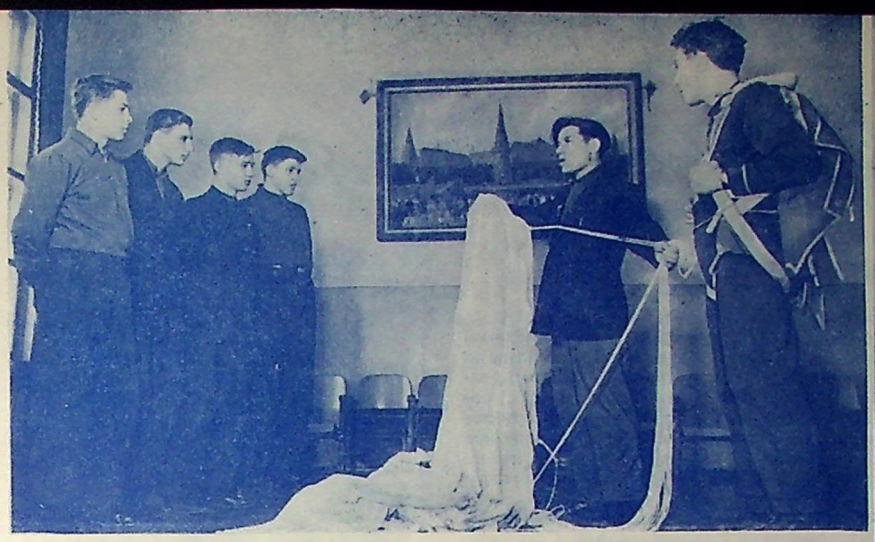
Что скрывать, у некоторых по дороге на аэродром и сердце стучало чаще, чем всегда. Впрочем, все это в порядке вещей — первый прыжок есть первый прыжок! Конечно, все переживания были быстро забыты, и молодые парашютисты радовались одному — экзамен в воздухе выдержан!

Спортсмены благодарно смотрели на своего общественного инструктора, который вместе с ними трудился на производстве и находил время руководить парашютным кружком. А сколько радости и молодого заразительного веселья было на вечере в Доме культуры, где парашютистам вручили нагрудные значки перворазников! Этот вечер надолго остался у них в памяти.

Когда начался новый набор в парашютный кружок, желающих заниматься снова оказалось много: записалось свыше 60 человек, главным образом, молодых рабочих. И опять — занятия по воскресеньям в заводском Доме культуры и поездки в Центральный аэроклуб УССР, парашютный класс которого дает молодым спортсменам столько нужного и полезного.

Конечно, порой Чернышову было трудно. Но Анатолий всегда помнил о том, что он — комсомолец, а это высокое звание обязывает ко многому.

Чернышов — умелый инструктор, требовательный к себе и слушателям. Вот Анатолий подходит к большому щиту, на котором укреплены некоторые детали парашюта. Он называет деталь, подробно объясняет ее назначение и взаимодействие частей. Затем вызывает слушателя и просит показать на щите ту или другую деталь, рассказать о ее назначении. Если парень ошибался, сосед тут же поправлял его. Занятие



На занятиях парашютного кружка. Слева направо: слесарь А. Качайло, токарь О. Раенко, слесарь В. Кирилец, кузнец В. Винярский, руководитель кружка А. Чернышов и слесарь И. Ткаченко.

Анатолий Чернышов с женой Зинаидой и сыном Сергеем в новой квартире, недавно предоставленной им заводом.

шло в виде оживленной занимательной беседы, в которой принимали участие все кружковцы.

В конце занятия выступил инструктор-парашютист Г. Мартыненко. Опытный мастер парашютного спорта дал ряд ценных советов начинающим спортсменам. Когда занятия окончились и все стали расходиться, Мартыненко сказал нам:

— Анатолий Чернышов — прекрасный общественный инструктор. У него и второй кружок завершает учебу. Значит, им будет подготовлено уже около сотни молодых парашютистов.

В начале 1957 года Анатолия избрали секретарем комсомольской организации завода. Хлопот у него стало, что называется, по горло. А тут еще учеба в техникуме. Но Чернышов не забывал парашютного спорта. Он по-прежнему вел кружок, делал многое для того, чтобы привлечь всю заводскую молодежь к оборонной работе.

Хороший общественник и производственник А. Чернышов находит время и для учебы. Он — слушатель вечернего отделения Киевского железнодорожного техникума.
Фото К. Шамшина (ТАСС)

Загляните в любой кружок оборонного Общества и вы всюду увидите молодежь, комсомольцев. Большинство комсомольцев вагоносборочного цеха состоит членами ДОСААФ. Руководители комсомольской организации этого цеха личным примером показывают, как надо работать в первичной организации.

Комсомольцы завода считают работу в оборонном Обществе своим кровным делом. Это особенно ярко сказалось сейчас, в дни подготовки к славной 40-й годовщине Ленинского комсомола. Заводская молодежь готовит свои производственные подарки к юбилею. Но, кроме того, многие молодые слесари, кузнецы, токари решили прийти к этому знаменательному событию парашютистами, планеристами, стрелками, техническими специалистами. Что может быть выше и благороднее этого патриотического порыва! Он ярко свидетельствует о том, как предан Ленинский комсомол великому делу обороны родной страны, какими неразрывными узами связаны комсомольцы и молодежь завода с первичной организацией ДОСААФ. Многое сделал для упрочения этой связи и Анатолий Чернышов.

Недавно нам снова довелось побывать на Дарницком вагоноремонтном заводе.

В судьбе общественного инструктора Анатолия Чернышова произошли некоторые перемены. Он опять работает слесарем в цехе, является активистом комсомольской организации и по-прежнему учится в техникуме. Анатолий по-прежнему увлекается парашютизмом. А некоторые из его недавних воспитанников стали уже парашютистами-разрядниками. Его питомец Славинский теперь уже сам готовит перворазников.

Но, кроме того, по поручению комитета первичной организации ДОСААФ Чернышов создает планерный кружок. Охотников заниматься планеризмом оказалось много.

Хочется сказать еще об одном деле, начатом недавно заводским комитетом ДОСААФ и активно поддержанным любителями парашютизма. Речь идет о 25-метровой парашютной вышке, которую задумали построить своими силами члены ДОСААФ вагоноремонтного завода. Сразу возник вопрос о металле, которого потребуется примерно 15 тонн. Парашютисты и здесь нашли выход. Вместе с другими активистами первичной организации они предложили начать сбор металлолома. Так будет разрешен вопрос о металле.

А тем временем будущие спортсмены подобрали площадку для вышки, рассчитали необходимые работы, которые будут произведены с помощью актива и, прежде всего, заводских парашютистов.

Все можно сделать, если первичная организация имеет таких активистов, как общественный инструктор Анатолий Чернышов!

Киев, Дарницкий вагоноремонтный завод.

НОВЫЕ СПОРТИВНЫЕ СУДЬИ

В связи с многолетней практикой судейства крупных соревнований приказом председателя Всесоюзного комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР присвоено звание судьи всесоюзной категории следующим товарищам:

По парашютному спорту

Н. И. Выдлинскому (ВВС), Г. Ф. Пожарову (г. Москва, ДОСААФ) и К. В. Лушникову (ЦК ДОСААФ СССР).

По самолетному и планерному спорту

Л. В. Петрянову (ЦК ДОСААФ СССР).

По планерному спорту

В. Н. Макарову (г. Москва, ДОСААФ).

По авиамодельному спорту

Б. Р. Краславскому (г. Тбилиси, ДОСААФ).

ИДЕТ СПАРТАКИАДА!

ВСТРЕТИТЬ юбилей Ленинского комсомола новыми спортивными успехами! Под таким лозунгом вышли на старты Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи авиамоделисты Подмосковья. Лично-командное первенство по различным классам моделей они оспаривали на сорока восьми соревнованиях, состоявшихся в городах и районах области. Кроме того, сотни юных авиаконструкторов, в том числе много девушек, приняли участие в борьбе за звание чемпионов школ по авиамоделизму. Запуски моделей явились проверкой их готовности к Всероссийским соревнованиям авиамоделистов-школьников. Как и в прошлом году, команда нашей области полна решимости одержать победу.

Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи сопровождается оживлением массовой авиамодельной работы. Например, в г. Серпухове и Серпуховском районе дружными усилиями инструктора аэроклуба Е. Дилигентова, комсомольских активистов и педагогов в большинстве школ города и района созданы авиамодельные кружки. В течение одного месяца более тридцати строителей моделей завоевали 1-й, 2-й и 3-й спортивные разряды.

Молодежь Кунцевского района получила к спартакиаде хороший подарок — авиамодельную лабораторию, размещенную в большом красивом здании. В ней имеется все необходимое для конструкторской работы. Повысили свое спортивное мастерство моделисты Егорьевска, Коломны, Клина и других городов.

С. ГОРБАТОВ,
председатель авиамодельной секции Московского областного комитета ДОСААФ,
Н. САВАРСКИЙ,
ст. инженер-инспектор Московского областного комитета ДОСААФ

ЗАПУСК ВОЗДУШНЫХ ШАРОВ

Много школьников нашего села участвовали в соревнованиях по воздушным шарам и коробчатым змеям. Отличилась команда, возглавляемая девятиклассником Г. Арабаджи: запущенный сю шар диаметром 3 метра продержался в воздухе 1 час 15 мин. 23 сек. По коробчатым змеям победила команда во главе с шестиклассником Л. Левиным.

И. ШЕВЧЕНКО,
руководитель авиамодельного кружка Дома пионеров
с. Старомлиновка,
Сталинской области.

На снимке: Многочисленные зрители наблюдают за полетом воздушного шара.

Фото И. Величко

В АВГУСТЕ—ВЕРТОЛЕТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

В августе 1958 года в Рязани проводятся первые Всесоюзные соревнования по вертолетному спорту на лично-командное первенство СССР. Их целью является: развитие и популяризация вертолетного спорта, сдача разрядных спортивных норм и розыгрыш личного и командного первенства страны.

Деятельно готовятся к соревнованиям спортсмены Центральной планерно-вертолетной школы. Как только было получено Положение о проведении соревнований, командование школы создало специальную группу из лучших спортсменов-летчиков, составило программу тренировок, и спортсмены приступили к практическому ее осуществлению. Подготовкой спортсменов руководит опытный летчик Г. Бурлаков.

Тренировочные полеты проходят успешно. Отличные результаты показывают спортсмены комсомольцы Павленко, Голубев, Никитин, Костин. Пока трудно сказать кто из них завоюет право участвовать во всесоюзных состязаниях. На этот вопрос дадут ответ внутришкольные встречи. Ясно одно: наши спортсмены имеют все условия для того, чтобы отлично подготовиться к первым Всесоюзным соревнованиям по вертолетному спорту и занять в них подобающее место.

Г. ФОМИН,
мастер спорта

г. Калуга.

У ПЛАНЕРИСТОВ ИРКУТСКА

Иркутский авиационно-спортивный клуб существует недавно, но уже проделал значительную работу.

Мы начали с подготовки общественных инструкторов по планерному спорту, которые вскоре уже руководили планерными кружками в аэропорту, на мясокомбинате, в ряде городских школ. Особенно активно работали А. Макиенко, А. Хебнев, Ю. Сидоров, Ю. Добрецов, В. Коршунов и В. Катышевцев.

Всего нами подготовлено уже более 60 инструкторов-общественников, свыше 200 планеристов первоначального обучения и 24 спортсмена 3-го разряда.

Тяга к планеризму растет с каждым днем. Открылся внештатный авиационно-спортивный клуб в Черемхове, работают планерные кружки в Ангарске, в поселке Жилкино, в авиационном техникуме, на заводах имени Сталина и имени Куйбышева. Ими руководят общественные инструкторы Г. Зайцев, М. Евтеев, В. Попов, А. Тюльков и другие товарищи. За отличную подготовку планеристов спортсмены А. Макиенко и А. Хебнев награждены знаком «За активную работу».

Иркутские планеристы с энтузиазмом включились в спартакиаду комсомольцев и молодежи, посвященную 40-летию ВЛКСМ. Мы проведем классификационные и внутриклубные соревнования планеристов, а также показательные полеты на планерах в День Воздушного Флота. Помимо этого, организуется цикл лекций по авиационному спорту, устраиваются фотовитрины. В парках и скверах будет демонстрироваться авиационная техника.

В ходе спартакиады будет заснят киноочерк «В Иркутском авиационно-спортивном клубе».

В. РЫБНИКОВ,
старший летчик-планерист авиационно-спортивного клуба

г. Иркутск.

Всесоюзной спартакиады

КОМСОМОЛЬЦЫ— В АВАНГАРДЕ

Летняя учеба курсантов нашего аэроклуба в разгаре. Молодые производственники, студенты, старшеклассники неустанно совершенствуют мастерство пилотов-спортсменов, готовятся к Всесоюзной спартакиаде. В авангарде идут комсомольцы, по инициативе которых развернулось социалистическое соревнование за отличное выполнение летной программы и высокие спортивные успехи на спартакиаде, за достойную встречу сорокалетия Ленинского комсомола.

С уважением произносят товарищи имя комсомольца В. Глазкова. На производстве и в аэроклубе он — в числе передовиков. Слесарь мясокомбината Глазков выполняет сменные задания на 150—200 процентов. Как пилот-спортсмен, он успешно овладевает полетами на спортивном самолете.

Образцово выполняют свои обязательства инструкторы-летчики секретарь комсомольского бюро клуба С. Кривчиков, комсомольцы Г. Орлов, Ю. Никифоров, Н. Тихонов.

Все больше молодежи приобщается и к занятиям парашютным спортом. Ткачиха И. Рассадкина, монтер А. Манькоа и другие молодые ивановцы получили значки парашютиста.

Мы усилили помощь первичным организациям. Многие комсомольцы руководят парашютными и авиамодельными кружками. Энергичными общественными инструкторами зарекомендовали себя Ю. Голованов и Ю. Евсиков.

А. СКРИПАЛЬ,
начальник аэроклуба
г. Иваново.

ЗА ВЫСОКИЕ СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

Все шире развертывается подготовка к спартакиаде комсомольцев и молодежи в Саратовской области. Среди населения проводятся беседы, лекции и доклады на авиационные темы, организуются экскурсии на аэродром аэроклуба, устраиваются встречи с летчиками — участниками Великой Отечественной войны, Героями Советского Союза.

Регулярно выступают перед молодежью член лекторской группы аэроклуба Герой Советского Союза С. Сафронов, офицер запаса Герой Советского Союза П. Чепинога и другие.

Большой популярностью пользуются выставки авиационного моделизма и парашютного спорта. На выставках во Дворце культуры Ленинского района и Доме офицеров побывало около полутора тысяч человек. Инструкторы аэроклуба ознакомили посетителей с устройством парашюта и конструкциями авиационных моделей.

Более частыми стали выезды работников аэроклуба, членов авиационных секций в районы области. Так, например, инструкторы-летчики А. Керхон, В. Бошкин, А. Кокорин, Ю. Егоров, инструктор-авиамоделист А. Карелин и многие другие побывали в 21 районе области. С их помощью подготовлено более 150 общественных инструкторов по авиамоделизму и парашютному спорту из числа преподавателей, пионервожатых и учащихся старших классов.

Наиболее активные общественные инструкторы В. Билько из Лысогорского района, Н. Китин из Баландинского района готовили авиамоделистов к областным соревнованиям. Хорошо также работают токарь завода тяжелого машиностроения В. Каршин и слесарь завода шарикоподшипников Ю. Мешков, которые без отрыва от производства подготовили несколько десятков парашютистов. Весной этого года в первичных организациях ДОСААФ Саратова более ста спортсменов освоили планер БРО-11.

Нельзя умолчать и о недостатках. Так, в частности, на массовости парашютного спорта сказывается отсутствие самолета Ан-2. Плохо обстоит дело с авиамодельными материалами. Их явно не хватает.

Авиационные спортсмены Саратова продолжают активно готовиться к спартакиаде. Они горят желанием ознаменовать 40-летие ВЛКСМ высокими спортивными достижениями активно содействовать укреплению могущества любимой социалистической Родины.

П. СОКОЛОВ,
заместитель начальника аэроклуба
А. ПОНУКАЛИН,
старший инспектор-летчик
областного комитета ДОСААФ
г. Саратов.

Кружковцы—участники спартакиады

Все авиамоделисты Дома пионеров являются участниками спартакиады в честь 40-летия ВЛКСМ. Их конструкторское и спортивное мастерство, как показали запуски моделей, заметно повысилось. Особенно хорошо летали модели, которые построили В. Жемчужников, В. Орленко, Ю. Переславцев.

И. ГОВОРОВ,
руководитель авиамодельного кружка
г. Бутурлиновка,
Воронежской области.

Спортивный праздник в честь Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта привлек тысячи членов ДОСААФ, собравшихся в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького. Москвичи наблюдали увлекательные соревнования радиолюбителей, мотоциклистов, авиа- и морских моделистов, гребцов на шлюпках, гонки скутеров по Москве-реке. На массовом поле состоялся парад столичных мотоспортсменов ДОСААФ, среди которых были участники мотопробега Москва—Варшава—Москва. В парке экспонировалась выставка авиационной техники. Школьники внимательно осматривают миниатюрные летательные аппараты (см. фото слева). Большой популярностью пользовался планер А-9 (в центре). А эту группу москвичей интересует устройство реактивного двигателя (справа).

Фото Б. Вдовенко

ГОД НОВОГО ПОДЪЕМА АВИАЦИОННОГО СПОРТА

Б. БИКЕЕВ,
председатель республиканского комитета ДОСААФ Татарской АССР

В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ оборонного Общества нашей республики авиационный спорт приобретает все большее значение. Молодые патриоты успешно овладевают различными авиационными специальностями. Этот пример вдохновляет многих юношей и девушек, мечтающих овладеть парашютом, научиться вождению самолета и планера. Какую работу проводят организации ДОСААФ для того, чтобы удовлетворить их благородное стремление?

Как известно, пути развития массового авиационного спорта указал VI пленум ЦК ДОСААФ. Руководствуясь его решениями, республиканский комитет добровольного Общества совместно с Казанским аэроклубом разработал план практических мероприятий применительно к условиям Татарской АССР. Мы направили свои усилия на дальнейшее улучшение пропаганды авиационных знаний, расширение подготовки кадров инструкторов-общественников.

Ряды авиационных спортсменов в республике заметно расширились. В 1957 году, по сравнению с предыдущим годом, количество парашютистов-перворазников увеличилось на 12 процентов, а вышечников — в три с половиной раза. На одну пятую возросло число авиамоделистов, в четыре раза больше стало спортсменов, выполнивших разрядные нормы. Все это сказалось на масштабах и результатах соревнований, проведенных в минувшем году. В них приняли участие свыше 300 авиационных спортсменов. Представленные на зональных соревнованиях команды Татарской АССР по парашютному и самолетному спорту заняли соответственно 1-е и 3-е места.

Сейчас авиационно-массовой работой занимается подавляющее большинство районных и городских комитетов Общества, причем более половины их в минувшем году перевыполнили установленные задания. К числу таких относится, в частности, Буинский райком ДОСААФ, возглавляемый Н. Шарафутдиновым. В районе подготовлено 25 укладчиков парашютов, в работе кружков участвует 85 авиамоделистов. Примерно такие же показатели достигнуты в Мензелинском районе и городе Бугульме. Одним из передовых в Казани является Советский район, где организацию ДОСААФ возглавляет Т. Ильиных. Здесь обучено 23 планериста, около 500 парашютистов-вышечников и укладчиков парашютов.

Положительный опыт накоплен в Юдинском районе. Райком ДОСААФ (председатель П. Иванов) в своей работе по развитию авиационного спорта опирается на актив и это дает хорошие результаты. Для пропаганды парашютизма среди сельской молодежи много полезного сделал М. Храпаль. Бывший до недавнего времени военруком школы, он обучил в поселке Васильево немало парашютистов-перворазников. Вот уже в течение двадцати лет занимается авиационным моделизмом Николай Алексеевич Зимин, ныне руководитель авиамодельного кружка Дома пионеров Юдинского района. Подлинный энтузиаст, он воспитал сотни юных конструкторов «малой авиации». Члены руководимого им кружка не раз выходили в число победителей на республиканских соревнованиях школьников.

По условиям работы оборонного Общества Юдино ничем не отличается от таких районов, как Агрызский, Камско-Устьинский, Кузнечихинский, Тюлячинский. Однако авиационных спортсменов здесь нет, их подготовкой райкомы ДОСААФ не занимаются. Дальше никак нельзя мириться с таким положением.

За последнее время республиканский комитет ДОСААФ стал уделять больше внимания авиационному спорту. Но, как видно, наше руководство еще не всегда является действенным. Мы принимаем меры к тому, чтобы лучший опыт авиационно-массовой работы становился достоянием всех организаций Общества.

Спортсменка 1-го разряда Анна Гудина. Вместе с группой парашютисток она установила в 1957 году мировой рекорд ночного прыжка с высоты 9404 метров.
Фото Б. Антонова

Президиум республиканского комитета регулярно обсуждает вопросы, связанные с развитием авиационного спорта, например, о соревнованиях авиационных спортсменов, обучении инструкторов-общественников по авиационным видам спорта, подготовке к летнему спортивному сезону и другие. О практических задачах авиационной подготовки на местах речь шла также на семинарах, совещаниях председателей районных и городских комитетов ДОСААФ.

Мы специально обсудили вопрос о работе первичной организации Общества Казанского авиационного института. Да это и понятно. Ведь именно здесь по инициативе комсомольцев организовано студенческое опытно-конструкторское бюро. Его силами спроектировано и построено несколько образцов планеров марки КАИ.

Несколько месяцев назад в авиационном институте были проведены заседания планерной и авиамодельной секций с участием представителей республиканского комитета ДОСААФ и аэроклуба. Здесь было высказано пожелание относительно дальнейшего развертывания опытно-конструкторской работы. По мнению многих активистов Общества, в Казани есть все возможности для создания центрального ОКБ, которое занималось бы проектированием учебных, тренировочных и спортивных планеров, крайне необходимых организациям ДОСААФ.

Для развития массового авиационного спорта многое сделал Казанский аэроклуб — один из старейших в нашей стране.

За четверть века клуб подготовил тысячи парашютистов и пилотов, большое количество планеристов, авиамехаников, укладчиков парашютов. Многие из них пополнили кадры Военно-Воздушных Сил, являлись участниками Великой Отечественной войны, пришли в Гражданский воздушный флот. Республиканский комитет ДОСААФ повседневно направляет и контролирует деятельность своего аэроклуба, стремится, чтобы он стал центром авиационно-массовой работы в республике. Постоянные сотрудники клуба и его активисты оказывают практическую помощь районным комитетам и первичным организациям нашего Общества. Повышению качества руководства авиационным спортом способствует также и то, что начальник аэроклуба И. Столяров является теперь внештатным заместителем председателя республиканского комитета ДОСААФ.

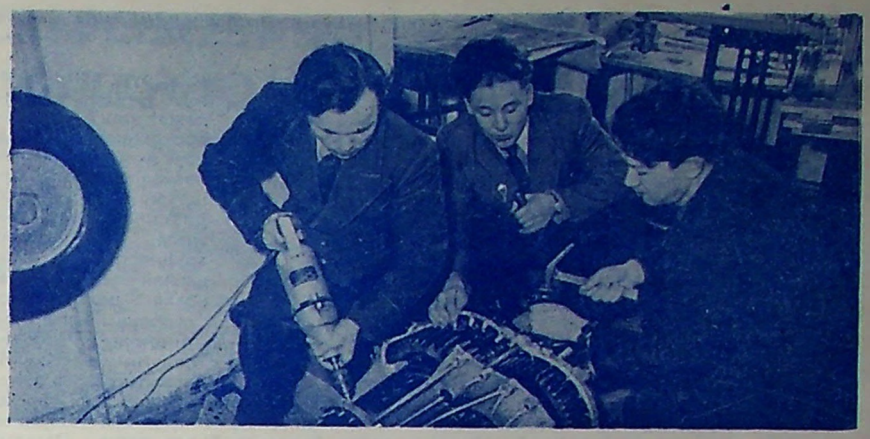
Из месяца в месяц улучшаются условия для подготовки авиационных спортсменов. В ряде первичных организаций ДОСААФ приобретены планеры БРО-11. В этом им помогли руководители строительного управления Ленинградского района, авиационного института и некоторых предприятий Казани. При содействии хозяйственников в нефтяном районе Татарии — городе Альметьевске законсервированная буровая вышка переоборудована в парашютную. Сейчас в Казани строится 25-метровая парашютная вышка.

Всю свою работу мы строим в тесной связи с комсомолом. Многие комсомольские организации деятельно помогают оборонному Обществу в проведении соревнований авиационных спортсменов, празднования Дня Воздушного Флота и других массовых мероприятиях. Республиканский комитет ДОСААФ и обком ВЛКСМ разрабатывают совместно планы и положения, сообща проверяют выполнение своих указаний. Это положительно сказывается на деле. В то же время следует отметить, что в отдельных организациях еще слабо заботятся об овладении молодежью авиационными специальностями.

Наш контакт с обкомом комсомола особенно упрочился в этом году. Мы направили все свои усилия на успешную подготовку и проведение Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта. План спартакиады составлен вместе с обкомом комсомола и сейчас осуществляется на практике. Все шире развертывают работу республиканский и местные оргкомитеты по проведению соревнований авиационных спортсменов. В районах и городах личное первенство оспаривают авиамоделисты. Усиленно готовятся к ответственным соревнованиям парашютисты, спортсмены-летчики, планеристы.

Следуя указаниям Коммунистической партии, IV Всесоюзный съезд ДОСААФ поставил перед организациями патриотического Общества большие задачи, в частности, и по развитию авиационного спорта. Связанные с этим практические вопросы после съезда были детально обсуждены на пленумах районных и городских комитетов ДОСААФ, а также и в авиационных секциях. За полгода, прошедшие со времени съезда, проделана некоторая работа. Прежде всего она направлена на расширение актива. Мы поставили себе целью значительно увеличить объем подготовки инструкторов-общественников, укрепить авиационные секции и создать новые при всех районных, городских комитетах и наиболее крупных первичных организациях ДОСААФ. Опыт показывает, что надо смело привлекать к деятельности секций авиаторов-офицеров запаса, авиаконструкторов, инженеров и техников авиационных предприятий, страстных любителей авиации. Положительное влияние оказывает связь с частями и подразделениями Военно-Воздушных Сил и Гражданского воздушного флота. Заметно расширяется объем пропаганды авиационных знаний. С этой целью организуются выставки и витрины, посвященные росту авиационной техники, показу успехов авиационного спорта. Начато проведение агитвылетов в сельские районы с демонстрацией парашютных прыжков.

Советская молодежь преисполнена горячим стремлением достойно встретить 40-летие Ленинского комсомола. Проведение спартакиады в честь славного юбилея вызвало прилив активности среди авиационных спортсменов, еще более повысился интерес к спорту мужественных и смелых людей. Вместе со всеми организациями ДОСААФ нашей страны мы боремся за то, чтобы 1958 год стал годом нового подъема советского авиационного спорта.



В Казанском аэроклубе развивается вертолетный спорт. На снимке: инструкторы-летчики аэроклуба (слева направо) Б. Цивильский, З. Хуснуллин и Р. Муртазин готовят для изучения вертолета Ми-1 наглядное пособие — разрез картера редуктора.

КАЗАНСКОМУ АЭРОКЛУБУ—25 ЛЕТ

Недавно Казанскому аэроклубу исполнилось 25 лет. За четверть века в нем подготовлено немало пилотов, ставших военными летчиками. Мы гордимся воспитанниками аэроклуба дважды Героем Советского Союза Н. Столяровым, Героями Советского Союза К. Новоселовым, А. Калашниковым, Б. Чекиным, Л. Соколовым.

Наша страна узнала о героическом подвиге бывшего пилота аэроклуба М. Девятаева, также удостоенного звания Героя Советского Союза.

Ныне в аэроклубе проводится напряженная учеба. Многие спортсмены совершенствуют свое мастерство. Бывший студент Казанского авиационного института теперь инженер Н. Жен ежегодно участвует в самолетных соревнованиях, мечтает освоить полеты на вертолете. Аспирант института А. Пантюхин, тренируясь в прыжках с парашютом, отлично освоил технику свободного падения и сейчас держит первенство Татарии по парашютному спорту. Лучшие места заняли на последних соревнованиях спортсмены-парашютисты Х. Ларин — студент государственного университета, Л. Белова — работница завода, В. Бусарев — штатный работник аэроклуба. На зональных соревнованиях шести городов в Куйбышеве команда, в которую входили эти товарищи, заняла первое место. Воспитанница аэроклуба Анна Гудина установила всесоюзный и мировой рекорд по ночным прыжкам с реактивного самолета для женщин.

Большую работу проделали инструкторы-общественники Х. Ларин, Е. Пагода, О. Скороходов, О. Флоринский, Е. Иванов, Г. Вихарев, Г. Ялтанский, В. Хабибуллин, В. Спасский, обучившие парашютному делу не одну сотню молодых людей. В настоящее время парашютная секция готовится к Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи. Подготовка проводится под флагом значительного увеличения количества спортсменов-разрядников и повышения спортивных показателей.

По самолетному спорту лучшие места занимают спортсмены В. Прокофьев, В. Матасов. На зональных соревнованиях шести городов они заняли в прошлом году 1-е и 3-е места, награждены дипломами ЦК ДОСААФ СССР, являются участниками Всесоюзных соревнований по самолетному спорту, сейчас готовятся к Всесоюзной спартакиаде.

Аэроклуб улучшает и пропаганду авиамоделизма. Только в 1957 году конструкторы «малой авиации» провели более 18 массовок с показом моделей различных классов в полете, подготовили 32 инструктора-общественника для школ и пионерских лагерей. На республиканских соревнованиях спортсменов и школьников команды аэроклуба заняли первые места. Отличное мастерство продемонстрировали авиамоделисты учащиеся средних школ Р. Сабирзянов, Ж. Ахметов, Р. Сабиров, Р. Каримов. На зональных соревнованиях в Саратове казанцы также показали хорошие результаты, спортсмен Г. Шеин занял 3-е место по классу парящих моделей.

Около 300 школьников и учащихся техникумов пользуются методической и практической помощью авиамодельной лаборатории. Авиамоделисты давно начали подготовку моделей к Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи. Строятся реактивные модели самолетов, радиоуправляемые, таймерные, кордовые, резиномоторные и модели планеров.

Вступая во вторую четверть века, Казанский аэроклуб ставит перед собой задачу добиться новых, еще более высоких показателей.

Н. БАЖИН

г. Казань.

ИДЕТ СПАРТАКИАДА!

Встретить юбилей Ленинского комсомола новыми спортивными успехами! Под таким лозунгом вышли на старты Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи авиамоделисты Подмосковья. Лично-командное первенство по различным классам моделей они оспаривали на сорока восьми соревнованиях, состоявшихся в городах и районах области. Кроме того, сотни юных авиаконструкторов, в том числе много девушек, приняли участие в борьбе за звание чемпионов школ по авиамоделизму. Запуски моделей явились проверкой их готовности к Всероссийским соревнованиям авиамоделистов-школьников. Как и в прошлом году, команда нашей области полна решимости одержать победу.

Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи сопровождается оживлением массовой авиамодельной работы. Например, в г. Серпухове и Серпуховском районе дружными усилиями инструктора аэроклуба Е. Дилигентова, комсомольских активистов и педагогов в большинстве школ города и района созданы авиамодельные кружки. В течение одного месяца более тридцати строителей моделей завоевали 1-й, 2-й и 3-й спортивные разряды.

Молодежь Кунцевского района получила к спартакиаде хороший подарок — авиамодельную лабораторию, размещенную в большом красивом здании. В ней имеется все необходимое для конструкторской работы. Повысили свое спортивное мастерство моделисты Егорьевска, Коломны, Клина и других городов.

С. ГОРБАТОВ,
председатель авиамодельной секции Московского областного комитета ДОСААФ,
Н. САВАРСКИЙ,
ст. инженер-инспектор Московского областного комитета ДОСААФ

ЗАПУСК ВОЗДУШНЫХ ШАРОВ

Много школьников нашего села участвовали в соревнованиях по воздушным шарам и коробчатым змеям. Отличилась команда, возглавляемая девятиклассником Г. Арабаджи: запущенный ею шар диаметром 3 метра продержался в воздухе 1 час 15 мин. 23 сек. По коробчатым змеям победила команда во главе с шестиклассником Л. Левиным.

И. ШЕВЧЕНКО,
руководитель авиамодельного кружка Дома пионеров
с. Старомлиновка,
Сталинской области.

На снимке: Многочисленные зрители наблюдают за полетом воздушного шара.

Фото И. Величко

В АВГУСТЕ—ВЕРТОЛЕТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

В августе 1958 года в Рязани проводятся первые Всесоюзные соревнования по вертолетному спорту на лично-командное первенство СССР. Их целью является: развитие и популяризация вертолетного спорта, сдача разрядных спортивных норм и розыгрыш личного и командного первенства страны.

Деятельно готовятся к соревнованиям спортсмены Центральной планерно-вертолетной школы. Как только было получено Положение о проведении соревнований, командование школы создало специальную группу из лучших спортсменов-летчиков, составило программу тренировок, и спортсмены приступили к практическому ее осуществлению. Подготовкой спортсменов руководит опытный летчик Г. Бурлаков.

Тренировочные полеты проходят успешно. Отличные результаты показывают спортсмены комсомольцы Павленко, Голубев, Никитин, Костин. Пока трудно сказать кто из них завоюет право участвовать во всесоюзных состязаниях. На этот вопрос дадут ответ внутришкольные встречи. Ясно одно: наши спортсмены имеют все условия для того, чтобы отлично подготовиться к первым Всесоюзным соревнованиям по вертолетному спорту и занять в них подобающее место.

Г. ФОМИН,
мастер спорта

г. Калуга.

У ПЛАНЕРИСТОВ ИРКУТСКА

Иркутский авиационно-спортивный клуб существует недавно, но уже проделал значительную работу.

Мы начали с подготовки общественных инструкторов по планерному спорту, которые вскоре уже руководили планерными кружками в аэропорту, на мясокомбинате, в ряде городских школ. Особенно активно работали А. Макиенко, А. Хебнев, Ю. Сидоров, Ю. Добрецов, В. Коршунов и В. Катышевцев.

Всего нами подготовлено уже более 60 инструкторов-общественников, свыше 200 планеристов первоначального обучения и 24 спортсмена 3-го разряда.

Тяга к планеризму растет с каждым днем. Открылся внештатный авиационно-спортивный клуб в Черемхове, работают планерные кружки в Ангарске, в поселке Жилкино, в авиационном техникуме, на заводах имени Сталина и имени Куйбышева. Ими руководят общественные инструкторы Г. Зайцев, М. Евтеев, В. Попов, А. Тюльков и другие товарищи. За отличную подготовку планеристов спортсмены А. Макиенко и А. Хебнев награждены знаком «За активную работу».

Иркутские планеристы с энтузиазмом включились в спартакиаду комсомольцев и молодежи, посвященную 40-летию ВЛКСМ. Мы проведем классификационные и внутриклубные соревнования планеристов, а также показательные полеты на планерах в День Воздушного Флота. Помимо этого, организуется цикл лекций по авиационному спорту, устраиваются фотовитрины. В парках и скверах будет демонстрироваться авиационная техника.

В ходе спартакиады будет заснят киноочерк «В Иркутском авиационно-спортивном клубе».

В. РЫБНИКОВ,
старший летчик-планерист авиационно-спортивного клуба

г. Иркутск.

Всесоюзной спартакиады

КОМСОМОЛЬЦЫ— В АВАНГАРДЕ

Летняя учеба курсантов нашего аэроклуба в разгаре. Молодые производственники, студенты, старшеклассники неустанно совершенствуют мастерство пилотов-спортсменов, готовятся к Всесоюзной спартакиаде. В авангарде идут комсомольцы, по инициативе которых развернулось социалистическое соревнование за отличное выполнение летной программы и высокие спортивные успехи на спартакиаде, за достойную встречу сорокалетия Ленинского комсомола.

С уважением произносят товарищи имя комсомольца В. Глазкова. На производстве и в аэроклубе он — в числе передовиков. Слесарь мясокомбината Глазков выполняет сменные задания на 150—200 процентов. Как пилот-спортсмен, он успешно овладевает полетами на спортивном самолете.

Образцово выполняют свои обязательства инструкторы-летчики секретарь комсомольского бюро клуба С. Кривчиков, комсомольцы Г. Орлов, Ю. Никифоров, Н. Тихонов.

Все больше молодежи приобщается и к занятиям парашютным спортом. Ткачиха И. Рассадкина, монтер А. Манькова и другие молодые ивановцы получили значки парашютиста.

Мы усилили помощь первичным организациям. Многие комсомольцы руководят парашютными и авиамодельными кружками. Энергичными общественными инструкторами зарекомендовали себя Ю. Голованов и Ю. Евсиков.

А. СКРИПАЛЬ,
начальник аэроклуба

г. Иваново.

ЗА ВЫСОКИЕ СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

Все шире развертывается подготовка к спартакиаде комсомольцев и молодежи в Саратовской области. Среди населения проводятся беседы, лекции и доклады на авиационные темы, организуются экскурсии на аэродром аэроклуба, устраиваются встречи с летчиками — участниками Великой Отечественной войны, Героями Советского Союза.

Регулярно выступают перед молодежью член лекторской группы аэроклуба Герой Советского Союза С. Сафронов, офицер запаса Герой Советского Союза П. Чепинога и другие.

Большой популярностью пользуются выставки авиационного моделизма и парашютного спорта. На выставках во Дворце культуры Ленинского района и Доме офицеров побывало около полутора тысяч человек. Инструкторы аэроклуба ознакомили посетителей с устройством парашюта и конструкциями авиационных моделей.

Более частыми стали выезды работников аэроклуба, членов авиационных секций в районы области. Так, например, инструкторы-летчики А. Керхон, В. Бошкин, А. Кокорин, Ю. Егоров, инструктор-авиамоделист А. Карелин и многие другие побывали в 21 районе области. С их помощью подготовлено более 150 общественных инструкторов по авиамоделизму и парашютному спорту из числа преподавателей, пионервожатых и учащихся старших классов.

Наиболее активные общественные инструкторы В. Билько из Лысогорского района, Н. Китин из Баландинского района готовили авиамоделистов к областным соревнованиям. Хорошо также работают токарь завода тяжелого машиностроения В. Каршин и слесарь завода шарикоподшипников Ю. Мешков, которые без отрыва от производства подготовили несколько десятков парашютистов. Весной этого года в первичных организациях ДОСААФ Саратова более ста спортсменов освоили планер БРО-11.

Нельзя умолчать и о недостатках. Так, в частности, на массовости парашютного спорта сказывается отсутствие самолета Ан-2. Плохо обстоит дело с авиамодельными материалами. Их явно не хватает.

Авиационные спортсмены Саратова продолжают активно готовиться к спартакиаде. Они горят желанием ознаменовать 40-летие ВЛКСМ высокими спортивными достижениями активно содействовать укреплению могущества любимой социалистической Родины.

П. СОКОЛОВ,
заместитель начальника аэроклуба
А. ПОНУКАЛИН,
старший инспектор-летчик
областного комитета ДОСААФ

г. Саратов.

Кружковцы—участники спартакиады

Все авиамоделисты Дома пионеров являются участниками спартакиады в честь 40-летия ВЛКСМ. Их конструкторское и спортивное мастерство, как показали запуски моделей, заметно повысилось. Особенно хорошо летали модели, которые построили В. Жемчужников, В. Орленко, Ю. Переславцев.

И. ГОВОРОВ,
руководитель авиамодельного кружка

г. Бутурлиновка, Воронежской области.

Спортивный праздник в честь Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта привлек тысячи членов ДОСААФ, собравшихся в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького. Москвичи наблюдали увлекательные соревнования радиолюбителей, мотоциклистов, авиа- и морских моделистов, гребцов на шлюпках, гонки скутеров по Москве-реке. На массовом поле состоялся парад столичных мотоспортсменов ДОСААФ, среди которых были участники мотопробега Москва—Варшава—Москва. В парке экспонировалась выставка авиационной техники. Школьники внимательно осматривают миниатюрные летательные аппараты (см. фото слева). Большой популярностью пользовался планер А-9 (в центре). А эту группу москвичей интересует устройство реактивного двигателя (справа).

Фото Б. Вдовенко

ГОД НОВОГО ПОДЪЕМА АВИАЦИОННОГО СПОРТА

Б. БИКЕЕВ,

председатель республиканского комитета ДОСААФ Татарской АССР

В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ оборонного Общества нашей республики авиационный спорт приобретает все большее значение. Молодые патриоты успешно овладевают различными авиационными специальностями. Этот пример вдохновляет многих юношей и девушек, мечтающих овладеть парашютом, научиться вождению самолета и планера. Какую работу проводят организации ДОСААФ для того, чтобы удовлетворить их благородное стремление?

Как известно, пути развития массового авиационного спорта указал VI пленум ЦК ДОСААФ. Руководствуясь его решениями, республиканский комитет добровольного Общества совместно с Казанским аэроклубом разработал план практических мероприятий применительно к условиям Татарской АССР. Мы направили свои усилия на дальнейшее улучшение пропаганды авиационных знаний, расширение подготовки кадров инструкторов-общественников.

Ряды авиационных спортсменов в республике заметно расширились. В 1957 году, по сравнению с предыдущим годом, количество парашютистов-перворазников увеличилось на 12 процентов, а вышечников — в три с половиной раза. На одну пятую возросло число авиамоделистов, в четыре раза больше стало спортсменов, выполнивших разрядные нормы. Все это сказалось на масштабах и результатах соревнований, проведенных в минувшем году. В них приняли участие свыше 300 авиационных спортсменов. Представленные на зональных соревнованиях команды Татарской АССР по парашютному и самолетному спорту заняли соответственно 1-е и 3-е места.

Сейчас авиационно-массовой работой занимается подавляющее большинство районных и городских комитетов Общества, причем более половины их в минувшем году перевыполнили установленные задания. К числу таких относится, в частности, Буинский райком ДОСААФ, возглавляемый Н. Шарафутдиновым. В районе подготовлено 25 укладчиков парашютов, в работе кружков участвует 85 авиамоделистов. Примерно такие же показатели достигнуты в Мензелинском районе и городе Бугульме. Одним из передовых в Казани является Советский район, где организацию ДОСААФ возглавляет Т. Ильиных. Здесь обучено 23 планериста, около 500 парашютистов-вышечников и укладчиков парашютов.

Положительный опыт накоплен в Юдинском районе. Райком ДОСААФ (председатель П. Иванов) в своей работе по развитию авиационного спорта опирается на актив и это дает хорошие результаты. Для пропаганды парашютизма среди сельской молодежи много полезного сделал М. Храпаль. Бывший до недавнего времени военруком школы, он обучил в поселке Васильево немало парашютистов-перворазников. Вот уже в течение двадцати лет занимается авиационным моделизмом Николай Алексеевич Зимин, ныне руководитель авиамодельного кружка Дома пионеров Юдинского района. Подлинный энтузиаст, он воспитал сотни юных конструкторов «малой авиации». Члены руководимого им кружка не раз выходили в число победителей на республиканских соревнованиях школьников.

По условиям работы оборонного Общества Юдино ничем не отличается от таких районов, как Агрызский, Камско-Устьинский, Кузнечихинский, Тюлячинский. Однако авиационных спортсменов здесь нет, их подготовкой райкомы ДОСААФ не занимаются. Дальше никак нельзя мириться с таким положением.

За последнее время республиканский комитет ДОСААФ стал уделять больше внимания авиационному спорту. Но, как видно, наше руководство еще не всегда является действенным. Мы принимаем меры к тому, чтобы лучший опыт авиационно-массовой работы становился достоянием всех организаций Общества.

Спортсменка 1-го разряда Анна Гудина. Вместе с группой парашютисток она установила в 1957 году мировой рекорд ночного прыжка с высоты 9404 метров.
Фото Б. Антонова

Президиум республиканского комитета регулярно обсуждает вопросы, связанные с развитием авиационного спорта, например, о соревнованиях авиационных спортсменов, обучении инструкторов-общественников по авиационным видам спорта, подготовке к летнему спортивному сезону и другие. О практических задачах авиационной подготовки на местах речь шла также на семинарах, совещаниях председателей районных и городских комитетов ДОСААФ.

Мы специально обсудили вопрос о работе первичной организации Общества Казанского авиационного института. Да это и понятно. Ведь именно здесь по инициативе комсомольцев организовано студенческое опытно-конструкторское бюро. Его силами спроектировано и построено несколько образцов планеров марки КАИ.

Несколько месяцев назад в авиационном институте были проведены заседания планерной и авиамодельной секций с участием представителей республиканского комитета ДОСААФ и аэроклуба. Здесь было высказано пожелание относительно дальнейшего развертывания опытно-конструкторской работы. По мнению многих активистов Общества, в Казани есть все возможности для создания центрального ОКБ, которое занималось бы проектированием учебных, тренировочных и спортивных планеров, крайне необходимых организациям ДОСААФ.

Для развития массового авиационного спорта многое сделал Казанский аэроклуб — один из старейших в нашей стране.

За четверть века клуб подготовил тысячи парашютистов и пилотов, большое количество планеристов, авиамехаников, укладчиков парашютов. Многие из них пополнили кадры Военно-Воздушных Сил, являлись участниками Великой Отечественной войны, пришли в Гражданский воздушный флот. Республиканский комитет ДОСААФ повседневно направляет и контролирует деятельность своего аэроклуба, стремится, чтобы он стал центром авиационно-массовой работы в республике. Постоянные сотрудники клуба и его активисты оказывают практическую помощь районным комитетам и первичным организациям нашего Общества. Повышению качества руководства авиационным спортом способствует также и то, что начальник аэроклуба И. Столяров является теперь внештатным заместителем председателя республиканского комитета ДОСААФ.

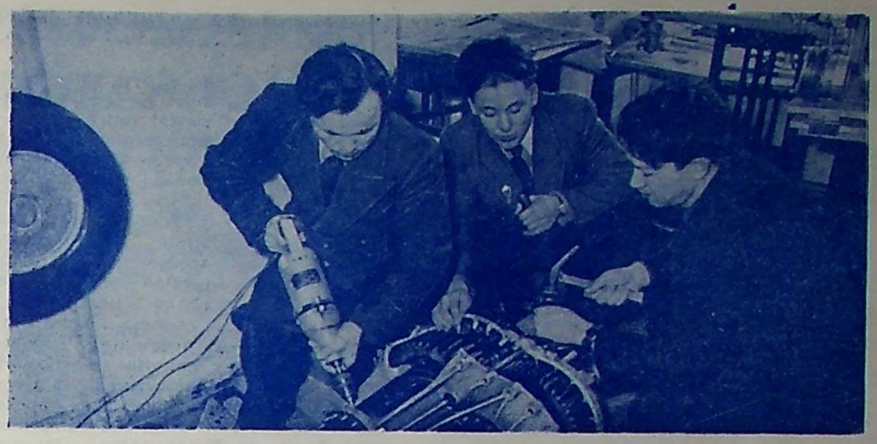
Из месяца в месяц улучшаются условия для подготовки авиационных спортсменов. В ряде первичных организаций ДОСААФ приобретены планеры БРО-11. В этом им помогли руководители строительного управления Ленинградского района, авиационного института и некоторых предприятий Казани. При содействии хозяйственников в нефтяном районе Татарии — городе Альметьевске законсервированная буровая вышка переоборудована в парашютную. Сейчас в Казани строится 25-метровая парашютная вышка.

Всю свою работу мы строим в тесной связи с комсомолом. Многие комсомольские организации деятельно помогают оборонному Обществу в проведении соревнований авиационных спортсменов, празднования Дня Воздушного Флота и других массовых мероприятиях. Республиканский комитет ДОСААФ и обком ВЛКСМ разрабатывают совместно планы и положения, сообща проверяют выполнение своих указаний. Это положительно сказывается на деле. В то же время следует отметить, что в отдельных организациях еще слабо заботятся об овладении молодежью авиационными специальностями.

Наш контакт с обкомом комсомола особенно упрочился в этом году. Мы направили все свои усилия на успешную подготовку и проведение Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта. План спартакиады составлен вместе с обкомом комсомола и сейчас осуществляется на практике. Все шире развертывают работу республиканский и местные оргкомитеты по проведению соревнований авиационных спортсменов. В районах и городах личное первенство оспаривают авиамоделисты. Усиленно готовятся к ответственным соревнованиям парашютисты, спортсмены-летчики, планеристы.

Следуя указаниям Коммунистической партии, IV Всесоюзный съезд ДОСААФ поставил перед организациями патриотического Общества большие задачи, в частности, и по развитию авиационного спорта. Связанные с этим практические вопросы после съезда были детально обсуждены на пленумах районных и городских комитетов ДОСААФ, а также и в авиационных секциях. За полгода, прошедшие со времени съезда, проделана некоторая работа. Прежде всего она направлена на расширение актива. Мы поставили себе целью значительно увеличить объем подготовки инструкторов-общественников, укрепить авиационные секции и создать новые при всех районных, городских комитетах и наиболее крупных первичных организациях ДОСААФ. Опыт показывает, что надо смело привлекать к деятельности секций авиаторов-офицеров запаса, авиаконструкторов, инженеров и техников авиационных предприятий, страстных любителей авиации. Положительное влияние оказывает связь с частями и подразделениями Военно-Воздушных Сил и Гражданского воздушного флота. Заметно расширяется объем пропаганды авиационных знаний. С этой целью организуются выставки и витрины, посвященные росту авиационной техники, показу успехов авиационного спорта. Начато проведение агитвылетов в сельские районы с демонстрацией парашютных прыжков.

Советская молодежь преисполнена горячим стремлением достойно встретить 40-летие Ленинского комсомола. Проведение спартакиады в честь славного юбилея вызвало прилив активности среди авиационных спортсменов, еще более повысился интерес к спорту мужественных и смелых людей. Вместе со всеми организациями ДОСААФ нашей страны мы боремся за то, чтобы 1958 год стал годом нового подъема советского авиационного спорта.



В Казанском аэроклубе развивается вертолетный спорт. На снимке: инструкторы-летчики аэроклуба (слева направо) Б. Цивильский, З. Хуснуллин и Р. Муртазин готовят для изучения вертолета Ми-1 наглядное пособие — разрез картера редуктора.

КАЗАНСКОМУ АЭРОКЛУБУ—25 ЛЕТ

Недавно Казанскому аэроклубу исполнилось 25 лет. За четверть века в нем подготовлено немало пилотов, ставших военными летчиками. Мы гордимся воспитанниками аэроклуба дважды Героем Советского Союза Н. Столяровым, Героями Советского Союза К. Новоселовым, А. Калашниковым, Б. Чекиным, Л. Соколовым.

Наша страна узнала о героическом подвиге бывшего пилота аэроклуба М. Девятаева, также удостоенного звания Героя Советского Союза.

Ныне в аэроклубе проводится напряженная учеба. Многие спортсмены совершенствуют свое мастерство. Бывший студент Казанского авиационного института теперь инженер Н. Жен ежегодно участвует в самолетных соревнованиях, мечтает освоить полеты на вертолете. Аспирант института А. Пантюхин, тренируясь в прыжках с парашютом, отлично освоил технику свободного падения и сейчас держит первенство Татарии по парашютному спорту. Лучшие места заняли на последних соревнованиях спортсмены-парашютисты Х. Ларин — студент государственного университета, Л. Белова — работница завода, В. Бусарев — штатный работник аэроклуба. На зональных соревнованиях шести городов в Куйбышеве команда, в которую входили эти товарищи, заняла первое место. Воспитанница аэроклуба Анна Гудина установила всесоюзный и мировой рекорд по ночным прыжкам с реактивного самолета для женщин.

Большую работу проделали инструкторы-общественники Х. Ларин, Е. Пагода, О. Скороходов, О. Флоринский, Е. Иванов, Г. Вихарев, Г. Ялтанский, В. Хабибуллин, В. Спасский, обучившие парашютному делу не одну сотню молодых людей. В настоящее время парашютная секция готовится к Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи. Подготовка проводится под флагом значительного увеличения количества спортсменов-разрядников и повышения спортивных показателей.

По самолетному спорту лучшие места занимают спортсмены В. Прокофьев, В. Матасов. На зональных соревнованиях шести городов они заняли в прошлом году 1-е и 3-е места, награждены дипломами ЦК ДОСААФ СССР, являются участниками Всесоюзных соревнований по самолетному спорту, сейчас готовятся к Всесоюзной спартакиаде.

Аэроклуб улучшает и пропаганду авиамоделизма. Только в 1957 году конструкторы «малой авиации» провели более 18 массовок с показом моделей различных классов в полете, подготовили 32 инструктора-общественника для школ и пионерских лагерей. На республиканских соревнованиях спортсменов и школьников команды аэроклуба заняли первые места. Отличное мастерство продемонстрировали авиамоделисты учащиеся средних школ Р. Сабирзянов, Ж. Ахметов, Р. Сабиров, Р. Каримов. На зональных соревнованиях в Саратове казанцы также показали хорошие результаты, спортсмен Г. Шеин занял 3-е место по классу парящих моделей.

Около 300 школьников и учащихся техникумов пользуются методической и практической помощью авиамодельной лаборатории. Авиамоделисты давно начали подготовку моделей к Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи. Строятся реактивные модели самолетов, радиоуправляемые, таймерные, кордовые, резиномоторные и модели планеров.

Вступая во вторую четверть века, Казанский аэроклуб ставит перед собой задачу добиться новых, еще более высоких показателей.

Н. БАЖИН

г. Казань.

ГОД НОВОГО ПОДЪЕМА АВИАЦИОННОГО СПОРТА

Б. БИКЕЕВ,

председатель республиканского комитета ДОСААФ Татарской АССР

В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ оборонного Общества нашей республики авиационный спорт приобретает все большее значение. Молодые патриоты успешно овладевают различными авиационными специальностями. Этот пример вдохновляет многих юношей и девушек, мечтающих овладеть парашютом, научиться вождению самолета и планера. Какую работу проводят организации ДОСААФ для того, чтобы удовлетворить их благородное стремление?

Как известно, пути развития массового авиационного спорта указал VI пленум ЦК ДОСААФ. Руководствуясь его решениями, республиканский комитет добровольного Общества совместно с Казанским аэроклубом разработал план практических мероприятий применительно к условиям Татарской АССР. Мы направили свои усилия на дальнейшее улучшение пропаганды авиационных знаний, расширение подготовки кадров инструкторов-общественников.

Ряды авиационных спортсменов в республике заметно расширились. В 1957 году, по сравнению с предыдущим годом, количество парашютистов-перворазников увеличилось на 12 процентов, а вышечников — в три с половиной раза. На одну пятую возросло число авиамоделистов, в четыре раза больше стало спортсменов, выполнивших разрядные нормы. Все это сказалось на масштабах и результатах соревнований, проведенных в минувшем году. В них приняли участие свыше 300 авиационных спортсменов. Представленные на зональных соревнованиях команды Татарской АССР по парашютному и самолетному спорту заняли соответственно 1-е и 3-е места.

Сейчас авиационно-массовой работой занимается подавляющее большинство районных и городских комитетов Общества, причем более половины их в минувшем году перевыполнили установленные задания. К числу таких относится, в частности, Буинский райком ДОСААФ, возглавляемый Н. Шарафутдиновым. В районе подготовлено 25 укладчиков парашютов, в работе кружков участвует 85 авиамоделистов. Примерно такие же показатели достигнуты в Мензелинском районе и городе Бугульме. Одним из передовых в Казани является Советский район, где организацию ДОСААФ возглавляет Т. Ильиных. Здесь обучено 23 планериста, около 500 парашютистов-вышечников и укладчиков парашютов.

Положительный опыт накоплен в Юдинском районе. Райком ДОСААФ (председатель П. Иванов) в своей работе по развитию авиационного спорта опирается на актив и это дает хорошие результаты. Для пропаганды парашютизма среди сельской молодежи много полезного сделал М. Храпаль. Бывший до недавнего времени военруком школы, он обучил в поселке Васильево немало парашютистов-перворазников. Вот уже в течение двадцати лет занимается авиационным моделизмом Николай Алексеевич Зимин, ныне руководитель авиамодельного кружка Дома пионеров Юдинского района. Подлинный энтузиаст, он воспитал сотни юных конструкторов «малой авиации». Члены руководимого им кружка не раз выходили в число победителей на республиканских соревнованиях школьников.

По условиям работы оборонного Общества Юдино ничем не отличается от таких районов, как Агрызский, Камско-Устьинский, Кузнечихинский, Тюлячинский. Однако авиационных спортсменов здесь нет, их подготовкой райкомы ДОСААФ не занимаются. Дальше никак нельзя мириться с таким положением.

За последнее время республиканский комитет ДОСААФ стал уделять больше внимания авиационному спорту. Но, как видно, наше руководство еще не всегда является действенным. Мы принимаем меры к тому, чтобы лучший опыт авиационно-массовой работы становился достоянием всех организаций Общества.

Спортсменка 1-го разряда Анна Гудина. Вместе с группой парашютисток она установила в 1957 году мировой рекорд ночного прыжка с высоты 9401 метров.
Фото В. Антонова

Президиум республиканского комитета регулярно обсуждает вопросы, связанные с развитием авиационного спорта, например, о соревнованиях авиационных спортсменов, обучении инструкторов-общественников по авиационным видам спорта, подготовке к летнему спортивному сезону и другие. О практических задачах авиационной подготовки на местах речь шла также на семинарах, совещаниях председателей районных и городских комитетов ДОСААФ.

Мы специально обсудили вопрос о работе первичной организации Общества Казанского авиационного института. Да это и понятно. Ведь именно здесь по инициативе комсомольцев организовано студенческое опытно-конструкторское бюро. Его силами спроектировано и построено несколько образцов планеров марки КАИ.

Несколько месяцев назад в авиационном институте были проведены заседания планерной и авиамодельной секций с участием представителей республиканского комитета ДОСААФ и аэроклуба. Здесь было высказано пожелание относительно дальнейшего развертывания опытно-конструкторской работы. По мнению многих активистов Общества, в Казани есть все возможности для создания центрального ОКБ, которое занималось бы проектированием учебных, тренировочных и спортивных планеров, крайне необходимых организациям ДОСААФ.

Для развития массового авиационного спорта многое сделал Казанский аэроклуб — один из старейших в нашей стране.

За четверть века клуб подготовил тысячи парашютистов и пилотов, большое количество планеристов, авиамехаников, укладчиков парашютов. Многие из них пополнили кадры Военно-Воздушных Сил, являлись участниками Великой Отечественной войны, пришли в Гражданский воздушный флот. Республиканский комитет ДОСААФ повседневно направляет и контролирует деятельность своего аэроклуба, стремится, чтобы он стал центром авиационно-массовой работы в республике. Постоянные сотрудники клуба и его активисты оказывают практическую помощь районным комитетам и первичным организациям нашего Общества. Повышению качества руководства авиационным спортом способствует также и то, что начальник аэроклуба И. Столяров является теперь внештатным заместителем председателя республиканского комитета ДОСААФ.

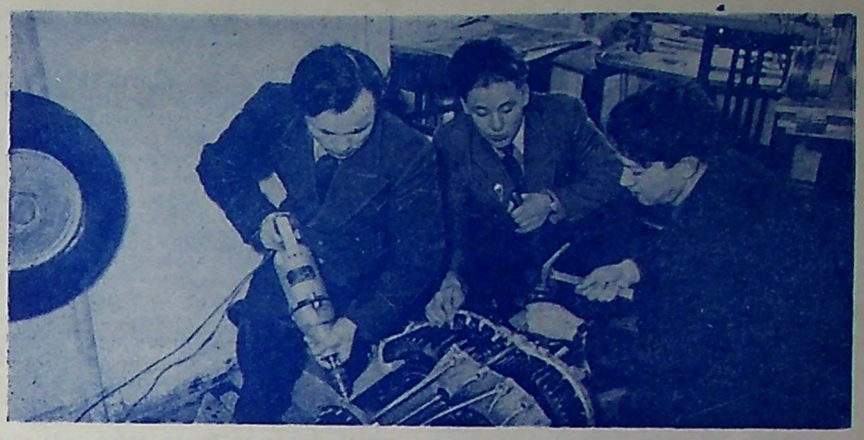
Из месяца в месяц улучшаются условия для подготовки авиационных спортсменов. В ряде первичных организаций ДОСААФ приобретены планеры БРО-11. В этом им помогли руководители строительного управления Ленинградского района, авиационного института и некоторых предприятий Казани. При содействии хозяйственников в нефтяном районе Татарии — городе Альметьевске законсервированная буровая вышка переоборудована в парашютную. Сейчас в Казани строится 25-метровая парашютная вышка.

Всю свою работу мы строим в тесной связи с комсомолом. Многие комсомольские организации деятельно помогают оборонному Обществу в проведении соревнований авиационных спортсменов, празднования Дня Воздушного Флота и других массовых мероприятиях. Республиканский комитет ДОСААФ и обком ВЛКСМ разрабатывают совместно планы и положения, сообща проверяют выполнение своих указаний. Это положительно сказывается на деле. В то же время следует отметить, что в отдельных организациях еще слабо заботятся об овладении молодежью авиационными специальностями.

Наш контакт с обкомом комсомола особенно упрочился в этом году. Мы направили все свои усилия на успешную подготовку и проведение Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта. План спартакиады составлен вместе с обкомом комсомола и сейчас осуществляется на практике. Все шире развертывают работу республиканский и местные оргкомитеты по проведению соревнований авиационных спортсменов. В районах и городах личное первенство оспаривают авиамоделисты. Усиленно готовятся к ответственным соревнованиям парашютисты, спортсмены-летчики, планеристы.

Следуя указаниям Коммунистической партии, IV Всесоюзный съезд ДОСААФ поставил перед организациями патриотического Общества большие задачи, в частности, и по развитию авиационного спорта. Связанные с этим практические вопросы после съезда были детально обсуждены на пленумах районных и городских комитетов ДОСААФ, а также и в авиационных секциях. За полгода, прошедшие со времени съезда, проделана некоторая работа. Прежде всего она направлена на расширение актива. Мы поставили себе целью значительно увеличить объем подготовки инструкторов-общественников, укрепить авиационные секции и создать новые при всех районных, городских комитетах и наиболее крупных первичных организациях ДОСААФ. Опыт показывает, что надо смело привлекать к деятельности секций авиаторов-офицеров запаса, авиаконструкторов, инженеров и техников авиационных предприятий, страстных любителей авиации. Положительное влияние оказывает связь с частями и подразделениями Военно-Воздушных Сил и Гражданского воздушного флота. Заметно расширяется объем пропаганды авиационных знаний. С этой целью организуются выставки и витрины, посвященные росту авиационной техники, показу успехов авиационного спорта. Начато проведение агитвылетов в сельские районы с демонстрацией парашютных прыжков.

Советская молодежь преисполнена горячим стремлением достойно встретить 40-летие Ленинского комсомола. Проведение спартакиады в честь славного юбилея вызвало прилив активности среди авиационных спортсменов, еще более повысился интерес к спорту мужественных и смелых людей. Вместе со всеми организациями ДОСААФ нашей страны мы боремся за то, чтобы 1958 год стал годом нового подъема советского авиационного спорта.



В Казанском аэроклубе развивается вертолетный спорт. На снимке: инструкторы-летчики аэроклуба (слева направо) Б. Цивильский, З. Хуснуллин и Р. Муртазин готовят для изучения вертолета Ми-1 наглядное пособие — разрез картера редуктора.

КАЗАНСКОМУ АЭРОКЛУБУ—25 ЛЕТ

Недавно Казанскому аэроклубу исполнилось 25 лет. За четверть века в нем подготовлено немало пилотов, ставших военными летчиками. Мы гордимся воспитанниками аэроклуба дважды Героем Советского Союза Н. Столяровым, Героями Советского Союза К. Новоселовым, А. Калашниковым, Б. Чекиным, Л. Соколовым.

Наша страна узнала о героическом подвиге бывшего пилота аэроклуба М. Девятаева, также удостоенного звания Героя Советского Союза.

Ныне в аэроклубе проводится напряженная учеба. Многие спортсмены совершенствуют свое мастерство. Бывший студент Казанского авиационного института теперь инженер Н. Жен ежегодно участвует в самолетных соревнованиях, мечтает освоить полеты на вертолете. Аспирант института А. Пантюхин, тренируясь в прыжках с парашютом, отлично освоил технику свободного падения и сейчас держит первенство Татарии по парашютному спорту. Лучшие места заняли на последних соревнованиях спортсмены-парашютисты Х. Ларин — студент государственного университета, Л. Белова — работница завода, В. Бусарев — штатный работник аэроклуба. На зональных соревнованиях шести городов в Куйбышеве команда, в которую входили эти товарищи, заняла первое место. Воспитанница аэроклуба Анна Гудина установила всесоюзный и мировой рекорд по ночным прыжкам с реактивного самолета для женщин.

Большую работу проделали инструкторы-общественники Х. Ларин, Е. Пагода, О. Скороходов, О. Флоринский, Е. Иванов, Г. Вихарев, Г. Ялтанский, В. Хабибуллин, В. Спасский, обучившие парашютному делу не одну сотню молодых людей. В настоящее время парашютная секция готовится к Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи. Подготовка проводится под флагом значительного увеличения количества спортсменов-разрядников и повышения спортивных показателей.

По самолетному спорту лучшие места занимают спортсмены В. Прокофьев, В. Матасов. На зональных соревнованиях шести городов они заняли в прошлом году 1-е и 3-е места, награждены дипломами ЦК ДОСААФ СССР, являются участниками Всесоюзных соревнований по самолетному спорту, сейчас готовятся к Всесоюзной спартакиаде.

Аэроклуб улучшает и пропаганду авиамоделизма. Только в 1957 году конструкторы «малой авиации» провели более 18 массовок с показом моделей различных классов в полете, подготовили 32 инструктора-общественника для школ и пионерских лагерей. На республиканских соревнованиях спортсменов и школьников команды аэроклуба заняли первые места. Отличное мастерство продемонстрировали авиамоделисты учащиеся средних школ Р. Сабирзянов, Ж. Ахметов, Р. Сабиров, Р. Каримов. На зональных соревнованиях в Саратове казанцы также показали хорошие результаты, спортсмен Г. Шеин занял 3-е место по классу парящих моделей.

Около 300 школьников и учащихся техникумов пользуются методической и практической помощью авиамодельной лаборатории. Авиамоделисты давно начали подготовку моделей к Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи. Строятся реактивные модели самолетов, радиоуправляемые, таймерные, кордовые, резиномоторные и модели планеров.

Вступая во вторую четверть века, Казанский аэроклуб ставит перед собой задачу добиться новых, еще более высоких показателей.

Н. БАЖИН

г. Казань.

СКОРОСТНОЙ ПОЛЕТ ПО СТОКИЛОМЕТРОВОМУ ТРЕУГОЛЬНОМУ МАРШРУТУ

А. ВИНОКУРОВ

В ВСЕСОЮЗНОЙ спартакиаде комсомольцев и молодежи участвуют спортсмены-планеристы. В программу соревнований планеристов наряду с полетами на продолжительность парения над аэродромом, полетом в заранее намеченный пункт с возвращением к месту старта входит и скоростной полет по стокилометровому треугольному маршруту.

Несмотря на относительно небольшую дистанцию полета, трудность его заключается в том, что ветер на всех трех отрезках пути будет дуть под разными углами, а следовательно, и сносить будет в разные стороны. Как правило, ветер способствует полету только на одном отрезке пути, а на двух отрезках будет встречным или встречно-боковым, что в значительной степени снижает скорость полета. Из-за частой смены курсов затрудняется и ориентировка.

Приступая к соревнованиям, спортсмен обязан лично подготовить полетную карту, проложить маршрут и тщательно изучить район полета. Надо на память знать все характерные ориентиры по линии пути и в стороне от него, так как планеристу очень часто приходится для набора высоты уклоняться от маршрута к тому или другому облаку.

В случае вынужденной посадки вне аэродрома площадка должна отвечать по крайней мере двум требованиям. Необходимо, чтобы она находилась недалеко от населенного пункта, откуда можно было бы сообщить о месте посадки планера. Помимо этого, она должна позволять произвести посадку самолета-буксировщика и взлет аэропоезда. Естественно, надо стремиться, чтобы такая площадка была расположена ближе к линии маршрута. Тогда в случае отсутствия связи севший планер могут обнаружить другие пролетающие спортсмены или специально посланный самолет.

При подготовке к соревнованиям маршрут замкнутого стокилометрового треугольника намечается заранее — например, треугольник АВС. Первым отрезком будет прямая АВ, вторым ВС и третьим СА. Исходя из этих данных, спортсмены обычно и прокладывают маршрут, рассчитывают компасный курс и ведут другую подготовку. Однако нередко погода вносит существенные поправки в намеченные планы и эти поправки необходимо учитывать. Например, в момент вылета метеообстановка сложилась так, что ветер дует на восток. От пункта А до В и от В до С — хорошая кучевая облачность, а от пункта С до А облака редкие и недостаточно мощного развития. Если полететь по маршруту в направлении А—В—С—А, то даже при хорошем прохождении отрезков А—В и В—С на последнем этапе маршрута, то есть от С до А планерист встретится с большими трудностями. При данной метеообстановке целесообразнее начать полет в сторону пункта С, то есть А—С—В—А и пройти наиболее трудный участок с попутным ветром. На последующих этапах, при облаках мощного развития и хороших восходящих потоках, с вредным влиянием ветра бороться будет легче. Поэтому совершенно очевидно, что карту и личную подготовку спортсменов надо вести с учетом возможности полета в двух направлениях.

Важным фактором в таких полетах являются место отцепки от самолета-буксировщика и момент начала старта. Надо иметь в виду, что целесообразнее отцепиться под хорошим облаком, подходящим к аэродрому, набрать высоту более 1000 м и пересечь линию старта на повышенной скорости. При этом необходимо учитывать, чтобы впереди в этот момент были облака, обещающие восстановление потерянной высоты.

В тех случаях, когда не удалось достигнуть намеченного облака, а высота потеряна, надо набирать высоту в термических потоках, которые по своей мощности иногда не уступают потокам, имеющимся у хороших кучевых облаков. Термические потоки надо искать над свежевспаханной пашней, над полями с небольшой растительностью, над песчаными буграми и другими открытыми площадями.

Ни в коем случае не надо искать восходящих потоков над большими лесными массивами, над озерами, реками и болотами. Над этими местами преобладают нисходящие потоки, достигающие порой 5—6 м/сек.

Если при полете по маршруту планер все время летел со снижением, а запас высоты подходит к концу и под каким-то небольшим облаком снижение прекратилось, то уходить с этого места не следует. Надо ввести планер в спираль и попытаться удержаться в потоке.

Еще на земле спортсмен-планерист обязан сделать соответствующие расчеты дальности планирования на каждые 100 м потери высоты. При этом необходимо учитывать влияние ветра. Известно, что дальность планирования при безветрии зависит от высоты и качества планера, т. е. $L = HK$, где H — высота, K — качество планера.

Но так как штилевая погода, благоприятная для полетов планеристов, бывает очень редко, то дальность планирования в значительной степени зависит от ветра. Поэтому ее надо рассчитывать по формуле:

$$L = HK \pm Wt,$$

где: W — скорость ветра в м/сек.
t — время снижения планера в секундах.

Например, если полет совершается на планере «Пионер», у которого качество примем за 20, а скорость снижения 1,5 м/сек, то нетрудно рассчитать, что при ветре 5 м/сек, потеряв 600 м высоты, он пролетит по прямой по ветру:

$$L = 600 \times 20 + 5 \times \frac{600}{1,5} = 14\,000 \text{ м},$$

а против ветра

$$L = 600 \times 20 - 5 \times \frac{600}{1,5} = 10\,000 \text{ м}.$$

Как видно из приведенного примера, даже при таком незначительном ветре получается существенная разница в дальности планирования. Поэтому, сделав небольшую табличку на каждый этап маршрута, планерист в полете сможет легко определить — какое расстояние он сможет пройти, планируя с данной высоты.

Опыт показывает, что первый отрезок маршрута спортсмены, как правило, проходят успешно, так как он начинается от аэродрома и полет протекает в наиболее благоприятных условиях. Однако некоторые спортсмены подчас чрезмерно увлекаются, несвоевременно восстанавливают высоту и, снизившись до 500—400 м, уже не могут выпарить, хотя вверху и находится хорошая облачность.

Очень часто бывает так, что мощное кучевое облако начинает «держать» только с 600—700 метров, а иногда и выше. Об этом не следует забывать. Прежде чем покинуть пределы аэродрома, планерист должен «почувствовать» облака, убедиться с какой высоты они начинают «держать», определить силу потоков, а также сколько требуется времени на восстановление высоты.

При подходе к поворотному пункту планерист должен своевременно опознать его и после отметки над ним выбрать правильное направление для продолжения полета. Ведь не всегда над поворотным пунктом имеются облака, чаще всего они находятся где-то в стороне.

Пройдя первый поворотный пункт, планерист должен ввести соответствующую поправку на ветер и не допускать по возможности больших уклонений от линии маршрута. Был случай, когда опытный спортсмен ЦАК СССР И. Романов, увлекшись набором высоты под облаком, уходившим в сторону от маршрута, допустил большое отклонение и не смог долететь до намеченного пункта.

В парящих маршрутных полетах на планере, как правило, метеообстановка очень часто меняется и планеристу самому приходится решать все сложные задачи, самостоятельно принимая решение о дальнейшем полете. От правильности этого решения будет зависеть успех полета. А правильное решение в значительной степени зависит от точной оценки метеообстановки.

Залогом успеха в соревнованиях по этому упражнению в первую очередь является достаточная тренировка спортсменов-планеристов в парящих полетах и хорошая наземная подготовка к полету.

Отвечаем на письма читателей

ГРОЗОЗАЩИТНЫЕ СРЕДСТВА ПРИ МЕХАНИЗИРОВАННОМ ВЗЛЕТЕ ПЛАНЕРА

М. МЕЙЛАХС, Г. ПОЖАРОВ,
мастера спорта

УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ!

При полетах на планерах с механического старта (лебедка Назарова, мотоагрегат) часто наблюдается неприятное явление: при запусках заряжаются электричеством трос лебедки и буксировочный замок. Длина троса 1200—1500 м, набор высоты при взлете 400—600 м. При отцеплении планерист получает электрический удар, иногда даже появляется большая искра. Это явление наблюдается и при заземленной лебедке.

Наши планеристы часто летают при приближении грозовых облаков и около мощных радиовещательных станций. Возможно, что это обстоятельство облегчает появление заряда в тросе, но сильные удары наблюдаются и при совершенно спокойной атмосфере.

Прошу вас посоветовать как избавиться от этого неприятного явления.

Т. КИНЦИС

г. Рига.

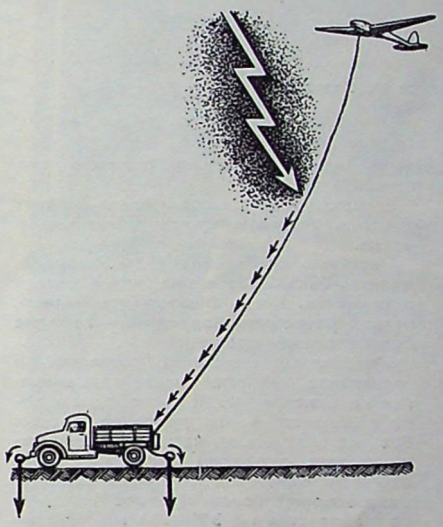
* * *

В АТМОСФЕРЕ в связи с конденсацией влаги, содержащейся в воздухе, и движением восходящих потоков возникает и скапливается статическое электричество. При наличии восходящих потоков взвешенные в воздухе капельки воды разбиваются и при этом электризуются.

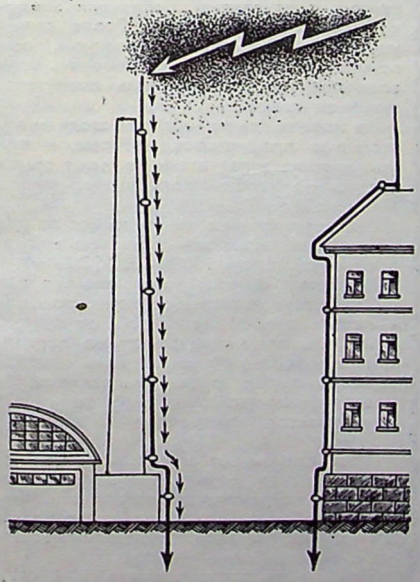
При большом скоплении таких капель могут возникать сильные электрические поля, достаточные для ионизации воздуха и образования молний.

Большое скопление электричества в атмосфере наблюдается летом, но не исключена возможность появления его и зимой. Электрические поля особенно часто возникают в зонах, где имеются высоковольтные электрические передачи (провода), мачты широковещательных радиостанций, трансформаторные подстанции и будки, подземные электрические кабели и другие сооружения, излучающие так называемое «блуждающее электричество».

Для защиты от электрических разрядов применяют так называемые молниеотводы (часто неправильно называемые громоотводами), изготовление которых доступно каждому авиационному клубу.



2. Частный случай, когда заземленная автолебедка превращается в молниеотвод.



1. Принципиальная схема молниеотвода.

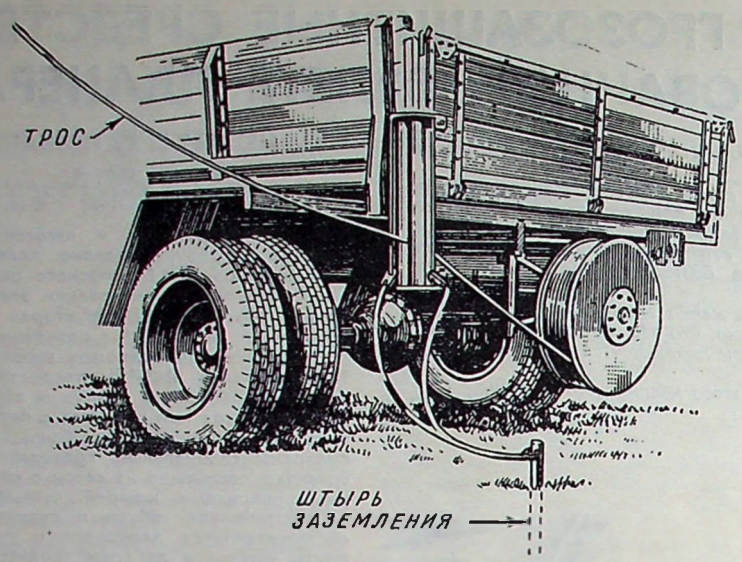
Вот одна из простых схем молниеотвода, показывающая сущность заземления (рис. 1). Один или несколько металлических стержней устанавливают вертикально на верхней точке защищаемого объекта, предварительно изолировав их от объекта. При помощи провода, покрытого изоляцией, стержень соединен с землей (массой). Электрический разряд, соприкоснувшись со стержнем, уходит через провод в землю. На рис. 2 изображен частный случай заземления, когда планер, трос и автолебедка превращаются в молниеотвод.

Планерные звенья и станции, применяющие авто- и мотолебедки для взлета планеров (лебедки конструкции П. Назарова и А. Дабахова-В. Заярного), часто пренебрегают элементарными правилами защиты от электрических разрядов. Помимо этого, известную роль играет и то обстоятельство, что при конструировании и изготовлении лебедок не было уделено должного внимания вопросу безопасного пользования ими при возникновении электрических разрядов. Конструкторам этих лебедок не мешало бы познакомиться с агрегатами для подъемов аэростатов. Так, в лебедке ЛНЗ-151, предназначенной для сдавания в воздух и выбирания аэростатов при прыжках с парашютом, при конструировании были предусмотрены специальные грозозащитные средства, состоящие из сеток с резиновыми ковриками, штырей заземления, диэлектрической обуви и перчаток у обслуживающего персонала и пр. На месте установки лебедки вводится запретная зона площадью 20×25 м, для обозначения которой по углам ставятся четыре красных флажка, обведенных шнуром. В запретной зоне разрешается находиться только лицу, работающему на лебедке.

На наш взгляд, введение таких же грозозащитных средств на лебедках для старта планеров дало бы гарантию от поражения электрическими разрядами людей, пользующихся ими. В некоторых планерных звеньях, правда, заземляют лебедки, но делают это по-кустарному, совершенно не отдавая себе отчета в эффективности применяемого ими способа. Например, в лебедке конструкции П. Назарова при буксировке планера «напрямую» заземляют автомашину, не учитывая, что барабан, вращаясь на обильно смазанных подшипниках, не является проводником тока. Поэтому естественно, что статическое электричество, скапливающееся на металлических частях планера и буксировочного троса, не уходит «на массу», остается в них. В других случаях автомашину заземляют на песчаном сухом грунте, упуская из вида, что сухой песок очень плохой проводник электричества.

Для того чтобы избежать всякой воз-

3. Штырь заземления.



4. Заземление лебедки П. Назарова.

можности неприятного, а порой и опасного соприкосновения со статическим электричеством, необходимо при запуске планеров лебедками П. Назарова и А. Дабахова-В. Заярного строго соблюдать следующие элементарные требования.

Заземление агрегата производится 2—4 стальными штырями с заостренными концами. Длина штырей 500 мм, диаметр 20 мм. Штыри вбиваются в землю полностью до ушек и соединяются с корпусом лебедки при помощи стального троса диаметром 5 мм (рис. 3).

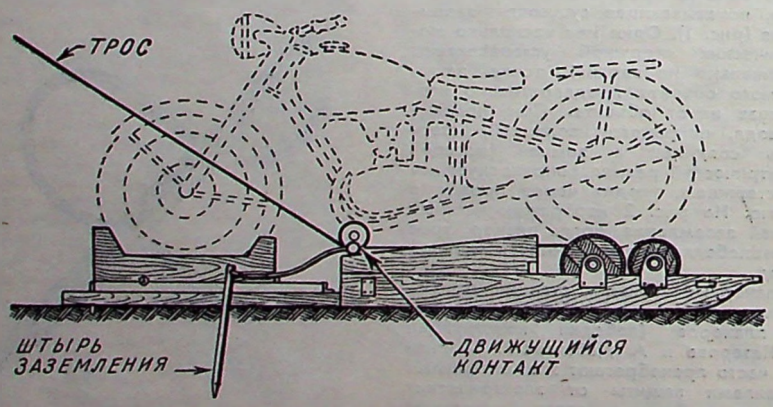
Барабан лебедки должен быть соединен с заземленным корпусом, как это показано на рис. 4. На мотолебедке А. Дабахова-В. Заярного такое соединение достигается с помощью движущегося контакта (рис. 5).

Чем влажнее грунт, на котором установлена лебедка, тем эффективнее действие заземления. При сухом грунте рекомендуется обильно поливать его водой.

Контакты и места соединения следует очистить от грязи, краски, ржавчины и масла.

Персонал, работающий на лебедке, должен быть одет в резиновые сапоги и перчатки. Когда буксируется планер, нельзя разрешать подходить к лебедке без защитной одежды.

Необходимо также обезопасить и планериста, находящегося в планере, как на буксире, так и в свободном полете. Выполнить это довольно просто. Все металлические части планера соединяются проводом, имеющим изоляцию. В одном месте (лучше под стабилизатором) конец провода выводится на расстояние 300—500 мм от планера. К этому концу припаивается медный конус диаметром 30 мм и высотой 150 мм. Конус обращен острием вниз. По этому конусу заряд статического электричества будет «стекать» в атмосферу.



5. Заземление мотолебедки А. Дабахова- В. Заярного.

ПЛАНЕР БК-4 «КАУНАС»

Б. КАРВЕЛИС,
конструктор

Фото А. АРБАЧАУСКАСА

КАУНАССКАЯ планерная секция поставила передо мной задачу: создать легкий планер достаточно хорошего качества для парения в восходящих термических потоках. Такой планер был сконструирован.

БК-4 — одноместный моноплан рекордного типа, деревянной конструкции. Коэффициент безопасности планера равен 9.

Крыло в плане трапецевидной формы с закругленными концами. Оно имеет один силовой лонжерон. Второй лонжерон служит только в качестве третьей точки крепления крыла к центроплану, а также для крепления элеронов. Узел силового лонжерона крепится к центроплану двумя конусными болтами. Передняя часть крыла до силового лонжерона обтянута фанерой. Толщина ее от 1 до 2 мм. Для создания большей прочности фанера клеена слоями под углом 45°. В местах соединения приклеены полоски фанеры — «манжеты».

Элероны состоят из двух частей и проходят по всей длине крыла. Они прикреплены к заднему лонжерону шарнирами. Управление элеронами осуществляется посредством тяг, соединенных с качалками. Кабанчики элеронов соединены тросами. Возле ручки управления находится механизм, при помощи которого можно изменять угол элеронов, т. е. изменять вогнутость профиля крыла.

На концах крыла имеются щели — постоянные предкрылки, которые и при критических углах атаки не дают срыва потока. На каждой половине крыла по 10 таких щелей.

Каждая половина крыла имеет по два воздушных тормоза — дюралевые пластинки размером 900 × 100 × 2,5 мм.

Фюзеляж формы «монокок» собран из шпангоутов, четырех лонжеронов и оклеен фанерой толщиной от 1,5 до 2 мм. Задняя часть фюзеляжа переходит в небольшой киль. Руль высоты вынесен перед рулем направления и поэтому аэродинамической тени нет. Стабилизатор прикреплен к фюзеляжу наглухо.

Фюзеляж имеет небольшой центроплан. Кабина длинная и пилот находится в полулежачем положении. Она приспособлена для наспинного парашюта. Кабина закрыта профилированным органическим стеклом.

Приборная доска планера БК-4 «Каунас» снабжена шестью приборами.

Планер имеет три крючка: для старта с амортизатора, самолетный и крючок для автостарта. Управление всеми крючками обеспечивается одной ручкой одновременно. При достижении во время автостарта углов, превышающих 45°, крючок автоматически открывается.

Вал ручки управления проходит под сиденьем и прикреплен двумя бронзовыми втулками. На передней части вала установлен кронштейн крепления ручки, а на задней части вала находятся два ролика и тяги управления элеронов. Тросы рулей высоты идут закрытой цепью от ручки управления к кабанчику.

Педали управления рулем направления расположены на одной оси и движутся в бронзовых втулках. Верхняя часть педалей заканчивается качалками, к которым крепятся тяги. Нижние концы тяг присоединены к двуплечим качалкам, которые соединены с тросами руля направления. Тросы руля направления тоже идут закрытой цепью.

Ось педалей крепится на двух подшипниках и имеет возможность изменять угол. При изменении угла кронштейна крепления оси педалей изменяется и расстояние педалей от сиденья. Ручка перестановки педалей находится с левой стороны кабины и имеет зубчатые фиксированные положения. При помощи этого механизма педали можно поставить в желаемое положение. Расстояние их регулировки — 250 мм.

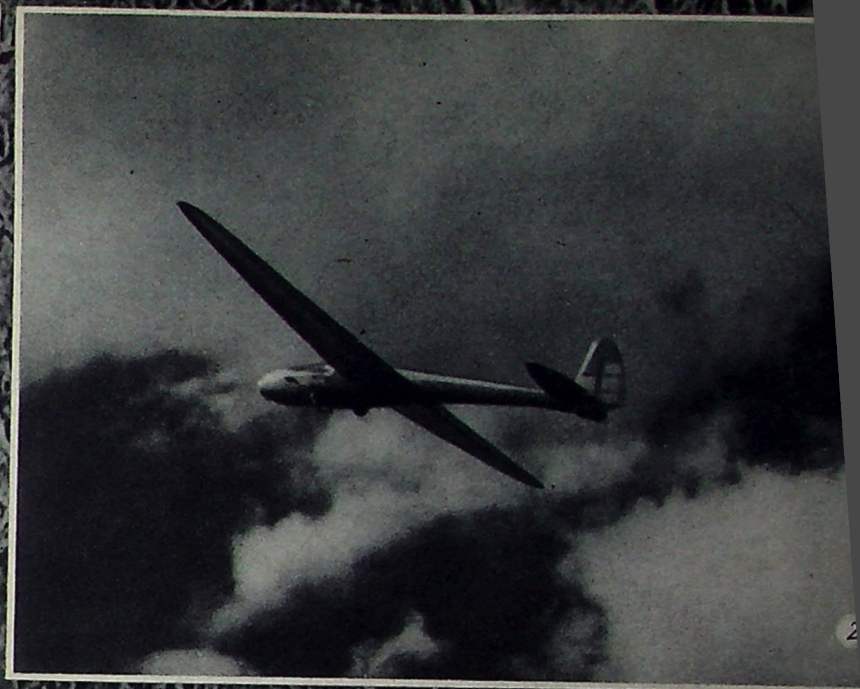
В практической эксплуатации планер зарекомендовал себя хорошо. На нем каунасские планеристы уже совершили ряд удачных полетов.

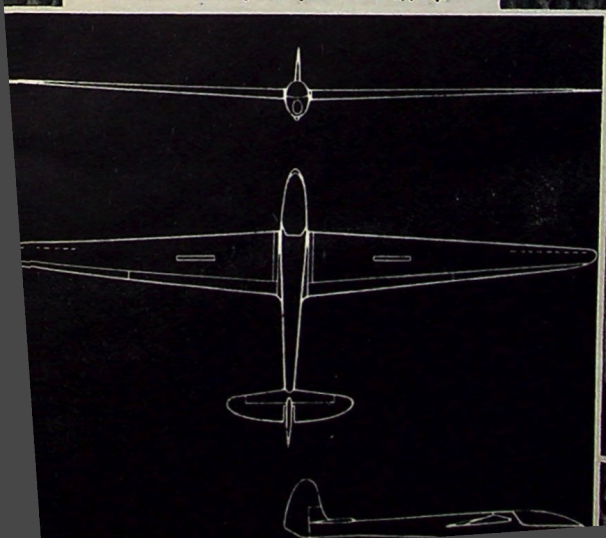
Однако останавливаться на достигнутых результатах актив каунасских планеристов не думает. Я приступил к работе над проектом нового рекордного планера БК-5, который, по теоретическим расчетам, будет иметь аэродинамическое качество не ниже 33.

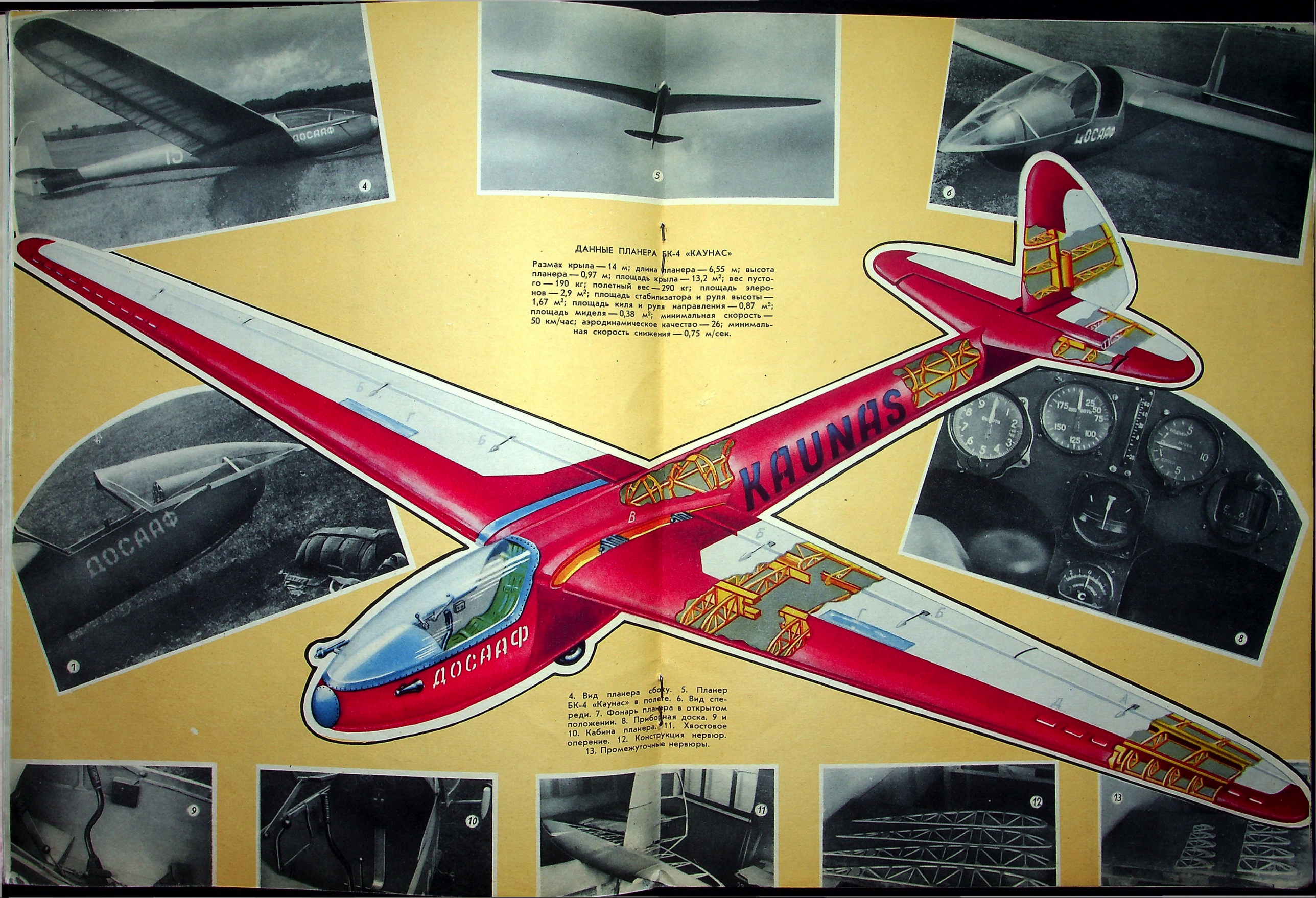
Проектирование и постройка новых планеров высокого качества послужит делу дальнейшего развития планеризма, достижению новых спортивных успехов.

г. Каунас.

1. Схема планера БК-4 «Каунас». 2. В парящем полете под мощным кучевым облаком. 3. Взлет с автостарта (окончание см. на развороте вкладки).



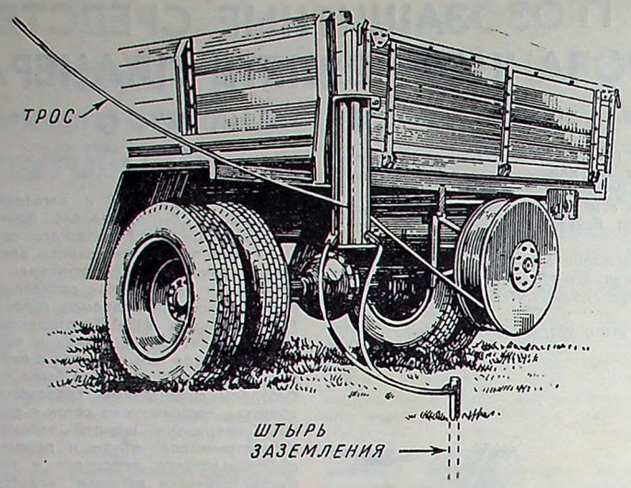




ДАННЫЕ ПЛАНЕРА БК-4 «КАУНАС»

Размах крыла — 14 м; длина планера — 6,55 м; высота планера — 0,97 м; площадь крыла — 13,2 м²; вес пустого — 190 кг; полетный вес — 290 кг; площадь элеронов — 2,9 м²; площадь стабилизатора и руля высоты — 1,67 м²; площадь киля и руля направления — 0,87 м²; площадь миделя — 0,38 м²; минимальная скорость — 50 км/час; аэродинамическое качество — 26; минимальная скорость снижения — 0,75 м/сек.

4. Вид планера сбоку. 5. Планер БК-4 «Каунас» в полете. 6. Вид спереди. 7. Фонарь планера в открытом положении. 8. Приборная доска. 9 и 10. Кабина планера. 11. Хвостовое оперение. 12. Конструкция нервюр. 13. Промежуточные нервюры.



4. Заземление лебедки П. Назарова.

можности неприятного, а порой и опасного соприкосновения со статическим электричеством, необходимо при запуске планеров лебедками П. Назарова и А. Дабахова-В. Заярного строго соблюдать следующие элементарные требования.

Заземление агрегата производится 2—4 стальными штырями с заостренными концами. Длина штырей 500 мм, диаметр 20 мм. Штыри вбиваются в землю полностью до ушек и соединяются с корпусом лебедки при помощи стального троса диаметром 5 мм (рис. 3).

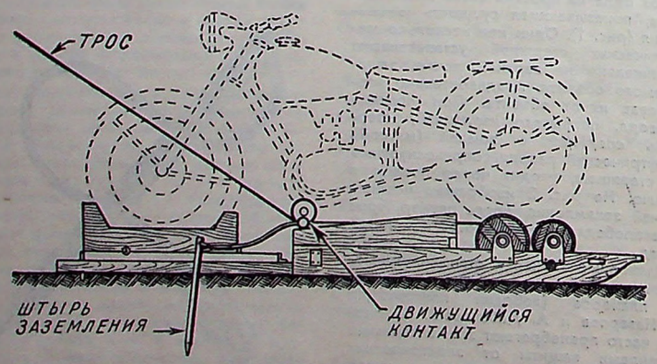
Барабан лебедки должен быть соединен с заземленным корпусом, как это показано на рис. 4. На мотолебедке А. Дабахова-В. Заярного такое соединение достигается с помощью движущегося контакта (рис. 5).

Чем влажнее грунт, на котором установлена лебедка, тем эффективнее действие заземления. При сухом грунте рекомендуется обильно поливать его водой.

Контакты и места соединения следует очистить от грязи, краски, ржавчины и масла.

Персонал, работающий на лебедке, должен быть одет в резиновые сапоги и перчатки. Когда буксируется планер, нельзя разрешать подходить к лебедке без защитной одежды.

Необходимо также обезопасить и планериста, находящегося в планере, как на буксире, так и в свободном полете. Выполнить это довольно просто. Все металлические части планера соединяются проводом, имеющим изоляцию. В одном месте (лучше под стабилизатором) конец провода выводится на расстояние 300—500 мм от планера. К этому концу припаивается медный конус диаметром 30 мм и высотой 150 мм. Конус обращен острием вниз. По этому конусу заряд статического электричества будет «стекать» в атмосферу.



5. Заземление мотолебедки А. Дабахова- В. Заярного.

ПЛАНЕР БК-4 «КАУНАС»

Б. КАРВЕЛИС,
конструктор

Фото А. АРБАЧАУСКАСА

КАУНАССКАЯ планерная секция поставила передо мной задачу: создать легкий планер достаточно хорошего качества для парения в восходящих термических потоках. Такой планер был сконструирован.

БК-4 — одноместный моноплан рекордного типа, деревянной конструкции. Коэффициент безопасности планера равен 9.

Крыло в плане трапецевидной формы с закругленными концами. Оно имеет один силовой лонжерон. Второй лонжерон служит только в качестве третьей точки крепления крыла к центроплану, а также для крепления элеронов. Узел силового лонжерона крепится к центроплану двумя конусными болтами. Передняя часть крыла до силового лонжерона обтянута фанерой. Толщина ее от 1 до 2 мм. Для создания большей прочности фанера клеена слоями под углом 45°. В местах соединения приклеены полоски фанеры — «манжеты».

Элероны состоят из двух частей и проходят по всей длине крыла. Они прикреплены к заднему лонжерону шарнирами. Управление элеронами осуществляется посредством тяг, соединенных с качалками. Кабанчики элеронов соединены тросами. Возле ручки управления находится механизм, при помощи которого можно изменять угол элеронов, т. е. изменять вогнутость профиля крыла.

На концах крыла имеются щели — постоянные предкрылки, которые и при критических углах атаки не дают срыва потока. На каждой половине крыла по 10 таких щелей.

Каждая половина крыла имеет по два воздушных тормоза — дюралевые пластинки размером 900 × 100 × 2,5 мм.

Фюзеляж формы «монокок» собран из шпангоутов, четырех лонжеронов и оклеен фанерой толщиной от 1,5 до 2 мм. Задняя часть фюзеляжа переходит в небольшой киль. Руль высоты вынесен перед рулем направления и поэтому аэродинамической тени нет. Стабилизатор прикреплен к фюзеляжу наглухо.

Фюзеляж имеет небольшой центроплан. Кабина длинная и пилот находится в полулежачем положении. Она приспособлена для наспинного парашюта. Кабина закрыта профилированным органическим стеклом.

Приборная доска планера БК-4 «Каунас» снабжена шестью приборами.

Планер имеет три крючка: для старта с амортизатора, самолетный и крючок для автостарта. Управление всеми крючками обеспечивается одной ручкой одновременно. При достижении во время автостарта углов, превышающих 45°, крючок автоматически открывается.

Вал ручки управления проходит под сиденьем и прикреплен двумя бронзовыми втулками. На передней части вала установлен кронштейн крепления ручки, а на задней части вала находятся два ролика и тяги управления элеронов. Тросы рулей высоты идут закрытой цепью от ручки управления к кабанчику.

Педали управления рулем направления расположены на одной оси и движутся в бронзовых втулках. Верхняя часть педалей заканчивается качалками, к которым крепятся тяги. Нижние концы тяг присоединены к двуплечим качалкам, которые соединены с тросами руля направления. Тросы руля направления тоже идут закрытой цепью.

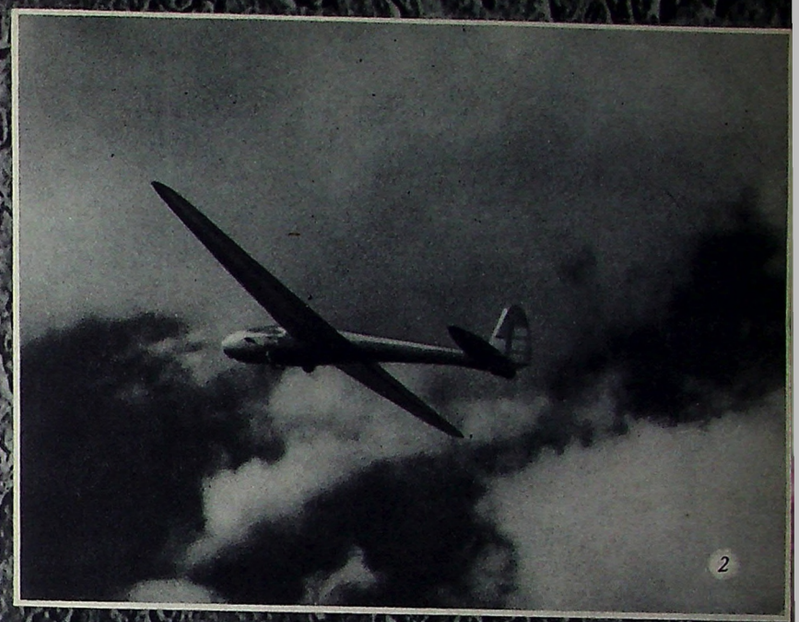
Ось педалей крепится на двух подшипниках и имеет возможность изменять угол. При изменении угла кронштейна крепления оси педалей изменяется и расстояние педалей от сиденья. Ручка перестановки педалей находится с левой стороны кабины и имеет зубчатые фиксированные положения. При помощи этого механизма педали можно поставить в желаемое положение. Расстояние их регулировки — 250 мм.

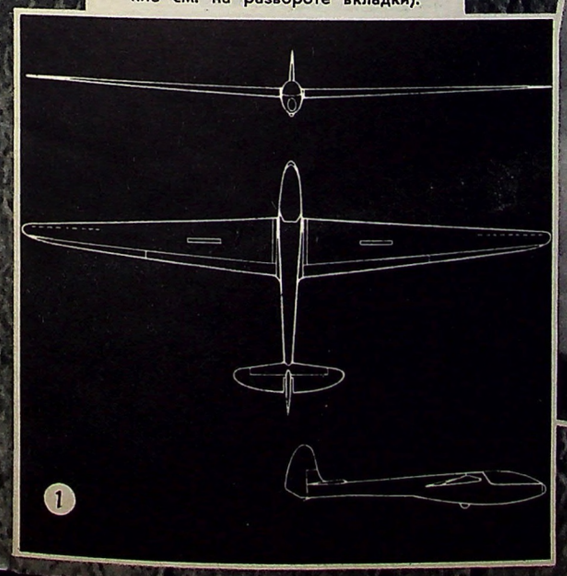
В практической эксплуатации планер зарекомендовал себя хорошо. На нем каунасские планеристы уже совершили ряд удачных полетов.

Однако останавливаться на достигнутых результатах актив каунасских планеристов не думает. Я приступил к работе над проектом нового рекордного планера БК-5, который, по теоретическим расчетам, будет иметь аэродинамическое качество не ниже 33.

Проектирование и постройка новых планеров высокого качества послужит делу дальнейшего развития планеризма, достижению новых спортивных успехов.

г. Каунас.





1. Схема планера БК-4 «Каунас». 2. В парящем полете под мощным кучевым облаком. 3. Взлет с автостарта (окончание см. на развороте вкладки).

Перед чемпионатом мира

Готовясь к IV мировому чемпионату по парашютному спорту, сборная команда Советского Союза провела очередной тренировочный сбор в городе Кабулети, на Черноморском побережье. Мы печатаем несколько фотоснимков, заснятых на этом сборе.

Вверху (слева направо): На занятиях по наземной подготовке. Тренер мастер спорта Михаил Дмитров отрабатывает выполнение сальто со спортсменкой-парашютисткой Лидией Олефировой. Парашютисты в кабине самолета Ан-2. Сегодня у них прыжки с высоты 2000 м с задержкой раскрытия парашюта на 30 секунд.

В центре: Парашютистка Пермского аэроклуба Маргарита Можаева (справа) проверяет подгонку парашютов у своей подруги спортсменки Центрального аэроклуба СССР Эммы Дягилец. Каждое утро, проводя физзарядку, парашютисты играли в мяч.

Внизу: На аэродроме перед очередным тренировочным прыжком.

Фото Б. Вдовенко

На темы дня

ТРЕТИЙ ЭТАП СПАРТАКИАДЫ

Наступил третий, наиболее массовый этап Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи, посвященной 40-летию ВЛКСМ. В соревнованиях этого этапа принимают участие широкие массы парашютистов.

Основная задача этого этапа спартакиады — охватить соревнованиями как можно больше парашютистов, начиная со спортсменов 3-го разряда, провести спартакиаду на высоком организационном уровне и добиться отличных спортивных результатов.

Успех третьего этапа спартакиады во многом определяется и тем, насколько хорошо будет организована сдача норм на второй и первый спортивные разряды. На заключительном этапе спартакиады будут приниматься и нормы мастера спорта.

Помимо этого, большое значение будет иметь тщательная регистрация и широкая информация об установленных в ходе спартакиады рекордах, особенно внутриклубных, зональных и республиканских, а возможно, всесоюзных и мировых. Пропаганда местных рекордов среди спортсменов-парашютистов и всей молодежи имеет большое значение. Она способствует дальнейшей популяризации парашютного спорта, его массовому развитию, повышению мастерства. Между тем до сих пор еще далеко не всюду на это дело обращено должное внимание.

Чтобы добиться точной и четкой регистрации установленных рекордов, а также и правильного приема разрядных норм, необходимо обеспечить квалифицированное судейство. Для этого надо вдумчиво укомплектовать судейские коллегии, подробно проинструктировать их, провести семинары и предварительные тренировки, снабдить судей достаточным количеством оптических труб, секундомеров, металлических рулеток, соответствующими бланками для записи достигнутых результатов, а также и другим необходимым на соревнованиях инвентарем и снаряжением.

Прием разрядных норм по некоторым упражнениям следует организовать и там, где прыжки будут проводиться не с самолетов, а с аэростатов. Здесь также могут быть установлены свои рекорды, которые надо зарегистрировать, широко оповестив о них спортсменов. В соревнованиях по прыжкам с аэростата также примут участие не только парашютисты ДОСААФ, а и представители всех других ведомств, культивирующих парашютный спорт,— Советской Армии, Гражданского воздушного флота, лесной авиации и других.

Третий этап спартакиады позволит выявить наиболее сильных спортсменов-парашютистов. Они примут участие в заключительном, четвертом этапе — всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту, которые состоятся в первой половине сентября на Тушинском аэродроме.

Парашютист спортсмен 1-го разряда Н. Чернышев, подготовивший более 350 парашютистов, проводит занятия по изучению материальной части парашюта с курсантами Тульского аэроклуба.

ПАРАШЮТИСТЫ ТУЛЫ НА СТАРТЕ

В Тульском аэроклубе — большой коллектив инструкторов-общественников по парашютному спорту. Опираясь на этот актив, аэроклуб хорошо организовал подготовку спортсменов-парашютистов.

Возглавляет работу инструкторов-общественников мастер спорта Н. В. Брейкин. Он — участник многих соревнований, в том числе и всесоюзных, и имеет на своем счету свыше 600 прыжков с парашютом.

Комсомолец Емельянов уже подготовил в этом году шесть спортсменов-парашютистов, в том числе одного 2-го разряда и пять — 3-го. Сейчас он ведет кружок в Богородицком районе, в котором занимаются 50 парашютистов первоначального обучения.

Включившись во Всесоюзную спартакиаду в честь 40-летия ВЛКСМ, тульские парашютисты уже выполнили свыше 300 прыжков. К началу лета было подготовлено два спортсмена 2-го разряда, десять — 3-го и 71 парашютист первоначального обучения.

Выйдя на старт спартакиады, спортсмен 1-го разряда Н. Чернышев, подготовивший уже более 350 парашютистов, совершил прыжок с высоты 600 м и приземлился в 7,5 м от центра мишени. Этот результат в два раза превышает нормативы мастера спорта.

Участники спартакиады прыгают не только с самолетов, но и с аэростата. Недавно по одному прыжку с аэростата совершили 27 парашютистов Механического института. Они показали хорошие результаты.

В ходе спартакиады в Туле и районах области вступят в строй три новых парашютных вышки. Это окажет большую помощь в массовой подготовке парашютистов.

В. МАТЮШКИН,
старший инспектор-летчик
областного комитета ДОСААФ
г. Тула.

ПЕРВЫЕ ПРЫЖКИ С ПАРАШЮТОМ

Студенты Мелитопольского института механизации сельского хозяйства активно включились во Всесоюзную спартакиаду по военно-прикладным видам спорта, посвященную 40-летию ВЛКСМ.

В мае закончила теоретические занятия большая группа парашютистов, которой руководили опытные спортсмены С. Т. Перепелкин и И. А. Мазниченко. Из Запорожского аэроклуба в Мелитополь прилетели два самолета, с которых молодым спортсменам предстояло совершить первые прыжки. Все парашютисты внимательно ознакомились с самолетами и прошли предполетную наземную подготовку и облет.

Вслед за своими учителями тт. Перепелкиным и Мазниченко в воздух поднялись студентки и студенты. Честь первых прыжков была предоставлена активисткам ДОСААФ Наде Кащеной, Лене Никулиной, Рае Коваленко, Светлане Кравец и другим девушкам. За девушками прыжки совершили студенты Лариков, Невидомский, Штырев и многие другие.

Прыжки продолжались в течение трех дней. За это время свою отвагу и знания парашютного дела продемонстрировали сто студенток и студентов Мелитопольского института механизации сельского хозяйства — все они совершили прыжки с парашютом. Тут же, на аэродроме, молодым парашютистам были вручены соответствующие удостоверения и значки.

Н. КОНЦЕВИЧ,
старший инспектор-летчик
областного комитета ДОСААФ
г. Запорожье.

ВЫПОЛНЕНИЕ ФИГУР В ЗАТЯЖНЫХ ПРЫЖКАХ

Д. ЖОРНИК,
мастер спорта

ЗА ПОСЛЕДНИЕ годы мастерство парашютистов, особенно при выполнении затяжных прыжков, значительно возросло. Это нашло свое отражение и в программах соревнований. Семь-восемь лет назад от спортсмена требовалось только выдержать время задержки раскрытия парашюта и совсем не обращалось внимания на то, в каком положении находится его тело в свободном падении.

Но уже с 1952 года спортсмен в затяжном прыжке должен был падать устойчиво, вниз лицом, в заданном направлении. В 1955 году в программу соревнований было введено выполнение в свободном падении спиралей. А в 1957 году на IX первенстве Советского Союза по парашютному спорту вместе с восьмерками спортсмены успешно выполняли и заднее сальто.

Перед парашютистами, которые будут участвовать в соревнованиях спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта, посвященной 40-летию ВЛКСМ, поставлены еще более сложные задачи.

В двух упражнениях финальной программы соревнований (№ 4 и № 6) спортсмены обязаны будут во время свободного падения не только сохранять стабильное положение, но и выполнять фигуры: восьмерки, заднее сальто и переднее сальто.

В упражнении № 4 — затяжном прыжке с высоты 2000 м с задержкой раскрытия парашюта на 30 сек.— спортсмен обязан после отделения от самолета сразу занять горизонтальное положение и развернуться в направлении выложенной на аэродроме стрелы. После этого он может начинать выполнять восьмерки (правая и левая спираль), причем первую восьмерку он должен начать правой спиралью. После двух восьмерок парашютист, по своему выбору, может продолжать выполнять восьмерки, заднее или переднее сальто. Количество фигур не ограничивается и чем их будет больше, тем больше очков получит спортсмен. В этом упражнении оценивается точность времени задержки раскрытия парашюта, стиль падения и выполнение фигур.

За точно выдержанное время задержки раскрытия парашюта спортсмен получает 100 очков. Каждая десятая доля секунды свыше или меньше 30 сек. уменьшает оценку на 3 очка. Если время задержки было меньше 27 или более 33 сек. спортсмен за все упражнение не получает ни одного очка.

Если спортсмен правильно отделился от самолета, сразу занял горизонтальное положение и падал в направлении стрелы, он получает за стиль 100 очков. Нарушение этих условий штрафуется в соответствии с допущенной ошибкой.

Рис. 4.

За выполнение каждой восьмерки спортсмен получает 25 очков, за сальто заднее согнувшись — 35 очков, сальто заднее прогнувшись и сальто переднее — 50 очков.

Таким образом, за это упражнение спортсмен может получить 100 очков за время, 100 за стиль, а если он выполнит две восьмерки, заднее сальто согнувшись и переднее сальто, он получит всего — 100 + 100 + 25 + 25 + + 35 + 50 = 335 очков.

Если же количество выполненных фигур будет больше, то и сумма очков также будет больше.

Условия упражнения № 6 несколько иные. Прыжок выполняется с высоты 2200 м с задержкой раскрытия парашюта на 35—40 сек. Парашютист, отделившись от самолета, должен сразу занять горизонтальное положение, головой в направлении выложенной на земле стрелы. Через 5 сек. после отделения от самолета на земле у стрелы выкладываются дополнительные полотнища, в зависимости от расположения которых выполняется определенный комплекс фигур. Эти полотнища будут лежать 5 секунд.

Если у стрелы полотнище выложено слева (рис. 1), спортсмен должен выполнить восьмерку влево, затем сальто, снова восьмерку влево, сальто и т. д.

Рис. 5.

При полотнище, выложенном справа (рис. 2), выполняется восьмерка вправо, сальто, затем снова восьмерка вправо, сальто и т. д. Если у стрелы выложено два полотнища (рис. 3), нужно выполнять сальто, восьмерку влево, затем снова сальто, восьмерку влево и т. д.

В этом упражнении за время задержки раскрытия парашюта оценки не дается, но если задержка была меньше 35 или больше 40 сек., то спортсмен не получает ни одного очка за все упражнение. Стиль прыжка оценивается на тех же условиях, что и в 4-м упражнении. За правильное отделение от самолета и занятие горизонтального положения в направлении стрелы спортсмен получает 100 очков. За каждую восьмерку спортсмену начисляется 25 очков, а за сальто 35 очков. Но если фигуры выполнялись не в той последовательности, которая требовалась выложенным на земле сигналом, то оценка за них не выставляется.

Таким образом, количество очков за это упражнение складывается из очков, полученных за стиль, а также за количество выполненных фигур.

Чтобы набрать наибольшее количество очков за выполнение фигуры, восьмерки и сальто необходимо делать чисто, без замечаний. Если фигура не закончена или при выполнении восьмерки спортсмен «перемахнул» направление стрелы более чем на 90° или, выполняя сальто, свалился на бок, а также если фигуры выполнялись не в заданном направлении — в этих случаях оценка фигуры не производится. Если при выполнении восьмерок или сальто движение прерывалось, спортсмен штрафуется на 10 очков за каждую ошибку.

Спортсмен штрафуется также на 10 очков и за выполнение спирали не в горизонтальной плоскости, с зарыванием. Если, выполняя восьмерку, спортсмен «перемахнул» направление стрелы, но не более чем на 90°, или же, выполнив сальто, не вышел в заданном направлении, он штрафуется как за мелкую ошибку — на 5 очков, а для начала последующей фигуры должен возвратиться в заданное направление.

Рис. 1.

Рис. 2.

Рис. 3.

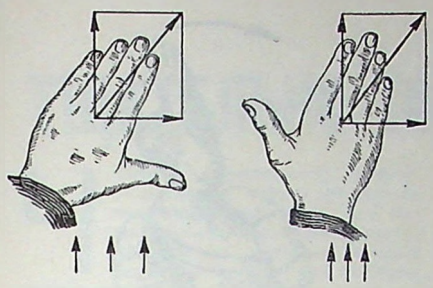


Рис. 6.

Для выполнения восьмерки и сальто заданное направление различно. Восьмерки выполняются в направлении на стрелу (рис. 4), а сальто — под 90° к стреле (рис. 5). Следовательно, если спортсмен после восьмерки хочет выполнить сальто, то он обязан последнюю спираль сделать на 90° больше и стать под 90° к стреле. Это делается для того, чтобы судьям легче было наблюдать и оценить фигуру.

При выполнении нескольких сальто подряд спортсмен после каждого сальто должен менять направление. Выполнив одно сальто, он развертывается на 180°, становится другим боком к судьям и только после этого приступает к выполнению следующего сальто.

Успех выступления спортсмена как в финале спартакиады, так на республиканских и зональных соревнованиях РСФСР будет зависеть от того, насколько хорошо спортсмен подготовился по упражнениям программы и, в частности, насколько хорошо он оттренировал выполнение фигур в затяжном прыжке. Учитывая большой удельный вес, который имеет в программе соревнований оценка фигур, необходимо дать некоторые советы по их выполнению.

К тренировке в выполнении фигур в затяжном прыжке следует приступать после того, как спортсмен в совершенстве овладел стабильным падением в горизонтальном положении вниз лицом и умеет занимать это положение сразу после отделения от самолета.

Отработав стабильное положение тела с широко расставленными руками и ногами, можно приступать к отработке такого же горизонтального положения тела, но уже с одной вытянутой рукой. Это очень необходимо для того, чтобы спортсмен умел удерживать горизонтальное положение тела, когда вторую руку ему потребуется перенести на кольцо для открытия парашюта.

Кроме того, научившись падать горизонтально на одной руке, спортсмен увеличивает маневренность, управляемость своего тела и, как говорят летчики, увеличивает «эффективность рулей».

Обучение выполнению восьмерок, как и всех фигур, следует начинать с наземной подготовки. Известно, что фигуры выполняются за счет изменения положения рук и ног, что приводит к созданию соответствующих аэродинамических сил, которые вращают тело парашютиста в нужном направлении.

Советские спортсмены имеют уже большой опыт выполнения восьмерок. Многие из них знают, что для выполнения правой спирали в горизонтальном положении вниз лицом достаточно наклонить кисти рук вправо, подставив ладони под набегающий поток и создавая таким образом аэродинамическую силу, вращающую парашютиста вправо (рис. 6). Для разворота влево необходимо аналогичное движение кистями рук произвести влево. Все эти движения кистями рук для левых и правых спиралей нужно тщательно отработать на обычной доске, которая применяется для наземной подготовки к затяжным прыжкам. Приступая к обучению спортсмена спиралям, необходимо сразу же ориентировать его, что они должны начинаться в определенном направлении. Если нельзя выложить стрелу, нужно ориентироваться по посадочному «Т» или другому ориентиру — спортсмен должен с первых шагов приучаться к определенному порядку.

Большое значение имеет быстрота выполнения восьмерок. Чем больше спортсмен сделает их, тем больше получит очков. Поэтому очень важно создать четкими поворотами кистей рук наиболее эффективную аэродинамическую силу, которая возможно быстрее вращала бы спортсмена. Обычно это достигается поворотом ладоней на наиболее эффективный угол, равный 40—45°, увеличением площади ладоней растопыриванием пальцев, надеванием перчаток, а также созданием аэродинамической силы бо́льшего плеча, т. е. бо́льшим вытягиванием рук.

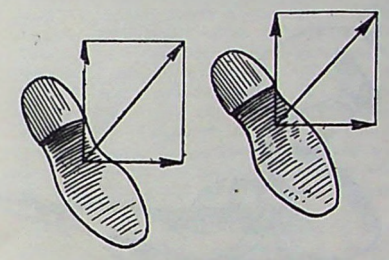


Рис. 7.

Практически установлено также, что вращению в спиралях (восьмерках) можно помочь путем соответствующего расположения ступней ног. Так, например, ступни ног, развернутые вправо (по взгляду на них спортсмена), создают аэродинамическую силу, разворачивающую парашютиста влево (рис. 7) и наоборот.

Серьезное внимание следует обратить на подготовку обмундирования и снаряжения парашютистов. Ввиду того, что при выполнении фигур (сальто) приходится делать размашистые движения руками и ногами, обмундирование должно быть мягким, хорошо подогнанным по росту и не стесняющим движения спортсмена.

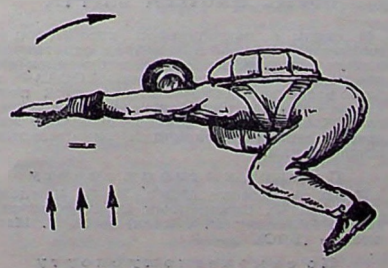


Рис. 8.

Рис. 9.

В теплое время года рекомендуется надевать комбинезон из плотной хлопчатобумажной ткани, шлем, мягкую кожаную (шевретовую) куртку, замшевые или мягкие кожаные перчатки и специальные ботинки для парашютных прыжков. В холодное время года — мягкий ватный костюм, меховой шлем, унты, теплые мягкие перчатки.

Особенно тщательно надо подгонять подвесную систему парашюта. Она должна сидеть на теле парашютиста плотно и вместе с тем не стеснять движений. Плечевые обхваты, грудная перемычка, пояс и основные лямки следует подгонять по объему и высоте фигуры парашютиста.

Большое значение имеет правильная подгонка и крепление главного и запасного парашютов. Главный парашют не должен затруднять движение головы назад и стеснять прогибы в пояснице. Следовательно, верхний обрез ранца должен быть на уровне плеч. Запасный парашют следует крепить прочно и как можно выше, чтобы по возможности уменьшить ограничение в подтягивании согнутых в коленях ног. Для этих прыжков лучше применять запасный парашют с поперечным ранцем типа «ПЗК-51».

Надев снаряжение, парашютист должен проверить правильность его подгонки. Для этого следует сделать несколько приседаний и размашистых движений руками и ногами.

К отработке сальто в воздухе следует приступать, предварительно отработав все движения на земле.

Условиями соревнования различаются два вида заднего сальто — сальто согнувшись и сальто прогнувшись или, как говорят спортсмены, сальто «бланшем». Второе сальто красивее и выполнение его сложнее. Из-за этого оно оценивается в 50 очков, а первое — в 35.

Для отработки сальто на земле применяется простейший снаряд. Подвесную систему укрепляют на двух горизонтально расположенных веревках, причем эти веревки привязываются за основные лямки несколько ниже окон поясного обхвата. Для окончательной

отработки элементов сальто рекомендуется на эту подвесную систему укреплять главный и запасный парашюты.

В воздухе сальто следует выполнять в прыжках с задержкой раскрытия парашюта на 20 сек. и больше. Рекомендуется по возможности увеличивать высоту прыжка и величину задержки, чтобы парашютист имел больше времени для выхода из неуправляемого падения.

Техника выполнения заднего сальто такова. Находясь в горизонтальном положении вниз лицом, парашютист плавным, но энергичным движением одновременно и симметрично как можно больше вытягивает обе руки, сводя их вместе, и поджимает ноги под себя (рис. 8). В этом случае момент аэродинамических сил рук увеличивается, а ног уменьшается — возникает вращательное движение, под действием которого парашютист переходит в вертикальное положение. Для поддержания дальнейшего вращения назад парашютист разгибает ноги в коленях, вынося их вперед, как бы подставляя под воздушный поток. В то же время он энергично опускает руки вперед и на уровне плеч разводит их в стороны с одновременным прогибом поясницы и отклонением головы назад (рис. 9).

Следует помнить, что при вращении парашютиста изменяется картина его обтекания воздушным потоком, и моменты сил, вращающие его, могут исчезнуть, если не менять положения рук и ног в соответствии с изменившимся положением тела к воздушному потоку. Надо добиваться, чтобы описанные выше движения руками и ногами с момента перехода в сальто были непрерывными.

Оказавшись в положении спиной вниз, парашютист прекращает движения руками и ногами, оставаясь с разведенными руками и вынесенными вперед ногами. Дальнейший доворот до 360° происходит по инерции. Подходя к горизонтальному положению вниз лицом, спортсмен ставит руки и ноги в обычное для стабильного падения положение, стараясь его зафиксировать.

Скорость вращения парашютиста во время сальто зависит от характера движения руками и ногами. Если описанные выше движения делать энергично, сальто можно выполнить за 2—3 секунды. Однако начинающим освоение сальто не следует увлекаться очень энергичными движениями. Такие движения могут привести к несимметричному положению рук и ног, то есть к сваливанию на тот или другой бок или переходу в беспорядочное падение. С другой стороны очень медленные движения ведут к прекращению сальто в вертикальном положении или на спине.

Одной из основных ошибок при выполнении сальто, характерных для начинающих парашютистов, является прерывистость движений. Обычно первое движение — вытягивание рук и подгибание ног — производится правильно. Когда же парашютист в результате этого оказывается в вертикальном положении, то с последующими движениями — выносом ног вперед, маховыми движениями рук вперед с дальнейшим расставлением их в стороны, а также прогибом в пояснице — спортсмен запаздывает. Это ведет к «зависанию» в вертикальном положении и сваливанию на бок.

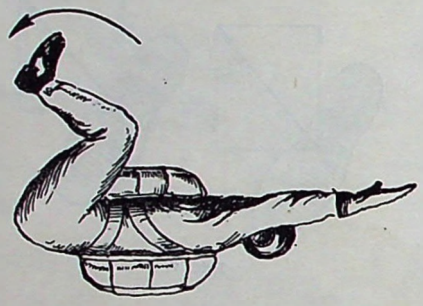


Рис. 11.

Принцип выполнения переднего сальто тот же, что и заднего, то есть оно также выполняется за счет создания моментов аэродинамических сил. Эти моменты создаются различным расположением рук и ног, что приводит к вращению парашютиста вокруг горизонтальной оси. Но так как в переднем сальто парашютист вращается в обратную сторону по сравнению с задним сальто, то и движения его будут соответственно другими.

Вначале спортсмен убирает руки к телу, ноги полностью вытягивает и голову наклоняет вниз. Движение головы должно быть энергичное, вместе с корпусом: это способствует ускорению вращения вперед. Вследствие этих движений он переходит в вертикальное положение вниз головой.

Рис. 12.

По мере перехода в вертикальное положение и для поддержания дальнейшего вращения спортсмен должен вытянутые ноги постепенно выносить вперед, в положение предноса, при этом руки также вытягиваются (рис. 10). Этим действием спортсмен перевернет себя на спину. Для дальнейшего поворота руки необходимо вытягивать как можно больше, а ноги подгибать (рис. 11). Оказавшись в вертикальном положении, спортсмен, отводя назад полусогнутые в коленях ноги и разводя руки несколько в стороны (рис. 12), переводит тело в горизонтальное положение и фиксирует его, как при обычном стабильном положении.

Переднее сальто освоено еще не настолько хорошо, как заднее. Однако даже и небольшой опыт его выполнения свидетельствует о том, что наиболее характерной ошибкой является прерывистость движений и задержки в положении на спине. Это объясняется тем, что падение парашютиста на спине, как правило, устойчиво и подчас из него выходят с трудом. В данном случае парашютист задерживается на спине из-за малых вращательных моментов, а иногда из-за неправильных движений руками и ногами. При обучении переднему сальто этот фактор необходимо учитывать и тщательнее отрабатывать последовательность движений на земле.

Для наземной отработки переднего сальто используется та же аппаратура, что и для заднего сальто.

В процессе подготовки к спартакиаде у спортсменов будет накапливаться опыт выполнения фигур в затяжном прыжке. Хотелось бы, чтобы этим опытом они шире делились в печати.

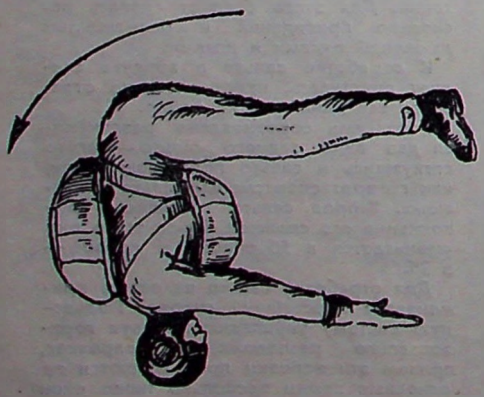


Рис. 10.

НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА

В связи с выполнением нормативов и требований Единой всесоюзной спортивной классификации, на основании ходатайств соответствующих комитетов ДОСААФ и бюро всесоюзных спортивных секций приказом председателя Центрального комитета ДОСААФ СССР присвоено звание мастера спорта следующим авиационным спортсменам:

По парашютному спорту

Н. Ф. Алексееву (ВВС), Б. В. Немцову (ВВС), И. Ф. Сикорскому (г. Свердловск), М. Х. Шаипову (г. Минск) и П. Е. Матвиенко (ВВС).

По самолетному спорту

Л. К. Куприну (г. Сталино).

ТЩАТЕЛЬНО ГОТОВИТЬСЯ К СОРЕВНОВАНИЯМ

Н. СЕЙТКУЛОВ,
мастер спорта,
абсолютный чемпион Советского Союза
по самолетному спорту

ЧТОБЫ соревнования прошли успешно, к ним необходимо тщательно готовиться. Это известно любому спортсмену, в частности, летчику. Помимо хорошей физической закалки, спортсмен-авиатор должен в совершенстве владеть техникой пилотирования, «чувствовать» машину, уметь принять правильное решение порою в считанные доли секунды. Тех же, кто пренебрегает тренировкой или относится к ней с холодком, часто постигает неудача.

Трудно советовать летчику как ему летать. И, собственно, такая цель не ставится. В настоящей статье мне хочется рассказать о своем опыте, опыте своих товарищей по соревнованиям, в которых я принимал участие.

В этом году наш славный Ленинский комсомол отмечает свое 40-летие. В честь этой знаменательной даты ныне проводится спартакиада комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта, в том числе и соревнования по самолетному спорту.

Для большинства спортсменов программа не является новой. Она состоит из пяти упражнений:

Упражнение № 1. Дневной полет по кругу на точность выполнения взлета, расчета и посадки. Высота полета — 300 м. Расчет на посадку разворотом 90°. Два полета.

На первый взгляд кажется, что нет ничего сложного в выполнении обыкновенного полета по кругу. Такие полеты каждый летчик совершает повседневно. Но как показали соревнования, на кругу-то чаще всего и постигает спортсменов неудача. Так, во время прошлогодних зональных соревнований в Воронеже ни один из 21 участника не набрал полной суммы очков, а 11 человек в зачете получили менее 60 очков из 100 возможных.

В чем же причины этого? Попытаемся разобраться в них на примере летчика-спортсмена Воронежского областного аэроклуба Федора Бухтоярова. Это вполне подготовленный пилот, чемпион аэроклуба 1957 года. На зональных соревнованиях первый полет по кругу он выполнил отлично. На втором полете ослабил внимание, поздно выполнил третий, а затем и четвертый развороты. Это усложнило расчет, который так и не был уточнен до высоты 50 м. В результате спортсмен произвел приземление до полосы «В», получив «О» очков за расчет и посадку.

Все это наглядно свидетельствует о том, как важно летчику до конца сохранять выдержку, самообладание, уметь глазомерно определить момент дросселирования мотора и перехода на планирование, вовремя заметить и исправить ошибку.

Подобные качества летчик приобретает постоянной тренировкой, когда он не просто летает, нагоняя время и количество полетов, а к каждому полету относится творчески, беря от него все возможное для повышения летного мастерства.

Упражнение № 2. Ночной полет по кругу на точность выполнения взлета, расчета и посадки. Два полета.

В этом полете необходимо учитывать то обстоятельство, что стартовые огни как бы скрадывают расстояние от самолета до светового «Т». Многие летчики-спортсмены этого не учитывали, поэтому расчет получался у них с большим недолетом. В итоге — штрафные очки.

Важно также приобрести опыт в посадке с прожектором, на что в аэроклубах обращают мало внимания. Эту разницу в посадке с прожектором и фарой я почувствовал сам, будучи на всесоюзных соревнованиях. В первом же полете меня ослепил непривычно яркий луч прожектора и я не сумел своевременно остановить снижение машины, коснувшись земли в полосе «В». Во втором полете ошибка была исправлена.

Кроме того, нельзя забывать о том, что нужно летать не только с левым кругом полетов, но и с правым, так как, привыкнув к левому, при полете с правым допускаешь отклонение в расчете и на посадке, что случилось с некоторыми спортсменами на всесоюзных соревнованиях.

Упражнение № 3. Выполнение комплекса пилотажа в установленное время. В комплекс входят: глубокая восьмерка (начало левого виража), левый переворот, правый боевой разворот, бочка левая, правый переворот, петля Нестерова, полупетля Нестерова правая, бочка правая. Время — 1 мин. 35 сек. Количество полетов — 1.

По мнению большинства летчиков, это самое сложное упражнение. За довольно короткое время надо выполнить ряд фигур простого и сложного пилотажа.

Ведь не секрет, что некоторые спортсмены в погоне за сокращением времени пилотажа порою забывают об уровне выполнения фигур. И что получается? Такой летчик сэкономит 2—3 секунды, а теряет десятки очков.

Вспоминается случай на зональных соревнованиях, когда летчик-спортсмен Тульского аэроклуба Николай Ерохов выполнил весь комплекс пилотажа за 1 мин. 28,5 сек. Казалось бы, что он хорошо владеет техникой пилотирования. Да и в действительности этот спортсмен являлся одним из лидеров соревнований. Но излишняя спешка привела к тому, что пилотировал он небрежно, допускал крен на вертикальных фигурах, а правую бочку выполнил с большим зарыванием. Из 200 очков потерянными оказались 45.

Спрашивается, какой толк от подобной спешки?

В то же время совершенно очевидно, что пилотировать в зоне надо энергично, в определенном темпе, который должен быть выработан в процессе тренировок. При выводе из переворота, полупетли Нестерова необходим наибольший запас скорости, тогда самолет хорошо слушается рулей, фигуры получаются правильными и требуется меньше времени для набора скорости, чтобы выполнить очередную фигуру. Не следует, однако, забывать о сохранении направления при выводе из фигур. Иначе возможны штрафные очки.

Многие летчики, пилотируя над аэродромом, имеют привычку брать за ориентир лишь одни посадочные знаки. Этого иногда оказывается недостаточно. Так, на всесоюзных соревнованиях метеоусловия вынудили начинать пилотаж на высоте порядка 650—700 м. Местность оказалась «пестрой». На сырой песчаной почве были выложены красные полотнища, которые почти сливались с фоном земной поверхности. Вот тут-то и потребовались дополнительные ориентиры в створе посадочных знаков, впереди и сзади.

Некоторые спортсмены не учли этой особенности. В результате они теряли направление, за что получали штрафные очки.

Упражнение № 4. Полет в закрытой кабине по 100-километровому треугольному маршруту. Количество полетов—1.

К спортсменам, выполняющим это упражнение, предъявляются высокие требования. Надо так пилотировать самолет по приборам, чтобы отклонение от курса было не более $\pm 5°$, по скорости ± 5 км/час, по высоте ± 20 м. Нельзя забывать и о времени.

В таком полете нужны особенно хорошая летная подготовка, навыки и умение пилотировать самолет по приборам. Для этого следует хорошо знать принцип действия пилотажных приборов, их ошибки и особенности.

Соревнования показали, что отдельные спортсмены даже секундомером пользовались неумело. Они не производили точного отсчета времени, допускали большие отклонения по этапам. В этом полете серьезное значение имеет и учет шаро-пилотных данных.

Упражнение № 5. Ночной полет по 150-километровому треугольному маршруту на точность выхода в заданные пункты. Количество полетов — 1.

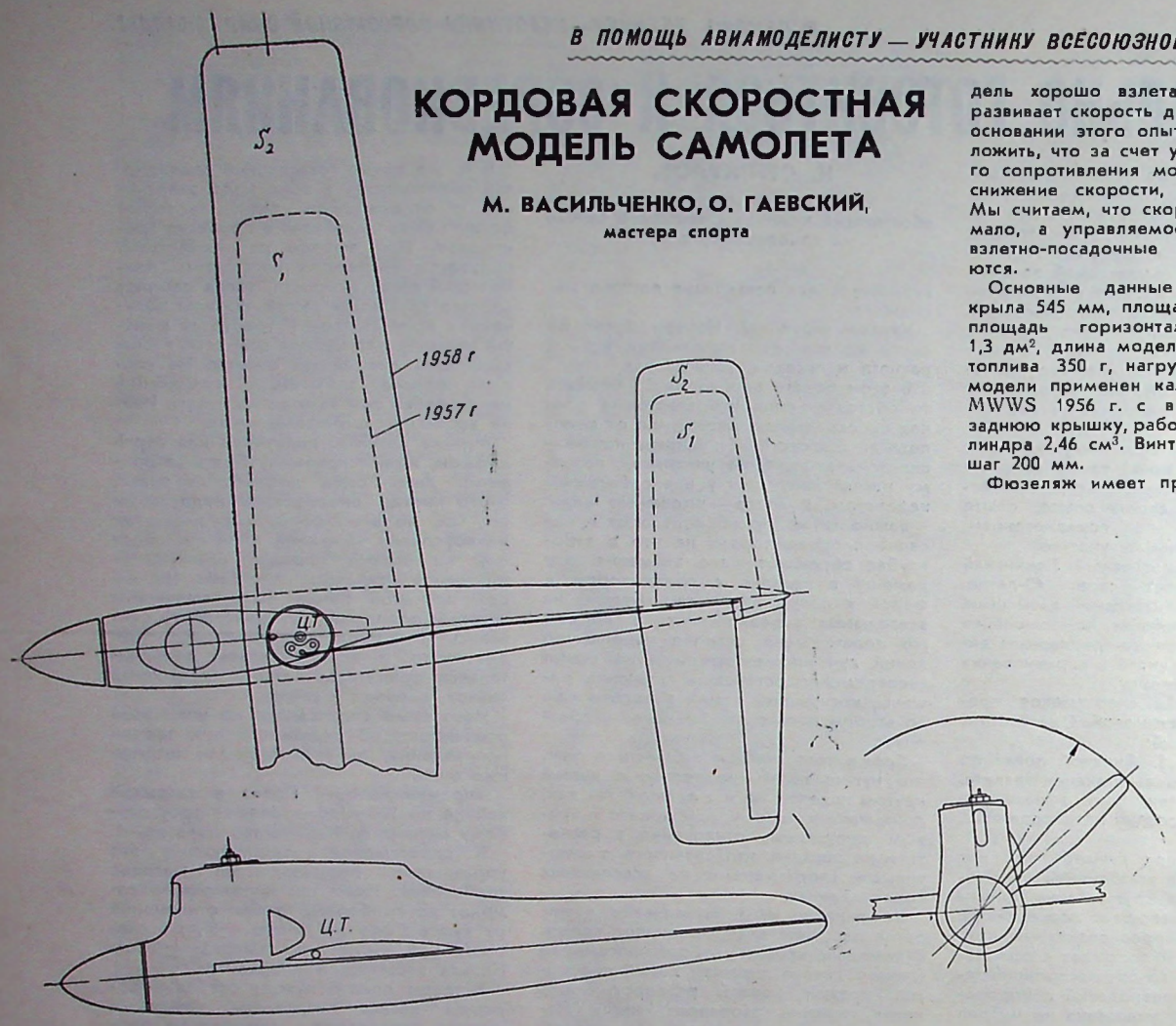
Маршрутный полет ночью успешно выполнит только тот летчик, который сумеет правильно произвести расчет полета, отлично пилотировать самолет по приборам и вести ориентировку в ночных условиях.

Предстоящая спартакиада будет очень интересной, увлекательной. Она несомненно привлечет большое количество молодых авиационных спортсменов. Победителем станет тот, кто по-серьезному отнесется к соревнованиям, тщательно к ним подготовится.

г. Воронеж.

КОРДОВАЯ СКОРОСТНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА

М. ВАСИЛЬЧЕНКО, О. ГАЕВСКИЙ,
мастера спорта



В ЭТОМ ГОДУ, как известно, вступили в силу новые нормативы, предусматривающие некоторые ограничения для кордовых скоростных моделей. Так, в отличие от старых норм несущая поверхность модели должна быть не менее чем 2,0 дм² на 1 см³ рабочего объема двигателя. Таким образом, для кордовых скоростных моделей, снабженных двигателями с рабочим объемом цилиндра 2,5 см³, несущая поверхность будет не менее 5 дм².

Увеличение несущей площади обеспечивает взлет и посадку модели при меньшей скорости, а следовательно, появляется возможность взлететь ей не только с хороших асфальтированных или бетонированных кортов, но и с грунтовых и травяных площадок.

Вполне естественно, что моделистов очень интересовал вопрос, как увеличение несущей поверхности скажется на максимальной скорости полета модели. Для того чтобы это узнать, на модели конструкции М. Васильченко, с которой он выступал на прошлогодних всесоюзных соревнованиях (скорость 194 км/час), были увеличены площади крыла и оперения. Двигатель, топливо и винт применялись те же, что и в прошлом году.

Летные испытания показали, что модель хорошо взлетает, управляется и развивает скорость до 180 км в час. На основании этого опыта можно предположить, что за счет увеличения лобового сопротивления модели имеет место снижение скорости, достигающее 7%. Мы считаем, что скорость уменьшается мало, а управляемость модели и ее взлетно-посадочные качества улучшаются.

Основные данные модели: размах крыла 545 мм, площадь крыла 3,7 дм², площадь горизонтального оперения 1,3 дм², длина модели 337 мм, вес без топлива 350 г, нагрузка 70 г/дм². На модели применен калильный двигатель MWWS 1956 г. с всасыванием через заднюю крышку, рабочий объем его цилиндра 2,46 см³. Винт: диаметр 150 мм, шаг 200 мм.

Фюзеляж имеет продольный разъем в горизонтальной плоскости по оси вала двигателя. Низ фюзеляжа из электрона, вес его 46 г; верх с обтекателем на двигатель выполнен из липы, крыло из бальзы, горизонтальное оперение из листового электрона 1,5 мм толщины. Руль высоты подвешен на двух металлических шарнирах и общей оси. Все деревянные части модели снаружи и внутри покрыты раствором клеевой смолы ВИАМ-Б3 и чисто зашкурены. Заборник воздуха расположен с левой стороны и создает подпор воздуха в полости всасывающего патрубка.

Топливный бачок — однокамерный (без «поилки»), концы заливной и дренажной трубок выведены во встречный поток в заборном патрубке.

Взлетная тележка трехколесная, обычного типа. Управляется модель двумя кордами, пропущенными по поверхности крыла. Внутри фюзеляжа корды крепятся на барабанчике, руль с барабанчиком соединен проволочной тягой.

Полетные испытания модели дали удовлетворительные результаты. Модели аналогичной схемы могут быть рекомендованы спортсменам для постройки.

На кубок журнала «Крылья Родины»

Редакция нашего журнала учредила кубок «Крылья Родины» для ленинградских спортсменов, конструирующих таймерные модели самолетов с поршневыми двигателями. По положению кубок присуждается спортсмену, модель которого на соревнованиях набрала не менее 850 очков.

В первый раз, когда проводился розыгрыш приза, ни один участник соревнований не смог достичь такого результата. Вторичный розыгрыш кубка «Крылья Родины» выявил победителя: им оказался представитель Ленинградского института авиационного приборостроения спортсмен 1-го разряда В. Симонов, набравший 900 очков.

ПУЛЬСИРУЮЩИЙ ВОЗДУШНО-РЕАКТИВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РАМ-2

ПУЛЬСИРУЮЩИЙ воздушно-реактивный двигатель предназначен для установки на летающие модели самолетов. Основные его данные: тяга, развиваемая на земле, — 2,8 кг, сухой вес 420 г, топливо — авиационный, автомобильный бензин, расход топлива 3,5 г в секунду, частота циклов в секунду 150—170. Габаритные размеры: общая длина 750 мм, наибольший диаметр 80 мм, диаметр выхлопной трубы 40 мм. Зажигание — от электросвечи, пусковой катушки и аккумулятора.

Корпус изготовлен из огнеупорной нержавеющей стали толщиной 0,3 мм; головка двигателя — из дуралюмина, клапан — из специальной клапанной стали марки ЭИ-100.

Конструкция двигателя довольно проста, имеет минимальное количество сравнительно несложных деталей. Следовательно, сборка и разборка двигателя не представляют больших затруднений.

Головка двигателя имеет удобообтекаемую форму. Она состоит из корпуса, в передней части которого находится диффузорная часть жиклера и проходных каналов (окон). Клапан устанавливается таким образом, чтобы каждый лепесток его плотно закрывал одно проходное окно головки двигателя; затем он зажимается болтом вместе с шайбой. Вся головка заключается в капот.

Задняя часть головки оканчивается резьбой, нарезанной с внешней стороны. С помощью резьбы головка ввертывается в корпус камеры сгорания.

Трубка двигателя состоит из трех частей: камеры сгорания, реактивного сопла и выхлопной трубы, соединенных между собой точечной сваркой.

В передней части камеры сгорания приварено кольцо, имеющее внутри резьбу, соответствующую резьбе головки. В задней ее части приварено кольцо для ввертывания запальной свечи. Выхлопная труба соединена с реактивным соплом также точечной сваркой.

В момент запуска рабочая смесь в камере сгорания воспламеняется от запальной свечи, высокое напряжение в которой подается от автоматической пусковой катушки.

Топливо в двигатель поступает в виде смеси его паров с воздухом. Разрежение, созданное при движении воздуха в узкой части диффузора, создает топливу возможность самостоятельно подниматься из бачка по трубопроводу к жиклерным отверстиям. Выходя из отверстий, топливо подхватывается струей проходящего воздуха и смешивается с ним. Количество подачи топлива в двигателе ограничено размерами жиклерных отверстий. При работе двигателя топливо поступает к жиклеру путем подсоса. Топливный бачок укрепляется впереди головки, а уровень горючего не выше уровня жиклерных отверстий.

Бачок и жиклер соединяются трубкой (бензостойкая резина).

Электрозажигание монтируется от двигателя на расстоянии 20—30 см.

Для запуска реактивного двигателя нужно подготовить соответствующее место. Работа двигателя сопровождается сильным звуком и большим выделением тепла от выхлопных газов и от наружных стенок самого корпуса двигателя, который при работе на месте раскаляется докрасна. Вблизи не должны находиться горючее и легко воспламеняющиеся предметы. Двигатель и его топливный бачок надежно укрепляются. При испытании двигателя в топливный бачок нельзя заливать горючего более 200—150 куб. см. Доливать горючее в топливный бачок во время работы двигателя категорически воспрещается. Все проводники должны иметь надежную изоляцию и быть хорошо изолированными в местах соединения. Запрещается заглядывать в выхлопную трубку при включенном зажигании. Не рекомендуется находиться на стороне выхлопа.

Около двигателя должны быть огнетушитель, ящик с сухим песком и ведро с водой.

Закрепляется двигатель в двух точках (хомут перед свечой, хомут в середине выхлопной трубы). Под корпус трубы желательно подложить металлический лист.

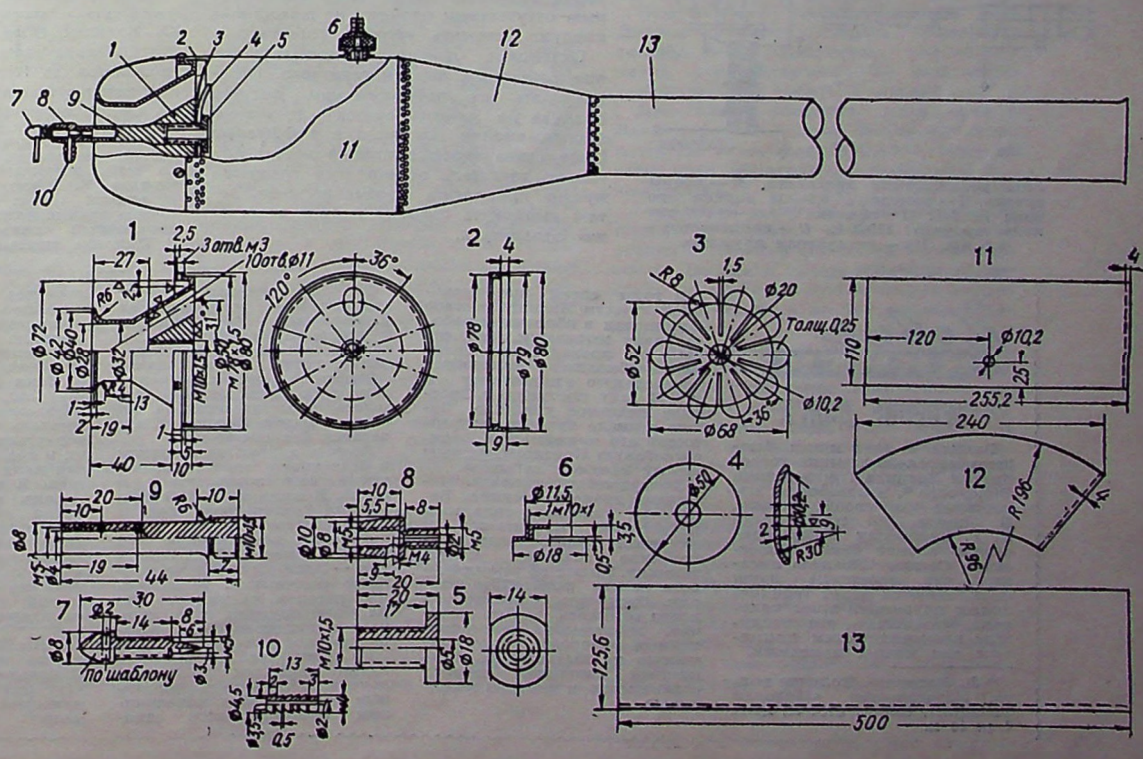
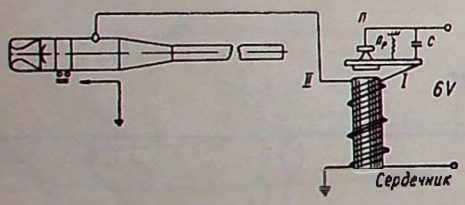


Схема реактивного двигателя. 1 — корпус головки (дуралюмин), 2 — кольцо с резьбой (сталь 20), 3 — клапан (листовая сталь ЭИ-100), 4 — ограничительная шайба (сталь 20), 5 — винт крепления клапана (сталь 20), 6 — гнездо для свечи (сталь 20), 7 — игла жиклера (дуралюмин), 8 — втулка жиклера (дуралюмин), 9 — корпус жиклера (дуралюмин), 10 — штуцер бензопровода (латунь), 11 — камера сгорания (сталь Я-1Т), 12 — конус (сталь Я-1Т), 13 — резонансная труба (сталь Я-1Т).

Если отсутствуют пусковая катушка и аккумулятор, то без всяких трудностей двигатель можно запустить и от пускового магнето.

Убедившись в непрерывной подаче тока высокого напряжения (пролет искры между электродами свечи) и топлива, можно начинать запуск двигателя. Следует также обратить внимание на подачу воздуха, производящуюся от автомобильного насоса, конец шланга которого снабжен сплющенным металлическим наконечником.

Наконечник подносится под отверстия жиклера, которые располагаются в диффузоре по горизонтали. Резким качком насоса подается струя воздуха. Из отверстий жиклера горючее должно выходить в распыленном виде. Все эти действия производятся без включения зажигания. Наконец, включается зажигание и резкими качками насоса подается воздух в двигатель до его запуска. Как только двигатель заработает, зажигание нужно отсоединить.



Электрозажигание двигателя. П — прерыватель, I — обмотка ∅ 0,5—130 витков провода ПЭЛ-1, II — обмотка ∅ 0,08—14 000 витков провода ПЭЛ-1. С — конденсатор — 0,2 мф, Пр — возвратная пружина.

Двигатель при нормальной подаче горючего работает устойчиво. Красное или оранжевое пламя языка означает обогащенную смесь — нужно понизить уровень горючего. Бедная смесь характерна звонкими выхлопами и почти полным отсутствием пламени на выхлопе — следует повысить уровень горючего.

Остановка двигателя производится прекращением подачи горючего. Останавливать его прекращением доступа воздуха не рекомендуется — возможно воспламенение горючего в диффузоре (вследствие переобогащения смеси). Как только двигатель остановился, сразу же нужно прекратить подачу топлива, затем вывернуть головку и дать двигателю охладиться.

По итогам работы за минувший год Куйбышевский областной аэроклуб вышел в число передовых авиационно-спортивных учебных организаций. В клубе — квалифицированный инструкторский состав, много инструкторов-общественников. Уже несколько лет работает здесь инструктором-летчиком комсомолка Л. Новицкая (1), отлично обучившая технике пилотирования многих курсантов.

Большую работу по подготовке спортсменов-парашютистов ведет парашютное звено. Закончив теоретические занятия в парашютном классе (2), группа спортсменов выехала на аэродром для выполнения своего первого прыжка с самолета (3).

Фото А. Брянова (ТАСС)

В авиационной спортивной комиссии

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

По авиамодельному спорту

Скорость полета по кругу 144 км/час кордовой модели самолета с поршневым двигателем (объем цилиндра до 5 см³), достигнутую спортсменом 2-го разряда В. Ефановым (Днепропетровск) 8 апреля 1958 г. Рекорд утвержден по группе авиамоделистов до 17 лет. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Ю. Ковалю, превышен на 8,15 км/час.

Скорость полета по кругу 155,844 км/час кордовой модели самолета с поршневым двигателем (объем цилиндра до 2,5 см³), достигнутую спортсменом 2-го разряда Ю. Ковалем (Днепропетровск) 8 апреля 1958 г. Рекорд утвержден по группе авиамоделистов до 17 лет. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Ю. Жидкову, превышен на 5,844 км/час.

Скорость полета по кругу 139,534 км/час кордовой модели-копии самолета с поршневым двигателем (объем цилиндра до 2,5 см³), достигнутую спортсменом 2-го разряда В. Ефановым (Днепропетровск) 24 апреля 1958 г. Рекорд утвержден по группе авиамоделистов до 17 лет. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Липовке, превышен на 11,878 км/час.

Новые книги

ВЕЛЕНИЕ ДОЛГА

Вышла в свет книга бывшего морского летчика-истребителя Леонида Григорьевича Белоусова *, в которой он повествует о своей жизни. В апреле 1957 года, когда Л. Г. Белоусову было присвоено звание Героя Советского Союза, «Правда» писала, что советские люди преклоняются перед героическими подвигами этого человека, что жизнь его послужит вдохновляющим примером для нашей молодежи.

В годы своей комсомольской юности Леонид активно участвовал в оборонной работе среди молодежи, без отрыва от производства получил необходимую общеобразовательную подготовку и в 1930 году поступил в Одесское пехотное училище. Затем в числе лучших выпускников его направили в Борисоглебскую Краснознаменную школу военных летчиков.

Пора учебы миновала. Командир звена коммунист Белоусов успешно овладевал искусством воспитания и обучения подчиненных, настойчиво осваивал новую технику. Но вот во время боевого полета произошла авария. Госпиталь. Утомительно долго тянулось время лечения, мучительны многочисленные операции... Еще полностью не выздоровев, пламенный советский патриот возвратился в родную эскадрилью.

Со свойственной ему скромностью рассказывает Л. Белоусов о своем участии в войне с белофиннами, о первых схватках с немецко-фашистскими захватчиками.

Огромное перенапряжение дало себя знать. Болезнь, казалось, навсегда вырвала из боевых рядов Белоусова. Он остался без обеих ног.

Боевые друзья не оставили в беде своего соратника, помогли ему возвратиться в строй. И вот в июле 1944 года Леонид Григорьевич снова в кабине истребителя.

«Мое возвращение в строй,— отмечает Л. Г. Белоусов, — было обусловлено многими причинами. Я думаю, что главная из них та, что на моем трудном пути меня всегда поддерживали товарищи».

До конца войны мужественно сражался Л. Г. Белоусов. В первые послевоенные годы он был начальником Ленинградского авиационного клуба. Немало его питомцев летают ныне на современных скоростных самолетах.

В заключение Леонид Григорьевич пишет:

«Меня спрашивают иногда, где нашел я силы, чтобы преодолеть все невзгоды, выдержать все испытания и вернуться в строй. Я нашел их в ленинской партии, которая меня вырастила и воспитала. Я нашел их в нашем народе, который всегда помогал мне в трудные дни. Я нахожу их в сознании величия дела, на которое ведет нас партия,— дела построения коммунизма. Отдать этому делу все свои силы для меня святой долг коммуниста, гражданина Советского Союза».

Книга Л. Г. Белоусова адресована молодым читателям. С большим интересом прочтут они эту книгу-летопись мужества советского человека.

* Л. Белоусов. Веление долга. Издательство «Молодая гвардия». 1958 г., стр. 61, цена 1 р. 10 к.

ПО СЛЕДАМ ОДНОГО ПИСЬМА...

Ленинградские авиамоделисты В. Симонов, Р. Корниенко, В. Наталенко, Г. Васильев, Ю. Иванов, Г. Марковский, Л. Александров, Н. Туркин и В. Шутович прислали письмо в редакцию нашего журнала. Они пишут о том, что в Ленинграде не созданы надлежащие условия для тренировки спортсменов, повышения их конструкторского мастерства; авиаспортклуб недостаточно пропагандирует авиамоделизм среди школьной молодежи, нередко наспех проводятся соревнования, а их победителям несвоевременно вручаются кубки и дипломы.

В ПИСЬМЕ совершенно правильно ставится вопрос о серьезных недостатках в состоянии авиамоделизма в Ленинграде. В этом убедился наш корреспондент, выехавший на место для проверки письма спортсменов.

Конечно, никто не будет отрицать того, что за последние годы некоторые ленинградские авиамоделисты заметно шагнули вперед в повышении своего спортивного мастерства.

Но эти частичные успехи не могут заслонить собой серьезных недочетов в авиамоделизме.

Ленинградский горком ДОСААФ и авиационно-спортивный клуб слабо борются за массовость авиамодельного спорта в своем городе.

Во многих коллективах ДОСААФ города нет даже намека на какую-либо авиамодельную спортивную работу.

Взять хотя бы организацию конструкторско-спортивной работы моделистов. Где ею заниматься молодому юноше или девушке, успешно окончившим обучение в кружке и желающим далее совершенствоваться в любимом спорте? По существу, негде! В Ленинграде нет городской авиамодельной лаборатории. О ней давно мечтают строители «малой авиации», руководители кружков.

Создать авиамодельный центр в Ленинграде — прямой долг городского комитета ДОСААФ. Надо думать, что у ленинградцев не меньше, а значительно больше возможностей, чем, скажем, у ташкентцев. В Ташкенте же давно работает городская авиалаборатория, в которой имеется все необходимое для технического творчества молодежи.

Ленинградские спортсмены сталкиваются и с другими трудностями. Перед каждым из них возникает вопрос: где запустить модель? Раньше тренировки происходили на клубном аэродроме Озерки. Теперь этой возможности они лишились.

Кому же, как не городскому комитету ДОСААФ подумать о том, чтобы моделисты имели аэродром, где можно было бы в любое время проводить тренировочные запуски парящих моделей.

Работники городского комитета упускают из виду и снабжение моделистов различными материалами. Ныне, как известно, моторчиками, наборами деталей моделей обязаны торговать магазины Главснабпроса и Главкультторга. В Ленинграде открыт также специальный магазин ДОСААФ. И все же торговля по-настоящему еще не налажена. Так, в самый разгар подготовки к спартакиаде юные авиаконструкторы и спортсмены ощущают нужду в самом необходимом. В Ленинграде днем с огнем не сыщешь, например, моторчиков.

Выше речь шла об авиамоделистах-спортсменах. Но спортсмены мастерами не рождаются. Их нужно выращивать, воспитывать. Будущий спортсмен первоначальную подготовку получает в авиамодельном кружке. Немало бывших кружковцев, например А. Эрлер, А. Кузнецов, В. Симонов, стали опытными мастерами. В Ленинграде работают авиамодельные кружки внешкольных учреждений. Занятия здесь ведут квалифицированные педагоги, труд которых оплачивает государство. В этом видно еще одно проявление заботы Коммунистической партии и Советского правительства о развитии технического творчества молодежи, о политехнизации школы.

Но можем ли мы ограничиваться лишь сетью кружков внешкольных учреждений? Нет, конечно. Мерилом массового авиамоделизма являются кружки первичных организаций школ, предприятий, вузов, учреждений, которые возглавляют активисты ДОСААФ — общественные инструкторы. Именно таких кружков в ленинградских коллективах Общества очень и очень мало.

Организовать такие кружки — значит прежде всего позаботиться об их руководителе-инструкторе, являющемся центральной фигурой в обучении членов Общества. Это — первейшая обязанность комитетов — городского, районного, заводского, вузовского. Большая роль принадлежит в этом деле авиаспортклубу. Клуб может стать настоящим центром массового авиамоделизма лишь в том случае, если его работники решительно повернутся лицом к первичным организациям, будут проводить там бо́льшую часть своего рабочего времени, помогать готовить и учить инструкторов, организовывать кружки, устраивать в них показательные занятия, комплектовать спортивные группы, проводить с ними занятия и тренировки в полевых условиях. Только таким путем можно создать крепкие команды, подобные той, которая имеется пока лишь в одном институте авиаприборостроения.

Готовить инструкторов могли бы в общественном порядке и педагоги по авиамоделизму внешкольных учреждений. В прошлом году, например, в Петроградском доме пионеров на трехмесячных курсах было обучено 12 руководителей кружков.

Этот опыт достоин того, чтобы его распространить. Многие товарищи считают, что дома пионеров располагают всеми возможностями для того, чтобы обучать с помощью и под руководством районных комитетов ДОСААФ и авиаспортклуба общественных инструкторов, устраивать для них семинары.

Практика показывает, что комитеты Общества лишь тогда успешно решают возложенные на них задачи, если они повседневно опираются на актив. Лучшей формой объединения актива являются секции. Но авиационная секция при Ленинградском городском комитете развалилась. В районах города есть немало активистов-общественников. Одним из них является офицер запаса Я. Рубцов — председатель авиационной секции Куйбышевского райкома. Тов. Рубцов выступает с лекциями на авиационные темы, организует выставки авиамодельной техники, состязания юных авиаконструкторов. Чтобы лучше разбираться в авиамодельных делах, тов. Рубцов, уже пожилой человек, еще два года назад закончил курсы инструкторов-авиамоделистов. Такие энтузиасты есть и в Московском и других районах Ленинграда.

Известна ли фамилия тов. Рубцова в горкоме ДОСААФ? Нет! А ведь тов. Рубцов мог бы многое подсказать и помочь руководителям городского комитета. Им бы следовало больше прислушиваться и к голосу клубной авиамодельной секции. Она выработала немало рекомендаций, учет которых помог бы быстрее ликвидировать недостатки.

Нам кажется целесообразным при Дворце пионеров создать городскую секцию юных моделистов, что несомненно способствовало бы оживлению авиамодельной работы в школах.

Дальнейшее развитие моделизма в Ленинграде немыслимо без тесного содружества комитетов ДОСААФ, органов народного образования, профсоюзов и комсомола.

Городской комитет, как видно, не стремится к тому, чтобы объединить усилия активистов Общества с усилиями школ, Дворца и домов пионеров, профсоюзных клубов, располагающих кадрами инструкторов и авиамодельными лабораториями.

IV Всесоюзный съезд ДОСААФ обязал комитеты Общества принять меры к массовому развитию военно-прикладного спорта и прежде всего преодолеть отставание ряда видов спорта, в том числе авиамодельного. Боевая задача организаций ДОСААФ — обеспечить такой размах деятельности Общества, чтобы ежегодно не менее 10 процентов членов ДОСААФ занималось в военно-технических кружках и на курсах. Это означает, что количество, скажем, обучающихся авиамоделистов должно резко увеличиться.

Ленинградский горком ДОСААФ, как показывают факты, еще недостаточно руководит авиамоделизмом, мало вникает в нужды и запросы спортсменов.

ПЕРВЫЙ социалистический авиационный...

М. КУДРЯВЦЕВ

ДО СИХ ПОР помнится пасмурный день далекого 1908 года. На широких улицах Петербурга царило необычайное оживление. На извозчиках, в собственных экипажах, в вагонах конки, а больше всего пешком петербуржцы валом валили на Коломяжский ипподром. Там, как извещали на всех углах афиши, можно было увидеть нечто необычное и захватывающее — полет искусственной птицы, называемой аэропланом.

Вместе со взрослыми на ипподром спешили и толпы мальчишек, в том числе и я со своими друзьями.

Самолет заезжего летуна-гастролера пролетел совсем немного и на небольшой высоте. Но тем не менее все пришли в неистовый восторг. Я же настолько был поражен увиденным, что забыл о том, где нахожусь, перестал держаться за сук дерева, на которое взобрался, и едва не свалился на землю.

Так произошло мое первое знакомство с авиацией. С тех пор я и мои сверстники, жившие по соседству, отчаянно увлеклись конструированием летающих моделей самолетов. Запускали мы свои модели с крыши двухэтажного дома под громкие негодующие крики дворника: «Слазь прочь! Свернете шею, а мне отвечать? Вот я вас метлой накостыляю по горбам!»

Потом, когда подросли, стали мастерить планеры из простыней, натянутых на палки. «Планеры» наши, разумеется, тут же падали вместе с нами, простыни рвались, а на теле в изобилии появлялись синяки.

Шло время...

Началась первая мировая война. Окончив гимназию, я поступил в высшее учебное заведение. Однажды в июле 1916 года в университет ввалились жандармы с карабинами. Тут же нам объявили, что студенты первых трех курсов призываются в армию.

И вот — военное училище, муштра. За месяц до свержения самодержавия, в феврале 1917 года, я был произведен в офицеры. Однако это не помешало мне принять участие в событиях Февральской революции.

Но ликование наше длилось недолго. К власти пришла буржуазия. Керенский провозгласил войну «до победного конца» и эшелоны солдат — «пушечного мяса», вновь потянулись на фронт.

Нам, молодежи, малоопытной и неискушенной, трудно было ориентироваться в сложной политической обстановке того времени. Но все же мы чувствовали, что Февральская революция — не последнее слово в назревавших событиях, что Временное правительство совсем не то, на что надеялся, чего ожидал народ.

В начале апреля мне посчастливилось впервые услышать выступление Владимира Ильича Ленина с балкона бывшего дворца Кшесинской. Из сказанного тогда Владимиром Ильичем мне становилось ясным, что делать, в какую сторону подаваться. Если я хотел быть честным человеком, преданным своему народу, если хотел добиваться настоящей правды и счастья для простого человека, то путь у меня был один — идти к большевикам.

Впоследствии, через несколько месяцев, так я и поступил. В январе 1918 года вместе с другими я оставил Румынский фронт и, несмотря на все угрозы контрреволюционеров-офицеров, пытавшихся и меня завербовать в свои ряды, уехал в революционный Петроград.

Голодно, холодно было в то время в городе. Но зато новая жизнь здесь бурлила вовсю. Захватила она и меня. Я хотел служить революции не за страх, а за совесть, только не знал, с чего начать. И тут мне помог случай. Встретил как-то своего старого товарища Евгения Сергеевича Андреева. Когда-то в детстве вместе с ним мы запускали модели самолетов и прыгали на самодельных планерах с крыши сарая. Теперь он был летчиком. И, надо сказать, внешность его вполне отвечала тогдашним моим представлениям о воздушных бойцах. Лицо твердое, точно вылепленное искусной рукой большого мастера, между бровей косой шрам — след ранения.

Обрадовался я встрече несказанно. Оказалось, что Андреев — один из руководителей только что созданного 1-го социалистического авиационного отряда, который базировался на Комендантском аэродроме.

— Ты с нами или против нас? — тотчас спросил меня Андреев.

— А с кем же! К вам и приехал с фронта.

— Вот и молодчина! Давай к нам в отряд.

— Да, но...— несколько растерялся я от такого неожиданного предложения.

— Пригодишься,— перебил он.— Карту знаешь хорошо, да к тому же и рисовать умеешь. А работа интересная. Будем аэрофотосъемкой уточнять топографические карты. Должность аэронавигатора у нас как раз свободна.

Так сбылась моя давнишняя мечта — стать авиатором. Правда, я всего лишь аэронавигатор. Но при желании могу стать летчиком! Хозяйство мне доверили небольшое, но сложное: карты,

Михаил Федорович Кудрявцев принадлежит к числу советских авиаторов старшего поколения. Студент Петербургского университета, он в середине 1916 года был призван в армию и, окончив Павловское военное училище, направлен на фронт.

В начале 1918 года тов. Кудрявцев возвратился в Петроград и добровольно вступил в 1-й социалистический авиационный отряд, о боевых делах которого он рассказывает в своих воспоминаниях. Сколачивание этой авиационной части проходило в трудных условиях, остро ощущалась нехватка кадров. Михаил Федорович выполнял здесь обязанности аэронавигатора и одновременно вел строевой службой, вооружением, боеприпасами.

В составе отряда тов. Кудрявцев участвовал в боях с интервентами и белогвардейцами на Восточном фронте, а затем под Киевом. Молодому авиатору довелось также служить и в других отрядах Красного Воздушного Флота, которые действовали против конницы Мамонтова, войск Юденича, при подавлении кронштадтского мятежа.

После окончания гражданской войны Михаил Федорович учился в Высшей военно-воздухоплавательной школе и получил специальность пилота-дирижаблиста. В 1927—1941 годы находился в запасе, с начала Великой Отечественной войны снова вступил в ряды Советской Армии. Работая в штабе ВВС Ленинградского фронта, он принимал участие в подготовке и обеспечении многих боевых операций авиации. Затем тов. Кудрявцев служил в штабе соединения ПВО, руководившем отражением массированных налетов гитлеровской авиации, а позднее, во время боевых действий против империалистической Японии, — на Дальнем Востоке.

Честным служением социалистической Родине отмечен жизненный путь М. Ф. Кудрявцева. Сейчас он — пенсионер, но, несмотря на преклонный возраст, деятельно занимается общественной работой, пропагандирует боевые традиции советской авиации, в создание которой вложил немало труда.

барографы, анероиды, авиационные компасы. Особенно много пришлось мне «претерпеть» из-за компасов. Наполнялись они спиртом. Продукт же этот в то время был на вес золота, а жаждущих перелить содержимое компасов в свои желудки оказалось немало. Приходилось беречь компасы, как зеницу ока.

В первый же день меня «обкатали» на самолете «ньюпор X». Это была старенькая, с промасленным насквозь «брюхом» машина. Один из мотористов, смешливый, весь в веснушках паренек, после полета доверительно сообщил мне, хитро поблескивая при этом глазами:

— Это у нас собственный самолет. Мы его из двадцати ломаных собрали. Летай сколько влезет, не жаль!

У меня мурашки по спине пробежали. И вдруг вижу — моторист уже занял мое место в «воздушном гробу». Его тоже «обкатывали». Обучал нас тогда летчик Г. Барышников — смелый, превосходный пилот, погибший в 1920 году на Южном фронте, под Таганрогом.

Вскоре я понял, что не простая бравада, не молодой задор, а крепкая, неискоренимая, презирающая все опасности любовь к авиации была у всех, кто по призыву большевистской партии пришел в наш 1-й социалистический отряд. Все мы были готовы летать на чем угодно, с любым горючим в баках самолетов. Молодому советскому государству требовались свои, преданные революции летчики.

Там же, на Комендантском аэродроме, начали мы сборку и регулировку самолетов, которые разыскивали по закоулкам железнодорожных тупиков. Труднее всего оказалось заставить работать моторы на непривычных для них «горючих» смесях. Моторы «фыркали», но все же тянули и порученное нам задание по аэрофотосъемке и уточнению карт мы исправно выполняли. Однако вскоре это пришлось отставить: в поход против Советской страны двинулись иностранные интервенты, подняла голову внутренняя контрреволюция. Наш отряд стал собираться на фронт.

На самолеты монтировались пулеметы. Но из нас мало кто умел с ними обращаться, к тому же они были различных систем. Мне, как человеку более сведущему в этом деле, поручили «по совместительству» заведовать вооружением и боеприпасами отряда. Я налаживал пулеметы, одновременно изучал их сам и обучал обращению с оружием других.

Наконец получен приказ; мы погрузились в эшелон и отбыли на Уральский фронт. К тому времени наш отряд представлял собой сплоченную, боевую, действительно социалистическую воинскую часть. Хотя служба тогда была добровольная, но отсев из отряда был очень незначителен и на фронт мы прибыли в полном боевом составе. В сохранении боеспособности отряда огромную роль сыграли коммунисты. Наша комячейка к тому времени объединяла до 40 процентов личного состава отряда. Руководил ею питерский рабочий Константин Ермолаев. Впоследствии он находился на руководящей политической работе в Москве, в Академии имени Н. Е. Жуковского.

...Август 1918 года, заросшие до самых макушек каменные горбы Уральского хребта и полное отсутствие пригодных для полетов площадок, вместо полноценного горючего — гиптан, то есть суррогат. Фронт чрезвычайно запутан, ориентировку с воздуха вести почти невозможно. Все это страшно усложняло работу. Но революционное сознание и желание как можно быстрее разгромить врага помогали преодолевать все трудности. Летали мы на стареньких, много раз чиненных машинах, бомбили железнодорожные станции и вражеские эшелоны на них, производили разведку, вступали в воздушные бои с противником, хотя наши самолеты по всем статьям уступали вражеским. Английские интервенты снабдили белогвардейцев новыми, по тому времени, скоростными самолетами, более мощными по вооружению, чем наши.

Воздушные поединки были не столь частым явлением и поэтому отчетливо запоминались.

Однажды, когда мы стояли на аэродроме у села Спасо-Богородского, сюда приземлился весь изрешеченный пулями «сопвич» из соседней авиагруппы. Во время разведки этот самолет неожиданно был атакован истребителем противника и только мастерство советского пилота позволило ему увести дряхленькую машину от преследователя. Мы решили проучить врага. На лучший наш «сопвич» установили лучший пулемет, уточнили место появления противника. На другой день с восходом солнца летчик Граб вместе с наблюдателем поднялся в воздух и ушел курсом на юго-восток.

Найдя ложный аэродром, указанный летчиками соседней авиагруппы, наши авиаторы стали делать над ним круги. Вскоре здесь появился вражеский истребитель. Летчик в блестящем черном шлеме надменно оглядел наш самолет и взмыл вверх, намереваясь его атаковать. Граб выровнял «сопвич», развернулся и принял бой. Истребитель противника ринулся в атаку, пикируя с большой скоростью. Тогда наблюдатель, поднявшись во весь рост, чтобы было удобнее водить турель пулемета и расставив ноги циркулем, чтобы не вылететь из кабины, дал длинную очередь. Вражеский истребитель качнулся, «нырнул» носом и затем круто свалился вниз.

За эту победу летчик Граб был награжден именными часами.

В конце 1918 года наш отряд перебросили под Киев. Ранней весной следующего года мы приняли участие в боях против петлюровцев. До зубов вооруженные бандиты, не выдержав ударов наступавших частей Красной Армии, поспешно отступали.

В короткий срок с петлюровцами было покончено. Установилось временное затишье. В ту пору нам стало известно о пролетарской революции в Венгрии и установлении там Советской власти. Как сейчас помню, ранним солнечным утром в голубой выси появился самолет. Он пролетел над станцией Казатин, где мы тогда находились, покачал нам крыльями и взял курс на запад. Это по заданию нашего правительства для установления связи с Советской Венгрией летел в далекий путь наш товарищ коммунист Иван Барышников...

В мае 1919 года я расстался с 1-м социалистическим авиаотрядом. Затем служил в штабе воздушной обороны города Тулы, которой угрожал прорвавшийся в наш тыл конный корпус Мамонтова, участвовал в боях против Юденича и разгроме контрреволюционных мятежников кронштадтских фортов.

Шло время. Молодость, овеянная героической романтикой первых лет революции, осталась далеко позади. Иногда мне думалось, что она безвозвратно ушла в прошлое. Но я ошибался. Когда началась Великая Отечественная война, я вновь вступил в боевые ряды советской авиации.

Молодые летчики героически сражались с врагом. Радостно было сознавать, что для авиационной молодежи так же, как и для нас — бойцов первых социалистических авиационных отрядов — характерны жажда подвига, боевой революционный дух, безграничная преданность любимой Отчизне, родной Коммунистической партии. И я чувствовал себя молодым. Нам, советским людям, какого бы мы возраста ни были, это ощущение дает глубокую веру в наше правое дело, за которое на заре Советской власти мужественно боролись лучшие сыны народа.

Слова летчиков

...Гудят турбины, и с разбега круто
Машины набирают высоту.
Готовые лететь любым маршрутом,
Мы — часовые неба — на посту.

Могучей силою своих машин владея,
Сверхзвуковые скорости берем.
Прикажет Родина — и птиц чужих сумеем
Испепелить губительным огнем.

Чтоб неба нашего не видеть черным стаям
И в прах развеян был коварный враг,
В учебе напряженной обретаем
Мы мастерство стремительных атак.

Чтоб никогда родным советским людям
Не знать зловещих атомных тревог,
Мы трижды зоркими на нашей вахте будем,
На всех высотах голубых дорог.

Годы своим Отечеством цветущим,
Всем сердцем любим свой счастливый лом,
Народ великий, верный наш ведущий,
Тебе крылатым служим мы трудом!

Я. ШВАРЦМАН

Герой Советского Союза З. СОРОКИН

В НЕБЕ Забайкалья

АВТОБИОГРАФИЧЕСКАЯ ПОВЕСТЬ

Рисунки художника А. ШУЛЬЦА.

ГОДЫ ДЕТСТВА

МНЕ БЫЛО лет восемь или девять, когда я впервые начал задумываться над тем, как прожить жизнь. И это не удивительно. Уже в те годы я в меру своих сил должен был трудиться.

Наша семья — отец, мать, братья Иван и Александр, сестра Мария и я, — жила тогда в селе Глубоком, недалеко от Новосибирска. Мы, дети, вырастали среди девственной суровой природы — густых дремучих лесов, быстрых студеных речек, глубоких озер и топких болот.

Как только становились на ноги, нас приучали к труду. Дети наравне со взрослыми работали в поле, на бахче, в лесу.

Отец мой, Артем Николаевич, часто хворал. Поэтому в нашей семье работали все от мала до велика.

Когда я жаловался отцу на непосильный труд, он утешал меня:

— Молчи, Захарка. Ты сибиряк!

Или:

— Люди живут трудом своим... Сейчас тяжело, потом легче будет. Понял? Вы будете жить лучше нас, отцов. Но для этого надо поработать.

Нам, детям, больше всего нравилось ходить в ночное. С этим связаны лучшие воспоминания моего детства. Глубокая темная ночь — не видно ни зги. Только вверху, над головой, таинственно поблескивают звезды. Пастухи сидят у костра. Вокруг нас поляна, дальше дубрава, а еще дальше непроходимая дикая тайга. В темноте фыркают лошади. Наиболее резвые из них стреножены и передвигаются вприпрыжку. По этим прыжкам, которые глухо отдаются в ночи, мы знаем, где находятся лошади.

Хорошо горят сухие пни. Пламя костра высокое, жаркое. Уткнув подбородок в колени, я смотрю на огонь и слушаю рассказчика. Рассказывать приходилось всем по очереди. О чем только не было говорено в те незабываемые ночи. Пытливая детская мысль устремлялась через чащу леса в неведомые сказочные края, уносилась к звездам...

Однажды предметом нашего разговора стала новость — над селом пролетел самолет. В связи с этим говорили о птицах, которые свободно парят в воздухе, о коврах-самолетах,

существовавших якобы в древние времена.

С того дня я стал присматриваться к небу, чувствовал его над собой — летом синее-синее и бездонное, а зимой низкое, зачастую хмурое, но иногда тоже синее до блеска и ласковое. Со временем я научился читать небо, как увлекательную книгу. Меня интересовало все: луна, звезды, тучи, дождь, птицы.

Помню, как мы ходили с отцом на сенокос. Я тогда еще совсем мал был, но косить умел. Пройдем, бывало, загон, отец проверяет меня. Вижу — хмурится. Сейчас будет нагонять. Так и есть.

— Высоко берешь, надо пониже — под корень, — сердито говорит отец. Но как тут сосредоточиться, если тебе всего восемь лет и вокруг тебя ласково шумит дремучий бор, порхают птицы, бабочки, а над головой ослепительно голубой купол неба. Эх, полететь бы в небо, подняться высоко-высоко...

— Захарка! Чего голову-то задрал! — покрикивает отец. — Вот я те....

Выбиваясь из сил, стараюсь догнать отца. Слежу за косой — только бы пониже брать, только бы под корень, а то достанется мне.

Когда я повзрослел, то бывало выходил вперед отца. Он останавливался, вытирал пот с лица. А я нажимал.

По дороге домой отец говорил:

— Обессилел я, Захарка. Не угнаться мне за тобой. Вырос ты. Уже можешь на кусок хлеба заработать.

Дома, когда вся семья собиралась за столом, отец хвалил меня:

— Сегодня Захарка за двоих поработал. — И глядя на старшего брата Ивана добавлял: — Смотри, Иван, на Захарку, он и тебя обгонит, если поменьше в небо глядеть будет.

А не глядеть в небо я не мог: мне хотелось летать.

Отец по профессии был печником. Поэтому, когда наступала осень и кончались сельскохозяйственные работы, он брал с собой уровень, молоток, аршин, ведро и шел по деревне класть печи. Иногда отец брал и меня с собой, доверяя мелкие работы.

— Учись, — говаривал отец. — Это тебе пригодится. Потому без специальности нельзя.

И я старался. Клал кирпич под фундамент печки, штукатурил, месил глину, носил воду. За работу нам платили натурой: давали немного пшеницы, проса, конопли или кукурузы. Но такие случаи были редкими. Гораздо чаще приходилось нам переживать тяжелые дни: у отца были простужены легкие, он подолгу не мог подняться с постели.

— Тяжело мне, — жаловался отец, — давит что-то. Подите все от меня, я, может, вздремну немного.

Фельдшер, который приходил лечить отца, часто говорил ему:

— Надо тебе, Артем Николаевич, уехать на юг. Там климат потеплее и посуше.

— Легко сказать, — тяжело вздыхал отец. Край-то какой, Сибирь-матушка.

— Ничего не поделаешь, — убеждал фельдшер, — уехать надо, Артем Николаевич.

В семье было решено ехать на Кавказ. Но прежде, чем двинуться с места, послали Ивана на разведку.

Долго ждали вестей. Наконец пришло письмо из Тихорецка. Иван писал, что жить там хорошо. Брат устроился на паровозоремонтный завод.

И вот вся наша семья отправилась в далекий путь. Прощай, Сибирь! Прощай, детство!

Из Сибири я уезжал крепким, закаленным в труде и лишениях. Я увозил с собой любовь к этому богатому краю, желание сделаться настоящим человеком, заветную мечту стать летчиком.

БУДУ ЛЕТЧИКОМ

«НОВЫЕ ПЛАНЫ» — так называлась тогда окраина города Тихорецка, где мы поселились. Домик у нас небольшой, но крепкий. Построен он из самана, крыша камышовая. Возле самого домика — несколько яблонь и вишен, небольшой огород. Хорошо здесь — тихо, привольно.

Мой отец почувствовал себя лучше. Он работает в школе истопником. Я учусь в этой же школе...

Каждый день после уроков спускаюсь в кочегарку к отцу. Без моей помощи ему не обойтись: он все-таки слаб.

— Помогай, Захарка, — кряхтит отец. — А я маненько посижу.

И я шурую печи, а когда уголь сгорит, выгребаю жужелицу, заливаю ее холодной водой, потом выношу на школьные задворки. Ежедневно приходилось выносить по полтонны жужелицы, а иногда и больше.

Труд истопника нелегкий. В подвальном помещении угар, дневного света нет. Отцу опять стало хуже. Я старался помогать ему во всем. Привозил уголь, перебрасывал лопатой в кочегарку, засыпал печи, поддерживал в них нормальный огонь.

Здесь же, в кочегарке, при коптилке я садился за уроки.

— Работай, сынок, — подбадривал меня отец. — Не бойся физического труда, он благороден.

Мне шел пятнадцатый год, когда из-за кулацкого саботажа жители хлебородных прикубанских краев переживали большие трудности. Кулаки прятали хлеб в землю, в колодцы, уничтожали его. На борьбу с кулачеством поднялось трудовое крестьянство, рабочие. В этой борьбе участвовало немало бригад молодых активистов. В одну из таких бригад входил и я. Нелегко нам приходилось. Кулаки — враги заядлые, жадные, жестокие. Но что они могли противопоставить нашей вере в победу нового, нашему энтузиазму, готовности до конца бороться за дело рабочего класса и трудового крестьянства?

В 1934 году, незадолго до своего семнадцатилетия, я вступил в комсомол уже сознательным, взрослым человеком. Надо было думать о приобретении специальности, искать место в жизни.

В те дни раздумий произошло небольшое событие, которое в известной мере определило мою дальнейшую судьбу. Идя как-то по городу, я увидел окруженного детворой вихрастого мальчугана. Он держал в руках авиамодель. У меня сердце затрепетало. Значит, не один я мечтаю стать летчиком! Но вот ребята расступились — вихрастый мальчуган поднял модель и, замахнувшись, бросил ее в воздух. Она резко взмыла вверх, перевернулась и рухнула на землю. Мальчишка, по имени Жора, поднял модель, поправил что-то и опять запустил. На этот раз она стала планировать, а затем легко приземлилась. Жора ушел к себе во двор, а я остался на улице и думал: «как может летать модель, если она без мотора?»

Позднее я встретил своего школьного дружка Даньку Пархомова и поделился с ним своими наблюдениями за полетом маленького самодельного планера.

— Это что! — махнул рукой Данька. — Есть настоящие планеры, на которых летать можно. У нас в Тихорецке кружок такой открывается, где будут учить на планере летать.

— Вот бы нам туда записаться! — воскликнул я.

Но Данька не разделил моего восторга.

— Не примут, — сказал он. — А, впрочем, узнать надо. Давай сходим в Осоавиахим.

Договорились встретиться на следующий день на нашем огороде. И вот во второй половине теплого осеннего дня я поджидаю Даньку. Около меня шелестит сухими листьями зрелая кукуруза, клонят вниз тяжелые головы подсолнечники. Еще день, и будем собирать урожай — дары щедрой земли. Хорошо здесь — сердце не нарадуется. Я вышел из огорода, лег на траву. Тихо-тихо вокруг. Я весь погрузился в думы о планерном кружке, о профессии летчика. Надо мной сияет бирюзовое небо. Глубокое-глубокое. И там, в небе, витают мои мысли. Эх, взлететь бы! Как там хорошо, должно быть.

Вдруг доносится далекий, приглушенный расстоянием гул мотора. Я поднимаюсь на ноги. Что это? Не ослышался ли? Нет. Рокот мотора нарастает с каждой секундой. Я вижу черную точку, различаю очертания самолета. Все ближе, ближе. С бьющимся сердцем, запрокинув голову, наблюдаю за полетом стальной птицы. Какая могучая! Откуда? Куда? Закрываю глаза и мне кажется, словно я в воздухе.

Самолет уже давно растаял в голубизне неба, а я все стоял, поднявшись на цыпочки, вглядывался в голубую сияющую даль. Опомнился, когда меня окликнул Данька.

— Видел? — подскочил я к нему.

Данька молча кивнул головой.

— Как ты думаешь, страшно там?

— Не знаю, — поднял плечи Данька. — Я ведь не летал.

— Какой это должен быть человек — летчик! Богатырь, наверчо.

— Пошли лучше в Осоавиахим, — сказал Данька невесело.

— Может, и взаправду примут нас в кружок.

И мы двинулись в путь. Но возле дома, где помещался совет Осоавиахима, меня вдруг одолела робость и я наотрез отказался идти туда. Пришлось Даньке действовать самому. Возвратился он возбужденный, веселый, подскочил ко мне и полез целоваться.

— Да что с тобой, Данька? — недоумевал я. — Что случилось?

— Порядок, Захар! — воскликнул мой друг. — Скоро приедет инструктор и будет записывать. Планер уже есть.

— А где он?

— Я знаю. Пошли смотреть.

Через несколько минут мы уже были на территории военного городка, где обычно проводились занятия с допризывниками. Стали искать планер. Данька подвел меня к большущему фанерному ящику.

— Кажется, здесь — неуверенно сказал Данька.

— Но это же ящик, а не планер.

Мы обошли вокруг ящика. Увидели надпись: «Станция назначения Тихорецк. Осоавиахим». А рядом с надписью была приклеена заводская этикетка с изображением планера. Значит, планер здесь, в ящике.

Несколько дней подряд мы узнавали не приехал ли инструктор. И вот, наконец, он появился. Это был добродушный молодой парень Василий Фирсов. Инструктор принял от нас заявления и сказал когда явиться на первое занятие.

Мы с Данькой — члены планерного кружка. Оба с упоением изучаем теорию планеризма, материальную часть планера УС-4. Незаметно прошло время от первого занятия кружка до тренировочных полетов. Мы закончили шестимесячную учебу, стали планеристами. Об этом даже в приказе по Осоавиахиму сказано. Теперь все решено. Я непременно буду летчиком.

Каждый человек в определенный период своей жизни должен, как говорят, найти себя. О полетах я начал думать еще в раннем детстве. Но только к семнадцати годам начал понимать, что это не бесплодная фантазия. В нашей стране создавались все условия для того, чтобы молодой человек мог получить профессию летчика. Мечта стать летчиком была самой большой в моей жизни. С годами она крепла. Чем старше я становился, тем все яснее понимал, что не ошибся в выборе своего пути.

Через некоторое время, после того как я и Данька Пархомов перестали заниматься в планерном кружке, нам предоставилась возможность продол-

жать летную учебу. Узнал я об этом от Даньки. Он прибежал к нам домой, вызвал меня во двор и, волнуясь, сообщил:

— Ой, Захарка, не поверишь. У нас в Тихорецке организуется аэроклуб. Слыхал, комсомол должен подготовить 150 тысяч летчиков.

— Где? В Тихорецке?

— Да нет, — недовольно остановил меня Данька. — В СССР. Но и у нас будет аэроклуб. Понял?

Мы тотчас же помчались разыскивать начальника аэроклуба и вскоре его нашли. Он спросил:

— Комсомольцы?

— Да! — одним духом выпалили мы с Данькой.

— А где работаете?

Я посмотрел на Даньку, он на меня.

— Мы не работаем...

— Чего же вы пришли тогда? Мы принимаем только рабочую молодежь.

Повесив носы, мы с Данькой двинулись к выходу. Начальник бросил нам вслед:

— Эй, орлы! Духом не падать.

Мы остановились.

— А еще хотите на летчиков учиться, — добродушно сказал начальник. — Нельзя так, ребята. Устраивайтесь на работу и приходите. Вас примут.

Обрадованные, мы буквально выскочили из кабинета. Нас кто-то окликнул. Это был высокий, стройный летчик в комбинезоне с голубыми петлицами.

— Здравствуйте, ребята, — сказал он. — В аэроклуб записаться хотите?

— Да. Но начальник сказал...

— Я слыхал, — остановил нас летчик. — Не огорчайтесь. Дело поправимое. Советую вам поступить в ФЗУ при паровозоремонтном заводе. Будете приобретать специальность и в аэроклуб запишетесь.

Широко открытыми глазами смотрели мы на этого молодого смуглолицего летчика. Он, наверно, заметил нашу растерянность.

— Не удивляйтесь, хлопцы, что я вас остановил. Мы еще с вами встретимся: я буду инструктором в аэроклубе. Давайте познакомимся. Федор Семенович Рубанов.

Мы с Данькой назвали себя и пожали по очереди руку инструктора.

Домой шли возбужденные, веселые. Даже петь хотелось, такое хорошее настроение было. И не удивительно. В аэроклуб нас хотя и не записали, но теперь мы знали что для этого нужно. А какой чудесный человек инструктор Рубанов. Настоящий летчик! Вот бы поучиться у такого.

Распрощавшись с Данькой, я начал думать о том, как сказать дома относительно аэроклуба. Я знал, что отец будет возражать. Кроме того, надо было подумать и о том, какую специальность выбрать в школе ФЗУ.

С детских лет я привык к тяжелому физическому труду. Мне всегда хотелось стать очень сильным. Желание, очевидно, многим знакомое. Я твердо решил учиться на кузнеца и сказал об этом отцу.

— Что ж, — обидчиво ответил он, — не хочешь быть печником?

Отец долго бурчал недовольно, но наконец согласился.

— Кроме того, батя, хочу научиться летать, — робко проговорил я. — В Тихорецке аэроклуб открылся.

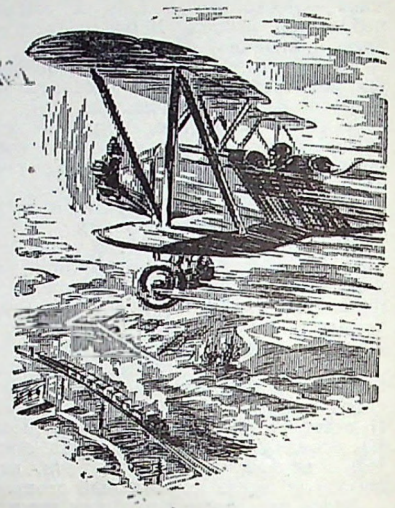
Отец свел брови, бросил на меня сердитый взгляд.

— А больше ты ничего не хочешь? — сказал он. — Летать! Ишь, птица какая.

Мать, которая присутствовала при нашем разговоре, перекрестилась.

Убедить отца удалось лишь с помощью старшего брата Ивана. Я отнес документы в аэроклуб, а вскоре сдал вступительные зачеты по математике, русскому языку и черчению. С нетерпением ждал результата. Наконец, по вызову явился в аэроклуб. Здесь было много знакомых ребят, а среди них — мои друзья Данька Пархомов, Гриша Деревянко, Петя Димитренко. Нам зачитывают приказ по аэроклубу. Мы зачислены. Мы учлеты!

МЕЧТЫ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ



ПРИХОДИЛОСЬ совмещать работу и учебу. В кузнечном цехе паровозоремонтного завода я развивал в себе силу, ловкость, выносливость — все те качества, которые так необходимы летчику. В то же время занятия в аэроклубе давали знание техники, что очень помогало на производстве.

В учебных классах аэроклуба стояли макеты самолетов, настоящие моторы, детали от них. Стены обвешаны чертежами и схемами. В этих классах мы изучали аэродинамику, материальную часть самолета. Перед нами все полнее раскрывалась яркая история развития отечественной авиации, связанная с людьми, чьи имена мы произносим с благоговением. В их числе и выдающийся русский военный летчик Нестеров, и основоположник теории реактивного движения Константин Эдуардович Циолковский, и первые Герои Советского Союза. Жизнь и подвиги этих людей будили в каждом из нас стремление вершить чудеса, летать выше всех, дальше всех и быстрее всех. А пока шла напряженная учеба в классах аэроклуба.

Весна в Тихорецке ранняя, дружная. Уже в начале марта тают жалкие остатки снега, подсыхает земля. Приходу весны 1936 года мы, учлеты, радовались, очевидно, больше всех тихорецких жителей. Однажды инструктор Рубанов сообщил нам:

— Через неделю, ребята, выходим на воздух, начнем осваивать прыжки с парашютом.

С громадным нетерпением ожидали мы начала занятий. Инструктор Брюхов поручил нам в свободное время подготовить парашютную вышку. Курсанты с энтузиазмом взялись за дело. Я старательно скоблил почерневшее за зиму дерево, носил воду, разводил краски. Заметив мое рвение, Брюхов сказал:

— Молодец, Сорокин, хорошо работаешь. Начнем занятия — получишь добавочный прыжок.

К парашютному делу я пристрастился до того, что все свое свободное время проводил у вышки. И почти на каждом занятии инструктор награждал меня добавочными прыжками. Часто ночами не спалось. Я закрывал глаза и чувствовал, словно нахожусь где-то в вышине: вокруг меня воздушный океан, внизу земля и возбужденные учлеты около Брюхова. Земля медленно бежит навстречу, дышится легко, и чуть-чуть сильнее обычного стучит сердце...

С каждым днем становилось все теплее. На учебном аэродроме было уже совсем сухо. Наступал долгожданный апрель. Как только учебное поле аэродрома полностью подготовили к эксплуатации — начались полеты. Даже не верилось, что это действительность.

Группа Рубанова в составе семи человек выстроилась на аэродроме. Инструктор сказал:

— Сегодня мы начинаем ознакомительные полеты по кругу. Каждый из вас по очереди поднимется в воздух. После полетов расскажете, как вы себя чувствовали в небе. Кому будет страшно, признавайтесь без стеснения.

Я с волнением подхожу к нашему У-2. Осматриваю мотор, шасси, подхожу к кабине и надеваю парашют. Затем обращаюсь к Рубанову:

— Товарищ инструктор. Учлет Сорокин произвел осмотр самолета. Неисправностей не обнаружил. Самолет к полету готов.

— Садитесь. Сейчас полетим.

Рубанов занял место в передней кабине, а я — в задней. Пристегиваюсь ремнями.

(Продолжение следует)

БОЛГАРСКИЕ ПАРАШЮТИСТЫ ГОТОВЯТСЯ К ЧЕМПИОНАТУ

С. НАВУЩАНОВ,
мастер спорта

БОЛГАРСКИЙ парашютный спорт — один из самых молодых видов спорта. Он вырос и окреп в годы народной власти. Лишь за последние 5—6 лет наши парашютисты сумели приобрести знания и спортивное мастерство, которые позволили соперничать с парашютистами других стран. По количеству мировых парашютных рекордов наша страна сейчас занимает второе место в мире после Советского Союза.

Мастерство болгарских парашютистов с 1953 года шло по восходящей линии, как это видно из следующей таблицы:

Год	Место соревнований	Вид соревнований	Число стран-участниц	Места, занятые болгарами: I	II	III	IV	Общее	% из возможного количества очков
1953	Чехословакия	международные	3	2	2	2	—	2	40%
1955	Болгария	„	7	1	3	3	1	3	86,4%
1956	СССР	мировые	10	4	4	6	2	3	82,1%
1957	ФНРЮ	международные	10	1	2	2	4	2	92,1%
1957	Болгария	„	3	2	1	2	1	1	96,3%

Успехи наших спортсменов дали мощный толчок развитию парашютного спорта в стране. За несколько лет он стал одним из самых любимых видов спорта болгарской молодежи, а такие выдающиеся парашютисты, как заслуженные мастера спорта Ю. Ангелова, А. Шарков, А. Доински, К. Захариев и мастера спорта П. Недялкова, М. Крыстева, К. Воденичаров, Г. Гылыбов, Э. Георгиев и другие стали любимцами спортивной общественности.

Отмечая успехи болгарского парашютного спорта, мы ни на миг не забываем об огромных заслугах в этом наших родных братьев, друзей и учителей — советских парашютистов.

Все сказанное до сих пор — это только история. Перед нами сейчас стоит задача закрепить и развить успехи и на четвертом мировом первенстве показать еще лучшие результаты.

Болгарские парашютисты знают, что на этом первенстве предстоит очень тяжелая борьба, что все участники приедут гораздо лучше подготовленными, чем раньше. Победительницей окажется та команда, которая будет иметь лучшую комплексную подготовку и располагать парашютами лучшего качества. Под комплексной подготовкой мы подразумеваем четкое исполнение всех упражнений программы, физическую и морально-волевую выдержку, поддержку и взаимопомощь всего коллектива и гибкую тактику. Этот вывод лег в основу тренировок нашей команды.

Для подготовки болгарской команды к мировому первенству мы разработали двухлетнюю программу. Это было сделано сразу же после возвращения из Москвы. Мероприятия, предусмотренные для первого года программы, осуществлены полностью. Мы провели несколько контрольных сборов и одномесячный лагерь-школу. Помимо этого, болгарские парашютисты приняли участие в международной встрече в Югославии на кубок Адриатики, трехсторонней встрече в Болгарии, а также провели республиканское первенство. Основной задачей этой программы было приобретение опыта и практики соревнований.

Программа второго года была еще более целенаправленной. Ее задача заключалась в отработке упражнений программы мирового первенства, в усилении физической подготовки спортсменов и разработке тактики команды. Этой цели подчинены все мероприятия, которые проведены в 1958 году.

Тренировка сборной команды включала в себя следующие четыре основных мероприятия.

Общая тренировка в аэроклубах, тренировочные прыжки, физическая и теоретическая подготовка. Эта программа успешно выполнена.

Мастер спорта Георгий Гылыбов.

Несколько кратковременных контрольных сборов по проверке подготовки на местах и постановка дополнительных заданий. Одно такое занятие было проведено еще весной и дало положительные результаты.

Международная товарищеская встреча в Румынии по программе мирового первенства.

Лагерь-школа накануне мирового первенства. Этот сбор проводится для устранения ошибок, вскрытых на международной встрече в Румынии.

В общей подготовке команды мы делаем упор на отработку свободного падения, быстрое выполнение фигур, управление парашютом, особенно на малой высоте, физическую подготовку спортсменов и взаимную поддержку в команде.

Что касается фигур, то мы требуем точного и правильного их выполнения на первом этапе. После того как они были усвоены без всяких ошибок, мы сосредоточили свое внимание на скорости и добились в этом серьезных успехов.

Особое внимание мы уделяем укреплению физической подготовки спортсменов, развиваем их выносливость. В этом отношении мы следуем примеру чехословацких парашютистов, которые, по нашему мнению, только благодаря отличной физической подготовке выиграли первое место на третьем мировом первенстве.

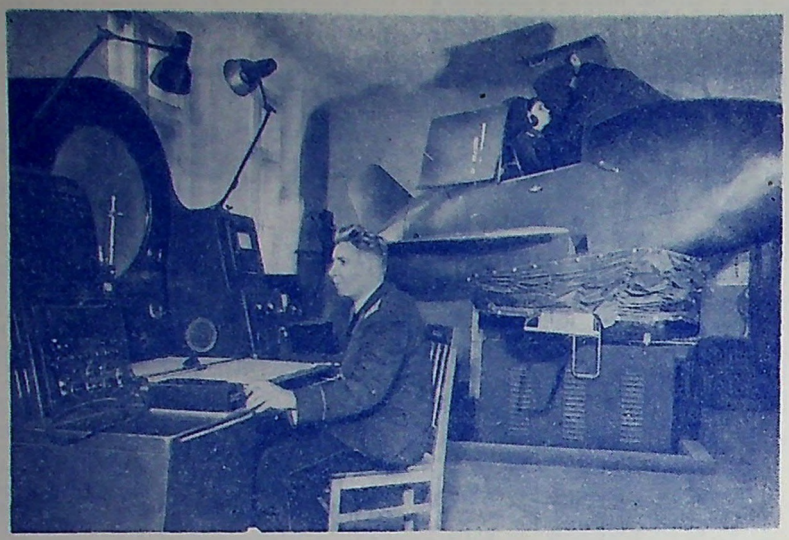
Что касается управления парашютом, то мы стремимся полностью овладеть всеми возможностями и качествами спортивного щелевого парашюта. Особенное внимание обращается на управление парашютом на малой высоте. Одновременно мы упорно работаем над несколькими техническими усовершенствованиями спортивного парашюта, которые дадут многообещающие результаты. Серьезные мероприятия проводятся и по улучшению экипировки спортсменов — облегчению запасного парашюта, усовершенствованию комбинезона, ботинок и т. д.

Конечно, при решении этих задач не все идет гладко. Встречается и будет встречаться много трудностей различного рода, которые мы должны преодолеть.

Любители парашютного спорта в братском Советском Союзе, вероятно, живо интересуются составом болгарской сборной команды, которая примет участие в четвертом мировом первенстве. Он еще не определен окончательно, но вероятными претендентами на участие являются заслуженные мастера спорта Асен Шарков, Ангел Доински и Кирил Захариев и мастера спорта Георгий Гылыбов, Кирил Воденичаров, Димитр Врабчев и Эмануил Георгиев. В состав женской команды, вероятно, войдут: заслуженный мастер спорта Юлия Ангелова и мастера спорта Пенка Недялкова, Руска Костова, Мария Крыстева и Мария Велчева.

Болгарская сборная команда и все любители парашютного спорта в нашей стране желают советским друзьям-парашютистам новых, еще более высоких успехов в парашютном спорте — спорте смелых.

г. София.



В Н-ской истребительной авиационной части идет напряженная боевая учеба. На снимке: лейтенант Ю. В. Чернов (в кабине), слева — капитан Г. Е. Братчиков.

Фото С. Преображенского (ТАСС)

ГЕНЕРАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Недавно закончила свою работу 51-я генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ), которая проходила на тихоокеанском побережье США, в городе Лос-Анжелосе (Калифорния). Предложение о проведении конференции в Лос-Анжелосе было внесено на прошлогодней конференции ФАИ руководителем американской делегации, первым вице-президентом Национальной авиационной федерации США Жакелиной Кокран.

В работе конференции приняла участие делегация Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова в составе С. И. Старичевского, В. Ф. Кулакова и А. И. Татьянченко.

Заседания генеральной конференции проходили в актовом зале Научно-исследовательского авиационного института в Лос-Анжелосе, украшенном флагами всех 43 стран-участниц. В коридорах и у здания института была организована небольшая выставка самолетов, относящихся к периоду возникновения авиации.

До открытия пленарных заседаний в течение двух дней работала Авиационно-спортивная комиссия ФАИ, рассмотревшая ряд важных вопросов. Так, например, комиссия решила не допускать на международных соревнованиях, проводимых по календарю ФАИ, участия иностранных граждан в составе национальных спортивных команд. Исключение из этого правила допускается только для технических помощников.

Советская делегация выступила против предложения Национальной авиационной федерации США о том, чтобы город Калькутта был утвержден в качестве обязательного контрольного пункта при совершении рекордных кругосветных перелетов, поскольку это предложение, если бы оно было принято, могло поставить аэроклубы других стран в невыгодное положение. В результате длительной дискуссии комиссия решила отменить всякие контрольные пункты пролета, установив, что протяженность кругосветного рекордного полета будет определяться по официальной протяженности тропика Рака.

Комиссия решила допустить использование радарной установки на самолете для определения линии старта, поворота и финиша при скоростных полетах на установление авиационных рекордов.

На пленарных заседаниях конференции был заслушан отчет генерального директора о деятельности ФАИ и отчет генерального казначея о финансовом положении федерации.

В отчете генерального директора г. Гильмана было отмечено дальнейшее развитие авиационного спорта в странах, представленных в ФАИ. За последние годы стали регулярно проводиться мировые чемпионаты по парашютному, планерному, авиамодельному спорту; все большую популярность приобретает вертолетный спорт.

Конференция особо подчеркнула в своем решении, что никакое правило или положение, касающееся порядка установления рекордов или проведения соревнований, не должно изменяться, дополняться или исключаться без надлежащего обсуждения на заседании соответствующей комиссии ФАИ.

По предложению аэроклуба Голландии конференция единодушно решила установить тесные связи между ФАИ и Международной астронавтической федерацией.

По отчету авиамодельной комиссии ФАИ советская делегация предложила ускорить решение вопроса о внесении в спортивный кодекс ФАИ положения, допускающего сопровождение самолетом радиоуправляемых и таймерных авиамоделей при рекордных попытках на дальность и высоту полета.

В ходе конференции состоялось вручение медалей и дипломов ФАИ за успехи в развитии авиационного спорта. Дипломами имени Поля Тиссандье награждены советские авиационные спортсмены Николай Гладков, Леонид Ошурков, Януш, Рудницкий и Павел Рывкин.

Президентом федерации конференция избрала известную американскую летчицу и активную деятельницу Международной авиационной федерации Жакелину Кокран. Председатель совета Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова тов. Старичевский избран одним из вице-президентов ФАИ и членом президиума федерации.

С большим энтузиазмом делегаты конференции приняли приглашение Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова провести 52-ую генеральную конференцию ФАИ в СССР. Она состоится в мае 1959 года в Москве.

По признанию делегатов, генеральная конференция ФАИ в Лос-Анжелосе прошла в духе взаимопонимания и дружбы между всеми представителями национальных аэроклубов.

СОДЕРЖАНИЕ

Наша авиация 1
А. Рытов. На страже родного неба . . 2
Л. Заславский. Крылатые люди . . . 4
Парашютисты Рустави 5
И. Жарковский. По путевке комсомола 6
С. Перекалин. Его комсомольский долг 8
На авиационных стартах Всесоюзной спартакиады 10
Б. Бикеев. Год нового подъема авиационного спорта 12
Н. Бажин. Казанскому аэроклубу 25 лет 13

В помощь планеристу — участнику Всесоюзной спартакиады

А. Винокуров. Скоростной полет по стокилометровому треугольному маршруту 14

Отвечаем на письма читателей

М. Мейлахс, Г. Пожаров. Грозозащитные средства при механизированном взлете планера 15

Б. Карвелис. Планер БК-4 «Каунас» . 16

На темы дня

Третий этап спартакиады 17

В помощь парашютисту — участнику Всесоюзной спартакиады

Д. Жорник. Выполнение фигур в затяжных прыжках 18

В помощь летчику — участнику Всесоюзной спартакиады

Н. Сейтхулов. Тщательно готовиться к соревнованиям 21

В помощь авиамоделисту — участнику Всесоюзной спартакиады

М. Васильченко, О. Гаевский. Кордовая скоростная модель самолета . 22
Пульсирующий воздушно-реактивный двигатель РАМ-2 23

Новые книги

Веление долга 24

По следам одного письма 25

Воспоминания, документы, дневники

М. Кудрявцев. Первый социалистический авиационный 26

Я. Шварцман. Слово летчиков 27
З. Сорокин. В небе Заполярья . . . 28
С. Навущанов. Болгарские парашютисты готовятся к чемпионату . . . 31

На 1-й стр. обложки: «К звездам». Скульптура Г. Постникова.
На 4-й стр. обложки: Фотоэтюд Б. Антонова.

Приложение

Пилотажные модели чехословацкого спортсмена

Редакционная коллегия:
Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОБАРЫКИН, В. Ф. БОЛОТНИКОВ, А. И. ИВАНСКИЙ (зам. главного редактора), С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМИРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Художественный редактор Е. Аграновский

Сдано в производство 28/V 1958 г.
Бум. 60×92/8 2¾ б. л. 5,5 п. л.
Подп. к печ. 1/VII—1958 г. Г-41909.
Тир. 35 000 экз. Издательство ДОСААФ. Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26. Цена номера с приложением 3 руб. Зак. 357

Обложка и цветная вкладка отпечатаны в 3-й типографии Госполитиздата «Красный пролетарий».

13-я типография Московского городского Совнархоза. Москва, ул. Баумана, Гарднеровский пер., д. 1 а.

Боевые помощники летчиков

1. На двигателе самолета идут регламентные работы. Ими руководит старший механик-электрик гвардии старшина сверхсрочной службы Ф. Гурский.

2. Механик самолета сержант И. Дерибаско готовит к полету вверенный ему самолет.

3. Самолеты находятся в воздухе. Классные авиаспециалисты радиопеленгаторщики комсомольцы рядовые И. Свистунович (справа) и А. Эльман передают пеленги летчикам.

4. Предварительная подготовка к полетам. Командир звена капитан Н. Чекмарев проверяет на тренажере подготовленность летчика А. Абакумова к предстоящим воздушным стрельбам.

Фото Е. Удовиченко

57
П.РЕ.1303
ЗАВКОМУ ЗАВОДА
6 1.12 КР РОД 3